

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,
8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Nr. 8 Vrijdag 26 februari 1982

DE INVLOED VAN DE DEVALUATIE OP DE VISSERIJ

Dat de onverwachte aankondiging van de devaluatie in nijverheidskringen op uiteenlopende wijze is onthaald, valt te begrijpen, omdat in principe een devaluatie nooit goed onthaald kan worden omdat in het verleden het voordeel er van na enkele maanden te niet is gegaan, zo aan geen loon- en prijzenstop in eigen land wordt gedaan.

Of de regering zijn voornemen daarvoor te zorgen ernstig opneemt of zal uitvoeren, zal de toekomst ons antwoorden...

De wil is er voorlopig ! We kunnen dus hopen en de nijverheid kan er slechts voordeel uit halen, voor zover wij onze uitvoer zullen kunnen verhogen.

Het syndicaal machtsvertoon en de huidige opruiersmethoden moeten het hoofd geboden worden, want degenen die nu schreeuwen van geen index en loonstop, vergeten dat zij de oorzaak zijn van de huidige situatie. Nu zijn zij natuurlijk de mannen die het land zouden gered hebben, maar door hun agitatie slechts meer en meer ellende kweken.

Wat de visserij betreft, spelen hier belangrijke factoren een voorname rol in zake nieuwbouw, brandstof, aan- en uitvoer van vis.

Het is natuurlijk een feit dat voor wat de nieuwbouw betreft toch bepaalde materialen uit het buitenland dienen betrokken te worden en dat een loonstop wel een rol kan spelen, maar toch de hogere kosten door een devaluatie veroorzaakt, niet zal kunnen wegcijferen, tenzij de buitenlandse leverancier er mede rekening houdt en om zijn klant te kunnen behouden, hij zelf zijn verkoopprijzen drukt.

Dit is vooral het geval voor motoren, winches, keerkoppelingen, schroeven en zoveel andere technische materialen eigen aan de bouw van een schip.

Hier valt de verhoging van de bouw prijs niet zo groot te verwachten daar, zo de buitenlandse leverancier met die devaluatie geen rekening houdt, hij er in zeer veel gevallen het slachtoffer van zal zijn.

Anders is het gesteld met de herstellingen wanneer vreemde materialen moeten vernieuwd en dus onvermijdelijk aangekocht.

Hier zal aan een verhoging van prijs niet kunnen ontsnapt worden.

Verder zal de evolutie van de brandstof prijs hier ook een enorme rol spelen, daar deze in de laatste jaren reeds zeer zwaar drukte op de exploitatie van een schip.

Deze week reeds werd de officiële verkoopprijs weliswaar niet verhoogd, maar werden de ristournes aan voortverkopers door de grote maatschappijen drastisch verminderd en niet met 8,50 th., maar van 35 th., wat weinig ernstig kan genoemd worden.

Weliswaar beweert men dat de brandstof prijzen van het ruw produkt verlagen, maar de voortdurende stijging van de dollar, doet dat teniet. Het is anderzijds een feit, dat er op het huidige ogenblik een groot overschot te noteren valt en dat ook dit in de toekomst een rol van belang zal spelen, zo deze overschotten niet kunnen weggewerkt worden door een groter verbruik, wat geenszins het ge-

ONTWERP VOOR PASSIEVE VISSERIJ

Een gevolg van de immer stijgende brandstof prijs is het voortdurend zoeken om het verbruik van brandstof te verminderen. Dit kan gebeuren door het zoeken naar economischer motoren, nieuwe technieken die ingesteld zijn op een besparing van brandstof, aanwenden van beterkope brandstof, zoals zware fuel, en ten slotte door vangstechnieken, die minder inzet van de scheepsmotoren vergen, hetgeen men met de naam aanduidt van passieve visserij. Onder de passieve visserij kunnen we verschillende brandstofbesparende visserijen vernoemen, zoals de lijnvisserij, techniek die reeds ver ontwikkeld is vooral door de Noren, die sinds lang de automatisering hiervan in de praktijk gebracht hebben. Verder hebben we nog onder meer de visserij met staande netten, de wrakkenvisserij, enz.

Ook in ons land wenst men, en tracht men thans bepaalde soorten van passieve visserij te bevorderen of ingang te doen vinden. Daarom ook dat thans, in het kader van één, door de overheid gesteund project voor brandstofbesparing, twee middenslagenheden van onze vloot zich klaar maken en uitrusten voor bepaalde vormen van passieve visserij. Het gaat hier om de O.705 „Nele” van de rederij „Versluys-Savels” en de N.700, „Alex” van reder Vanhoutte Rony.

DE WRAKKENVISSERIJ

De N.700 gaat zich met overheidssteun, uitrusten voor de wrakkenvisserij. De rederij krijgt een gewaarborgde besomming toegezegd, hetgeen wel noodzakelijk is omdat men anders zeker tevergeefs op een proefkonijn zou zitten wachten. De wrakkenvisserij wordt veel door de Deense vissers beoefend. Het is een uiterst moeilijke en technisch zeer sekere visserij. Bij herhaling werd vastgesteld, dat de kabeljauw en de gul zich hoofdzakelijk ophoudt rond en zelfs in de wrakken. Het is echter duidelijk, dat men, wegens het vastslaan, het scheuren of zelfs het verliezen van netten en vistuig, zich niet te dicht durft wagen bij de wrakken, zodat men in feite toch wat achter het net blijft vissen. Daarom ook hebben de Denen een methode ontwikkeld die het wrak door het handig uitzetten, ankeren en openhouden van de netten, volledig omspannen. Deze netten met heel grote mazen, moeten nu de vis strikken die zich vastzwemt met de kieuwen in de mazen. Daar de vis in deze netten gestrikt blijft leven en niet in grote pakken, zoals dit bij het slepen gebeurt, over de grond getrokken wordt, samengeperst met andere vis, stenen en vuil, gaat het hier dan ook om bovenbeste kwaliteitsvis, waardoor de Denen een bepaalde ruchtbaarheid gekregen hebben.

Het is begrijpelijk dat voor dit zeer sekuur werk, het betrokken vaartuig over een sonar dient te beschikken waardoor men de wrakken kan opsporen en de ligging kan bepalen. Het groot

voordeel van deze visserij is het feit, dat de netten de vis zelf strikken en er hier dus praktisch geen energieverbruik meer aan te pas komt. Wel moet men zeer goed onderlegd zijn in de visserij zoniet loopt men heel wat kans, hetgeen aan de ene kant gewonnen wordt, aan de andere kant verloren te zien gaan door het kwijt spelen of scheuren van de netten. Dat men de techniek van de wrakkenvisserij niet op een „wip en gauwte” vast heeft, is eveneens begrijpelijk; daarom ook de overheidssteun die absoluut noodzakelijk is om een reder of schipper te bewegen deze visserij te beoefenen.

In verband met deze visserij hebben we onlangs nog vernomen dat de Deense vissers thans heel wat schade oplopen door de sleepnetvisserij vanwege schippers die zo dicht onder en rond de wrakken komen slepen, dat zelfs de uitgezette Deense netten hiervan het slachtoffer worden. Heel wat van de door de Denen uitgezette netten werden gedeeltelijk of zelfs geheel weggekord en deze laatsten beweren zelfs dat vooral Nederlanders er op uit zijn aldus de verstrikte kabeljauw aan de eigen haak te slaan. Men ontdekt de netten van de kabeljauw en maakt zich dan van de gescheurde netten af. In de vakbladen in beide landen werd hier nog al wat over „weg en weer” geschreven. De Nederlanders beweren dan maar weer, dat de Deense netten niet voldoende aangeduid zijn en vooral niet 's nachts. Anderzijds verwijten zij de wrakkenvisserij eveneens dat gescheurde en achtergelaten netten, verder blijven vissen, tientallen jaren lang en de vis aldus verloren gaat voor de gemeenschap. Men wilde zelfs de Denen in het bijzonder en diegenen die de wrakkenvisserij uitoefenen in het algemeen, bewegen netten te gebruiken die uit garen gemaakt zijn welke snel vergaat. Dit maakt echter moeilijk de zaak van betrokken vissers omdat dan ook de netten die normaal gebezigt blijven en niet verloren gaan, eveneens te snel moeten vervangen worden. In elk geval menen we dat men bereid zal moeten zijn heel wat oefening, praktijk en volharding aan deze visserij te besteden, vooraleer deze volledig onder de knie te kunnen hebben, dit laatste de absolute voorwaarde zijnde om in deze visserij te slagen.

STAANDE OF WARRELNETHVISSERIJ

Wat de O.705 betreft, zal deze een proefondervindelijke visserij op de trimailnetten uittesten. Iets in dezelfde aard wordt jaarlijks met de warrelnetten door de sportvissers, vooral dan van Oostduinkerke tot De Panne, dicht onder de kust beoefend, zeer tot ongenoegen van de beroepsvisserij die zich door deze vorm van visserij beperkt en benadeeld voelt omdat zij aldus gehinderd wordt op deze plaatsen, waar heel

ONTWERP VOOR PASSIEVE VISSERIJ

(Vervolg van blz. 1)

wat tong op bepaalde tijd van het jaar zit, te visen. Opdat dergelijke visserij door een midden-slagvaartuig renderend kan beoefend worden, moet er niet alleen in die periode en op die plaatsen gevist worden waar vooral de tong er zich concentreert en ophoudt, maar moet men netten op zeer grote afstanden uitspannen. We vervallen dan wellicht terug in het euvel van de hinder voor de gewone sleepnetvisserij, het weg-en-weer gepraat over het beschadigen van uitstaande netten, over het slecht aanduiden van de uitgezette netten, enz. Tot nog toe hebben we reeds meer over het sukses van de wrakkenvisserij vernomen, vooral door doorwinterde schippers, maar wij hebben heel wat minder horen spreken of weten schrijven over sukses in de staande-netvisserij. Hopen we echter met de initiatiefnemers van het projekt en met de reders en vissers van de O.705, dat het hier toch om een succesrijke visserij zal gaan. Men vertrekt in elk geval reeds met een ruime voorgift wat het duur uitvallend brandstofverbruik betreft.

De overheid heeft anderzijds ingezien, dat men deze vorm van passieve visserij zeer onder de knie moet krijgen, opdat deze zou renderend worden en daarom ook werd geen beperkte tijdslimiet voor dit projekt opgelegd.

DE INVLOED VAN DE DEVALUATIE OP DE VISSERIJ

val zal zijn, nu de winter een einde neemt en overal aan besparingen gedaan wordt. Het valt in dat opzicht grotelijks te betwijfelen of de brandstofprijzen zullen verhoogen.

Integendeel! We zijn de mening toegedaan dat, gezien de voorraad op wereldvlak enorm groot is en de brandstof leverende landen geld nodig hebben, bij een eventuele ineenstorting van de dollar, onvermijdelijk de brandstofprijzen een gevoelige daling moeten ondergaan.

Wat nu de aanvoer van vis betreft, zijn sommigen de mening toegedaan dat in het buitenland verkopen, het een voordeel zal bijbrengen.

Ook dat is niet waar. Integendeel! Het is elkeen ten andere bekend dat de algemene onkosten bij verkoop in het buitenland van 20 tot 25 th. kunnen oplopen, waar deze in België slechts tien à twaalf ten honderd bedragen.

Verder is het een feit dat de brandstofprijzen van het ogenblik in eigen land niet duurder zijn, dan in de vreemde.

Wat we echter wel mogen verwachten, is een verhoging van de prijzen der vissoorten voor het buitenland bestemd. En dit zijn gewoonlijk de fijne vissoorten, IJslandse vis en schol.

Het komt er voor onze regering bijgevolg op aan streng de hand te houden en controle uit te oefenen op de evolutie van bepaalde zaken. Als er een loonstop is, dan kunnen de gevolgen van deze devaluatie nuttig zijn voor de uitvoer, dus de tewerkstelling en de voordelige uitbating van de bedrijven.

De komende maanden moeten ons aantonen of de zware beslissing noodzakelijk door de regering genomen, zijn nuttige gevolgen zal hebben op het zakenleven, een gezonde exploitatie en een verbetering van de tewerkstelling.

Afwachten is dus de boodschap.

P. Vandenberghe

VOLGENS REFERENDUM-UITSLAG MOET GROENLAND UIT DE E.E.G.!

VISSERIJBELANGEN VAN DE E.E.G. ZWAAR GESCHAAD

Het resultaat van het referendum gehouden onder de amper 50.000 inwoners van Groenland, is uitgedraaid op een kleine meerderheid om zich uit de E.E.G. te trekken. Ongeveer 52% van de stemgerechtigden spraken zich in die zin uit. Er bleef dus toch nog altijd een zeer grote minderheid hiertoe niet bereid. Sinds enkele tijd was het reeds duidelijk dat het een nek-een-nek race ging worden tussen de voor- en tegenstanders. Toen in 1973 Denemarken tot de EEG toetrad, kwam hierdoor automatisch eveneens Groenland, die afhankelijk was van Denemarken, in de EEG. Hiertegen was er wel bepaald protest gerezen, voornamelijk uit de hoek van de vissersbevolking die, door deze aansluiting vreesde het slachtoffer te zullen worden van te grote visserijspanningen vanwege de vloten van de partnerlanden. Toen enkele jaren later Groenland echter voor zijn binnenlands beleid volledige onafhankelijkheid verkreeg, gingen er stemmen op, vooral dan uit de visserij, om Groenland uit de EEG te trekken, om aldus zelf baas te kunnen zijn in de onmetelijke Groenlandse visserijzone en hieruit eventueel, via bilaterale visserijovereenkomsten met andere landen, economische voordelen te halen. De bevolking van Groenland bestaat inderdaad hoofdzakelijk uit vissers, verder wat jagers, wat schapenteelt en een paar kleine ontginningen. Het was duidelijk dat de stem van de visserij het zwaarst zou doorwegen. Toch hebben alle vissers nog niet voor een uittreden uit de EEG gestemd, want dan had men veel meer dan 52% gehaald. Het laatste woord is nu echter aan het parlement dat nog altijd soeverein is in zijn uitspraak, en gezien de zeer grote minderheid die tegen een uittreden uit de EEG is, nog altijd kan beslissen binnen de Gemeenschap te blijven.

DE GEVOLGEN VOOR DE GEMEENSCHAPSVISSERIJ

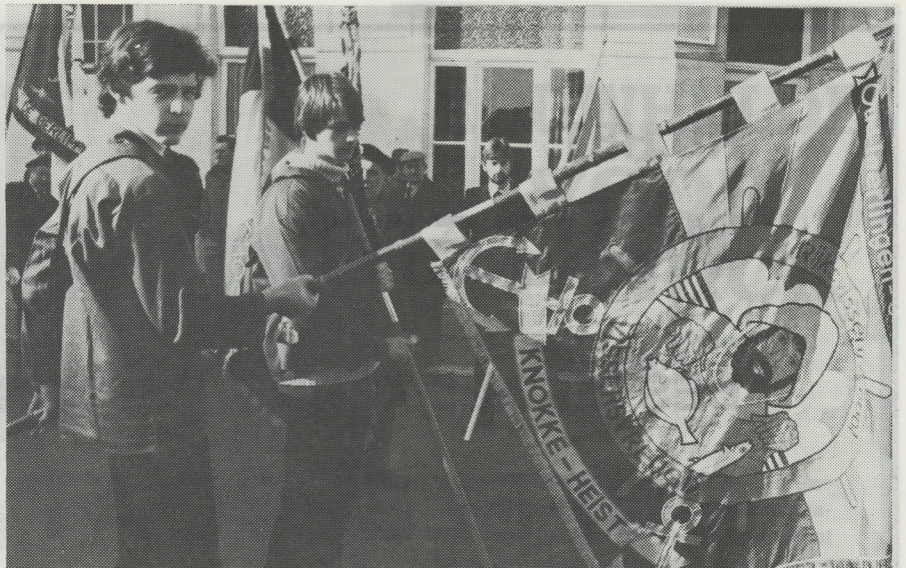
De gevolgen voor de visserij van de Gemeenschap kunnen heel zwaar zijn. Alhoewel de Belgische visserijvloot zelf niet betrokken is bij een Groenlandse visserij, is in de Gemeenschap toch alles zo duidelijk in elkaar verweven, dat een uitwijzen van bv. Britse en West-Duitse treilers uit dit gebied, toch een weerslag zal hebben op de visserij van de andere partnerlanden die niet bij de Groenlandse visserij betrokken zijn, net zoals het buitenzetten van de Britse visserijvloot uit de IJslandse wateren, aanleiding was tot een eis voor een groter aandeel van de visserij in de Noordzee, Britse en Ierse wateren, waardoor dan minder kan toegezegd worden aan de visserijvloot van de andere partnerlanden.

Anderzijds verzwakt dit eveneens de onderhandelingspositie van de EEG met landen zoals IJsland die een gemeenschappelijke visserijgrens hebben met Groenland, en met Noorwegen die eveneens in bepaalde gebieden van het uitgestrekt Groenlands visserijgebied van de partij wenst te zijn.

Inderdaad zolang Groenland in de EEG is, moet er onderhandeld worden voor de toegang in de Groenlandse wateren via de EEG en kan de EEG aldus bepaalde verzoeken om voordelen voor haar leden waarmaken bij de Faroë, Noorwegen, IJsland, enz... die eventueel graag toegang tot de wateren van Groenland zouden wensen te bekomen voor hun visserij. In aanmerking genomen dat met het wegvallen van de Groenlandse 200-mijlszone, de Gemeenschap ongeveer de helft van haar visserijwateren verliest, is het begrijpelijk, dat de uitslag van het referendum eerder zwaar moet aankomen voor de EEG. Het komt er dan ook vooral op aan, via het aanbieden van bepaalde economische voordelen aan dit land, het parlement te bewegen toch de EEG niet te verlaten of minstens de uittreding te verschuiven. Gezien de zekerheid voor het Groenlandse parlement dat men toch elk jaar tot een eventueel uittreden zou kunnen beslissen, moet dit voor de EEG-onderhandelaars toch wel haalbaar zijn. De Groenlandse wateren liggen anderzijds eveneens binnen het bereik van deze van het Canadese Labrador, Baffins-eilanden, enz..., zodanig, dat zij hiermede eveneens een gemeenschappelijke visserijgrens hebben.

Dit alles toont het belang aan van de Groenlandse visserijlimieten voor de EEG, enerzijds rechtstreeks voor de visserij van de diepzeetreibers en diepzeevriezertreibers van de vloot, anderzijds onrechtstreeks door het bekomen van een sterkere onderhandelingspositie in het trachten af te sluiten van bilaterale overeenkomsten voor de visserij met andere landen.





VISSERSHULDE TE KNOKKE-HEIST

Zondag, naar jaarlijkse traditie, greep te Knokke-Heist de Vissershulde plaats ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers. Een organisatie dus van de Oudleerlingen- en Vriendenbond «Vissersvreugd» van de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist. Om 10 uur werd in de Sint Antoniuskerk een mis opgedragen waarop men stoetsgewijs naar het Vissersmonument trok voor een indrukwekkende bloemenhulde. Dit jaar werd de mis opgeluisterd door de muziekvereniging van Sint Cecilia Heist en Jeanine Martony terwijl E.H. Corillie, onze visserijaalmoezener de homilie uitsprak. Bovenstaande beelden geven een idee van deze ontroerende rouwplechtigheid. Links heeft provinciegouverneur Olivier Vanneste zopas een bloemenkrans neergelegd. Boven : de nieuwe vlag van de Oudleerlingen- en Vriendenbond «Vissersvreugd» die tijdens de mis werd ingewijd. Onderaan : een wachtende menigte mensen die klaar staat om een bloemstuk aan de voet van het vissersmonument te deponeren.

HET VISSERIJVLOTDOK TE OOSTENDE

Verschillende reders of schippers beginnen er een gewoonte van te maken in het vlotdok der vissershaven hun schroef te laten draaien met voor gevolg dat wanneer andere vaartuigen willen meren, ze deze schade berokkenen of schade berokkend wordt aan de kaaimuren.

Opdat onze schippers en reders zouden weten waaraan zich te houden, laten we hierna een uittreksel van het politiereglement van toepassing in het vlotdok van de vissershaven volgen.

Dit reglement luidt :

Het is verboden ballast te lossen of te laden in de haven, tenzij op de plaatsen door de havenkapitein-directeur of zijn aangestelden daartoe aangewezen. Op de doortocht van de dragers zullen doeken gespannen worden, welke het storten van ballast in de haven moeten beletten.

ART. 70 — Het is verboden te vissen of te zwemen in de dokken (G.R. 26.3.1976).

ART. 71 — Het is verboden in de dokken de schepen op volle snelheid te laten varen. De grote schepen zullen zich moeten doen slepen wanneer de havenkapitein-directeur of zijn afgevaardigden dit nodig mochten achten.

ART. 72 — Het is aan de gemeerde schepen verboden hun schroef te laten draaien zonder voorafgaande toelating van de havenkapitein-directeur. Het gebruik van niet-drijvende wrijfstukken is ten strengste verboden.

ART. 73 — Hij die op de kaaien liggende koopwaren, al dan niet overdekt, verplaatst of weghaalt, is gehouden aan de havenkapitein-directeur of aan de politie te bewijzen in welke hoedanigheid hij zulks doet.

ART. 74 — Het is verboden op de randsteen van de kaaimuren te gaan en het verkeer op de kaaien en de doorwegen van de kranen te belemmeren. Koopwaren, wagens of werktuigen mogen niet geplaatst worden op minder dan 1,50 m van de spoorbaan; bij niet naleving daarvan kan de wegneming ambtshalve gebeuren op kosten en risico van de overtreder.

ART. 75 — Het is verboden, vuur te maken op de kaaien of hun afhankelijkheden, of aldaar enig schrijn-, timmer- of ander werk uit te voeren, zonder bijzondere toelating van de havenkapitein-directeur.

ART. 76 — Het is verboden op de kaaien of hun afhankelijkheden, al dan niet overdekte wachthuisjes, loodsjes of andere soortgelijke constructies te plaatsen, zonder voorafgaande schriftelijke toelating van de havenkapitein-directeur.

ART. 77 — Het is verboden de reddingstoestellen, die op de dokken geplaatst zijn, te gebruiken voor een ander doel dan dit waartoe zij bestemd zijn. Niemand zal over een open- of dichtdraaiende sluisdeur mogen gaan. Slechts het stadspersoneel mag de deuren manoeuvreren. Alle rijverkeer op het sluissterein is verboden.

PRAKTISCHE ZEEVAARTKUNDE

Gemakkelijk begrijpbaar voor ALLE zeevarenden of leerlingen. Vele illustraties en schetsen !

Het werk werd geschreven door de heer Edward Brouckxon, zelf navigatieleraar en ook gediplomeerd jachtman.

Verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr, BTW inbegrepen, plus 15 fr verzendingskosten, mits storting op PCR nr 000-0418987-44 van «Het Visserijblad», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende, of bij alle boekhandelaars en jachtingcentra bestelbaar. Inlichtingen : tel. nr. 059/32 11 13.

„VAN MANNEN EN DE ZEE” door Marcel Poppe

Heden is een tweede uitgave verschenen van het prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door en door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW en verzendingskosten inbegrepen, te storten op nr. 000-0418987-44.

NU HET

WINTERT

BESTEL ALS KERSTGESCHENK EEN

DUFFLE COAT

van HOGE KWALITEIT

GROENGRIS en BLAUW

volgens maat

van

1.000 tot 2.250 fr.

B.T.W. 17 % niet inbegrepen



BIJ DE REDERSKOÖPERATIEVE

SCAP s.v.

H. BAELSKAAI 27 - 8400 OOSTENDE

☎ 059/32.29.51 - 32.09.31



ROUWHULDE VOOR PATRICK MAES

Vorige week zaterdag werd een rouwhulde gebracht aan Patrick Maes, matroos die tijdens de scheepsramp met de O.202 «Pelagus» het leven verloor en sedertdien vermist is. In de dekanale kerk van Sint Petrus en Paulus te Oostende werd eerst een mis opgedragen en nadien werd stoetsgewijs opgetrokken naar het Monument der Zeelieden aan de Albert I Wandeling waar een indrukwekkende bloemenhulde plaats greep. Hiernaast twee beelden van de bloemenhulde. Boven legt de moeder van de ongelukkige visser, als eerste, een bloemenkrans neer aan het monument en dat gebaar werd gevolgd door vele personen en afgevaardigden van de overheid. Onderaan een beeld van de rouwstoet die van de kerk optrok naar het Monument der Zeelieden. Jongens in de traditionele visserskleedij brachten een doorvoelde hulde aan de nagedachtenis van Patrick Maes. Rouwbeklag dat wij langs deze weg eveneens willen overmaken aan de zwaar getroffen familie.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

▶ Aan boord van de O.705 werd vastgesteld dat het vast reddingvlot was losgeslagen. Vermoed wordt dat dit gebeurde ingevolge een zware storm die het vaartuig tijdens de voorgaande reis te verduren kreeg.

▶ Tijdens het binnenlopen van de haven brak, aan boord van de Z.27, de teleflexkabel die dient om de schroef aan en af te leggen. Gezien geen reservemateriaal aan boord was, diende hulp ingeroepen van een redeboot die het vaartuig de haven verder binnen sleepte.

▶ Aan boord van de Z.47 viel de motor plots stil wegens mazout die zich in de olie had vermengd. Men poogde het euvel te verhelpen met eigen middelen maar toen dat niet lukte, werd de sleep hulp van de Z.526 ingeroepen. Gekomen voor de haveningang van Grimsby werd op eigen krachten verder gevaren. In die haven moest tevens matroos De Smedt afgemonsterd worden wegens een handkwetsuur. Pierre Claeys werd in zijn plaats aangemonsterd.

▶ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de Z.200 een eind nylon touw in de schroef. Door voor- en achteruit te slaan werd gepoogd de schroef weer vrij te krijgen maar dat lukte niet. Noodgedwongen werd de hulp ingeroepen van de SS/Zeevijger die de trailer naar Oostende opsleepte.

▶ De Z.548 kreeg af te rekenen met een defekte keerkoppeling waardoor de hulp diende ingeroepen te worden van de Z.400. De opsleping naar Zeebrugge verliep zonder nieuwe hindernissen.

▶ Tijdens het vissen sloeg men aan boord van de Z.465 met de stuurboordboel vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Hierdoor kwam de stuurboordkorretouw terecht onder de stuurboordkimkiel. Men slaagde er evenwel in op eigen krachten weer vrij te komen maar, in de thuishaven op de kielbank, werd een kleine schuur in de stuurboordkimkiel vastgesteld.

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.

HET PROBLEEM VAN DE NEDERLANDSE OVERUITRUSTING EN DE OVERCAPACITEIT

In onze kolommen hebben we reeds verscheidene malen gewezen op de groeiende overuitrusting van de Nederlandse visserijvloot en van de natuurlijk hiermede gepaard gaande overvangstcapaciteit. We hebben hier zeker lang alleen mede gestaan maar thans lezen we in het Nederlandse «Visserijnieuws» dat men zich daar nu ook zorgen over maakt.

Men noemt het er in het «Opinieartikel» dat in Nederland nodig heel wat ondernemers rondlopen met lef, mensen die tegen de storm op blijven beuken. Een karaktereigenschap die de Nederlandse visser niet vreemd is.

«Visserijnieuws» is daar wel blij mede maar begint zich toch ook vragen te stellen en zorgen te maken, vooral met betrekking tot de onzekere toestand in EEG verband.

Aanleiding hiertoe is de wetenschap dat er nog

een grotere nieuwbouwgolf op komst is in Nederland. Aldus zouden alleen in Polen reeds, voor een Nederlandse onderneming tien cascos voor vissersvaartuigen gebouwd worden, terwijl het Nederlandse Landbouw Economisch Instituut een mededeling vrij gaf dat het voor de banken en de bouwers aantrekkelijker (?) is om te investeren in vaartuigen van rond de 45 meter met motoren die tot 3000 PK gaan.

Ook fiscaal gezien zou in Nederland het bouwen van dergelijke grote eenheden aantrekkelijker zijn.

Vorige week wezen we in een afzonderlijk artikel op een zware vervalldag die dreigend nabij komt, namelijk 31 december 1982. Deze datum houdt in dat het een vervalldag is die moet voorafgegaan worden door een EEG-gemeenschapsreglementering voor de visse-

rij, zoniet dreigt men in een complete anarchie te vervallen. Wanneer de EEG-landen, hierdoor aangezet, tot een overeenkomst komen, samen met een adequaat controlesysteem op de naleving hiervan, dan mag de vraag gesteld worden, zoals «Visserijnieuws» dit trouwens doet, of het resultaat hiervan niet zal zijn dat een groot deel van de overuitgeruste Nederlandse visserijvloot, vooral dan bij de kotters, niet aan de kaai zal moeten blijven.

Voor de Nederlandse visserijvloot blijft het probleem dat er terug een grote uitbreiding van de vloot komt, met nieuwe grote kotters en grote vangstcapaciteit en dat het nu reeds als een paal boven water staat, dat er hiervoor een totaal onvoldoend kwotum tegenover zal staan.

De totale EEG-vangstkquota, zoals die vrij gegeven werden voor, onder meer 1981, en waarvan 1982 in de lijn zal blijven, zijn van dien aard dat, bij een nationale opdeling, Nederland onmogelijk met al zijn vaartuigen, mede door de kolossale nieuwbouwgolf, aan haar trekken kan komen, hetgeen een ramp wordt voor de investeerders die lef hebben getoond en tegen de stroom in blijven beuken. De Nederlandse visserij kan onmogelijk op tegen een nieuw inleverings- en saneringsdrama.

Onze Belgische vloot is natuurlijk niet te vergelijken met de Nederlandse, alhoewel wij ook verscheidene nieuwbouwwaartuigen gekend hebben in de loop der laatste jaren, maar dit gebeurde dan ook veel bescheidener, laat ons maar zeggen meer doordacht.

Ook op de geïnvesteerde PK's werd scherp geliet. We menen, in de optiek van een eventuele visserijgemeenschapsreglementering onder de partnerlanden, dat deze voorzichtige houding toch verkieslijker is boven de Nederlandse durf die niet vrij is van inhoudelijke toekomstige drama's.

Ook minister De Koning is niet al te gerust in de afloop; getuige hiervan zijn antwoord aan het adres van Tweede Kamerleden, waar hij woordelijk zegt en aanneemt dat de Nederlandse kotters vissers maar lukraak investeren.

Hij verwijt de betrokken vissers nu reeds dat zij eventuele financiële narigheden aan zichzelf zullen te wijten hebben en er dan ook niet moeten komen over zeuren!

Hij weigert dan ook een structuurvisie voor de Nederlandse vloot op tafel te leggen omdat deze in de eerste plaats afhangt van het EEG-beleid en zolang daarover niet méér zekerheid bestaat, er geen juist beeld over de toekomst van de Nederlandse visserij kan gegeven worden en dus ook niet over een toekomstige vlootstructuur. Ook is het voor de minister duidelijk dat Nederland niet op hogere kwotacijfers kan rekenen.

De minister waarschuwt dan ook tegen een zinloze uitbreiding van de visserijvloot en een niet verantwoord opvoeren van het motorvermogen. De standpunten, door ons veel eerder ingenomen, worden hier dus bijgetreden, een standpunt dat we liever door de feiten hadden zien tegenspreken.

VOLDOENING GEVEND HERSTEL VAN DE HARINGSTOCKS

Sinds 1977 werd een haringvangst verbod ingesteld waaraan tot verleden jaar, min of meer de strenge hand werd aan gehouden. We hebben wel een uitloperijtje gekregen in 1980 waar Franse haring in Boulogne werd aangevoerd zonder dat er ook maar door de overheid één haringske werd vrijgegeven, maar officieel werd er slechts in nov. 1981 een bepaald kwotum haring vrij gegeven, zowel op de Schotse kust (57 duizend ton) als in de Zuidelijke Noordzee (19 duizend ton). Zowel op de Schotse kust als in de Zuidelijke Noordzee werden grote scholen haring vastgesteld en kwamen meer dan eens de treilers met een meer dan volle lading naar binnen. Dit wijst dus duidelijk op het feit, dat het haringbestand zich dichtig heeft weten te herstellen, zodanig dat meer en meer de gedachte veld wint dat in 1982 heel wat meer haring voor het vissen zal vrij gegeven worden. Het Nederlandse R.I.V.O. (Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek) heeft hieraan een studie gewijd en is tot opzienbarende konklusies gekomen.

Volgens Drs Ad. Corten van het R.I.V.O. bestaat er een verscheidenheid van populaties in de haring die zich ook verscheiden gedragen. De haring in het gebied van de Shetland en de Orkney's waar in 1977 nog rond de 200 duizend ton zat, werd bijzonder beschermd en, in tegenstelling met de verwachting, is het juist deze stock die praktisch niet aangegroeid is. Dit beduidt zonder meer, dat de natuurlijke sterfte van de haring en vooral de sterfte onder de larven bijzonder groot moet zijn. Gelukkig echter heeft de Noordzeeharing die in het Kanaal paait en waarvan het bestand ekstra zwaar was aangetast, zich onverwachts buitengewoon goed herstelt. Aldus werd onlangs in december in het Kanaal voor de Franse kust het vijfvoudige in aantallen larven vastgesteld tegenover zelfde periode een jaar vroeger, en dit niettegenstaande men schat dat de Fransen in '80 zo een vijftig duizend ton haring hebben weggevisst, waartegen Groot-Brittannië groot bezwaar had aangetekend. De R.I.V.O. noemt het aantal vastgestelde haringlarven in het Kanaal een rekord dat het zou moeten mogelijk maken, het te vangen haringkwo-

tum in de toekomst in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, beduidend in de hoogte te jagen. Er zou nu reeds, altijd volgens Drs. Ad. Corten, meer dan 600 duizend ton haring in de Noordzee zitten.

Dit zou vooral in de hand gewerkt zijn door het feit, dat de haringlarven een gunstige voedingsbodem gevonden hebben om zich te ontwikkelen. Dit zou omgekeerd het geval zijn geweest met de larven van de haringpopulatie rond de Shetland en de Orkneys. Vroeger werden deze larven door de stroming medegevoerd in een zuidelijke richting en kwamen op de kusten van Denemarken terecht in een water rijk aan plankton, hetgeen de larven nodig hebben. Thans worden betrokken larven meer in een Noordelijke richting medegevoerd en komen aldus eerder in arme wateren terecht, waar zij niet gedijen en een grote sterfte er het gevolg van is. Gelukkig maken de Kanaal-haringlarven de zaak goed en wel in dergelijke mate, dat men in bepaalde middens zelfs van een explosie durft spreken.

Voor ons staat het anderzijds vast, dat men gerust de haringvisserij vrij mag geven voor... *verbruikersdoeleinden*, dat wil zeggen, dat men geen grote treilers mag toelaten die uitsluitend de haringvisserij voor vismeeldoelinden gaan uitoefenen. Wel komt er ook wel haring bij de vismeelfabrieken terecht wanneer de haringaanvoer te groot is bij de gewone treilerij, maar dat heeft nog altijd geen vergelijking met de massas haring, die door de industriële treilers zouden aangevoerd worden moest men ook deze laatsten de vrije hand geven. Men gewaagde vroeger, dat er een haringstock van 800 duizend ton volwassen haring vereist is om een visserij voor verbruikersdoeleinden vrij te geven. We menen dat, aan de hand van de studie door het R.I.V.O. vrij gegeven, dit doel wel zal bereikt zijn tegen volgende winter. Men moet inderdaad denken in multispecies en aannemen dat te veel haring ergens ook zou schaden aan andere vissoortbestanden.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het is dank zij de schepen uit Zeebrugge dat er te Oostende toch enige aanvoer van betekenis was op de maandagmarkt. Vooral de aanvoer van tong was hierdoor groter dan verwacht. Toch zijn de prijzen voor deze vissoort op een erg goed peil gebleven. De kleinere soorten kenden zelfs een aanzienlijke prijsstijging. Zo haalde de kleine tong dinsdag tot 205 fr. en kregen slips tot 170 fr. het kg. Grote tong, driekwart-sortering en bloktongen stegen tot boven de 300 fr. het kg. Een andere fijne vissoort die het erg goed deed was tarbot. Grote sortering bleef maandag een flink eind boven de 400 fr. (tot 453 fr.) dinsdag viel die topprijs terug tot 395 fr. De andere tarbot-sorteringen kregen tussen 200 en 350 fr. het kg. Voor griet steeg de prijs eveneens aanzienlijk en noteerden we woensdag meer dan 200 fr. voor grote sortering. Staartvis kreeg van 85 fr. naar 255 fr. het kg. met de grote sortering als duurste.

Erg hoge prijzen ook voor de roggen die tot 100 fr. haalden. Eigenaardig genoeg volgde steenschol die tendens van hoge prijzen duidelijk minder dan de voorgaande soorten. De middensortering viel zelfs terug van 120 naar 85 fr. Grote sortering kreeg van 140 naar 164 fr.

Pladijs moest het doorgaans stellen met minimumprijzen. De platjes deden het in verhouding best en kregen tot 25 fr.

De IJslandse vangst die dinsdag gebracht werd in plaats van maandag, kreeg een behoorlijke prijs die echter onder het peil lag van wat er maandag voor zou betaald worden zijn. Schelvis vooral viel tegen en niettegenstaande de uitstekende kwaliteit lag de prijs tussen 32 en 44 fr. het kg. Rode zeebaars daarentegen was wel peperduur en liep op tot 72 fr. het kg. Voor een twintigtal bennen blauwe leng werd rond de 65 fr. betaald, schotse schol kreeg tot 44 fr. en kabeljauw rond de 45 fr.

Veel minder gul en wijting dan verleden week. Wijting bleef dan ook vrij duur met de grote sortering tot 40 fr. en kleine rond de 20 fr. Voor gul werd tussen 41 en 70 fr. betaald, volgens grootte en kwaliteit. Kabeljauw deed het in verhouding niet zo best en kreeg hooguit 65 fr. het kg.

Een paar spannen blijven nog doorvissen op haring. De vangsten zijn erg klein geworden en bereikten dinsdag amper 100 bennen. De prijs liep die dag op tot 19 fr. De voorgaande dagen werd voor naring tussen 13,80 en 16 fr. betaald.

Voor de kustvissers blijft het erg schraal. Kleine vangsten en helemaal niets. De garnaalprijs schommelde tussen 120 en 169 fr. het kg.

OOSTENDE

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 19 FEBRUARI 1982				
KANAAL				
N.579	16	75	1835	565.950
WEST				
Z.44	12	160	2695	867.321
KUST				
Z.578/580	1	115		74.750
N.3/279	1	204		136.680
O.141/369	1	183		126.270
O.123/306	1	364		259.532
N.708/709	1	3		2.100

MAANDAG 22 FEBRUARI 1982

WEST				
Z.38	10	250		419.975
O.285	9	240		380.070
Z.300	8	90	625	340.939

KANAAL				
O.229	15	200	85	642.773
Z.319	15	385	2265	1.101.882
Z.313	15	440	2775	1.485.446
Z.499	16	230	3250	1.571.331
Z.189	15	140	3185	1.205.662

NOORD				
Z.483	11	200	1045	557.052
KUST				
O.123/306	1	151		120.234
O.141/369	1	167		134.170

DINSDAG 23 FEBRUARI 1982

IJSLAND				
O.81	18	640		1.328.209
WEST				
Z.92	9	230	3270	1.370.731
KUST				
O.123/306	1	79		68.730
O.141/369	1	90		82.670

WOENSDAG 24 FEBRUARI 1982

WEST				
N.736	5	165		314.677
KUST				
O.123/306	1	209		155.512
O.141/369	1	310		238.700

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kgr op 23 febr. 82

Grote schelvis	36,00/	40,80
Mid. schelvis	30,40/	35,00
Kleine schelvis	34,20/	
Kabeljauw	44,60/	
Gul	41,00/	49,00
Wijting	41,00/	
Schaat	96,00/	
Zeebaars	66,40/	72,00
Witte leng	39,00/	
Blauwe leng	67,60/	70,60
Schartong	28,00/	48,00
Heilbot	267,00/302,00	
Koolvis	32,00/	34,40
Hondstong	/	
Zeewolf	/	
Staat	200,00/	

Verwachtingen

MAANDAG 1 MAART

IJSLAND : O.129 (600 m. t.t.z. 160 kab. - gul, 30 kools, 350 schelvis, 25 rode zeebaars, 25 gutvis, 10 varia).

KANAAL : O.206 - N.719 - O.118 - O.114 - O.274 - O.134.

WEST : N.752 - N.45 - N.597.

DINSDAG 2 MAART

MONKEY BANK : O.232

WEST : N. 706

KANAAL : Z.502

WOENSDAG 3 MAART

WEST : O.26

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 18 FEBRUARI 1982

Z.14	N	3.400	350	-	1.576.201
Z.509	K	800	160	-	506.541
Z.564	W	200	40	-	235.590
					2.318.332

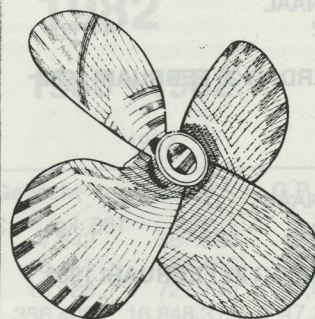
VRIJDAG 19 FEBRUARI 1982


Z.500	K	200	50	5	155.940
Z.19	N	2.500	350	12	1.125.455
Z.559	KRP	100	180	12	430.589
Z.492	W	400	60	8	251.197
Z.126	N	1.000	190	13	671.211
Z.465	W	600	80	9	347.031
Z.40	KRP	-	65	9	235.978
Z.321	W	800	100	8	489.618
Z.560	W	-	85	5	86.740
Z.16	W	600	30	3	259.890
					4.053.619

 VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



 VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

MAANDAG 22 FEBRUARI 1982

Z.98	666.190
Z.128	368.960
Z.27	463.464
Z.5	1.218.053
Z.462	211.610
Z.576	179.942
Z.484	1.029.530
Z.12	232.937
Z.55	241.610
Z.181	402.480
Z.507	402.919
Z.408	191.795
Z.324	924.979
Z.176	904.398
	7.438.867

DINSDAG 23 FEBRUARI 1982

Z.43	W	2.000	340	-	1.048.656
Z.47	W	1.000	120	-	515.560
Z.519		1.100	180	-	744.597
Z.53	W	3.000	270	-	1.355.858
Z.506		700	70	-	227.580
Z.30		700	70	-	246.980
Z.42	W	1.500	180	-	655.163
Z.427	W	50	80	-	218.790
Z.533	W	-	50	-	168.660
Z.589		800	40	-	393.969
Z.209		-	10	-	73.850
Z.424		1.600	130	-	1.043.341
					6.693.004

NIEUWPOORT

VRIJDAG 19 FEBRUARI 1982

VIS		
N.88	135 kg.	9.377 fr.
GARNAAL		
N.782	44 kg.	7.744 fr.

ZATERDAG 20 FEBRUARI 1982

VIS		
Nihil		
GARNAAL		
N.575	186 kg.	33.567 fr.

MAANDAG 22 FEBRUARI 1982

VIS		
N.172	8.363 kg.	313.956 fr.
N.590	5.360 kg.	220.788 fr.
Z.474	2.372 kg.	225.260 fr.
N.470	1.557 kg.	66.153 fr.
N.88	58 kg.	4.446 fr.
N.551	203 kg.	9.690 fr.
GARNAAL		
N.211	94 kg.	15.062 fr.
N.575	275 kg.	47.474 fr.

Op de maandagmarkt losten drie vaartuigen van de West, één bokkennisser en twee kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 werd tegen 225 à 250 fr./kg aangekocht en tong nr. 2 tegen 325 à 335 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 324 à 340 fr./kg en voor tong nr. 4 of fruitong 317 à 325 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 245 à 265 fr./kg geboekt en kleine tong tegen 200 à 210 fr./kg. Grote tarbot haalde 320 tot 360 fr./kg als marktwaarde, middenslag tarbot 245 tot 290 fr./kg en griet 160 tot 210 fr./kg. Grote tongschar bekwaam tot 150 fr./kg' middenslag tongschar 100 à 120 fr./kg, kleine tongschar 85 à 90 fr./kg en staartvis 180 à 276 fr./kg. Grote

pladijs werd tegen 1200 à 1750 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 1500 à 2000 fr. de ben en visjes tegen 1200 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3750 à 4250 fr. de ben geveild en gul tegen 2800 à 3300 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 1900 tot 2100 fr. de ben en kleine wijting aan 1200 tot 1300 fr. de ben. Grote zandschar werd de prijs van 2000 tot 2250 fr. de ben als marktwaarde toegekend en kleine zandschar 1400 tot 1500 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1750 tot 2250 fr. de ben werd betaald. Moerrog kreeg 3500 à 3750 fr. de ben, tilen 3250 à 3500 fr. de ben en scherpstaarten 2400 à 3300 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kocht men tegen 2250 à 2650 fr. de ben aan en zeehond tegen 1370 à 2250 fr. de ben. Eveneens werden twee vangsten garnaal aangevoerd, waarvan de marktwaarde varieerde van 148 tot 167 fr./kg.

Een grote belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering vormden samen de voornaamste karakteristieken der maandagmarkt.

WOENSDAG 24 FEBRUARI 1982

VIS		
N.346	4.536 kg.	160.190 fr.
GARNAAL		
N.22	172 kg.	27.825 fr.
N.211	113 kg.	18.596 fr.
N.575	115 kg.	19.295 fr.

Slechts één vaartuig van de West loste zijn vangst op de woensdagmarkt. Grote pladijs werd tegen 2000 à 2500 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 3000 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1800 à 2100 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4000 à 4500 fr. de ben geveild en gul tegen 2400 à 3250 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 1850 tot 2100 fr. de ben en kleine wijting aan 1250 tot 1350 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2000 à 2250 fr. de ben aangekocht en kleine zandschar tegen 1600 à 1750 fr. de ben. Tong-schar boekte men tegen 80 à 150 fr./kg, wijl voor knorhaan 2000 à 2500 fr. de ben werd betaald. Drie vaartuigen losten 377 kg garnaal waarvan de marktprijs varieerde van 140 à 157 fr./kg.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
19 feb.	135	9.377
22 feb.	17.974	843.483
24 feb.	4.536	160.190

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
19 feb.	44	7.744	176	176
20 feb.	186	30.807	161	170
22 feb.	369	59.346	148	167
23 feb.	579	72.752	117	137
24 feb.	400	59.326	140	157

„HET VISSERIJBLAD”

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

Uurtabel der afvaarten

voor de week van 28 februari tot 6 maart 1982

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50
Dagelijks te 07.35, behalve op 28.2 en 6.3.1982.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 21.00
dagelijks te 18u00 en te 23u59, behalve op 6.3.82
Dagelijks te 06.00, behalve op 1.3.1982

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.45 en te 05.15
Dagelijks te 06.45, behalve op 28.2.1982.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00
Dagelijks te 04.00, behalve op 28.2.1982
Dagelijks te 07.00, behalve op 28.2 en 6.3.1982
Dagelijks te 10.00, behalve op 1.3.1982
Dagelijks te 22.00, behalve op 6.3.1982

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45
Dagelijks te 00.10, behalve op 28.2.1982

**UURTABEL DER OVERVAARTEN :
JETFOIL**

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40, te 13.50 en te 19.45
Dagelijks te 11.50, behalve op 28.2.1982.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.25, te 15.25 en te 21.05
Dagelijks te 13.25, behalve op 28.2.1982.

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	22 febr.	23 febr.	24 febr.
Lappen	217 226	226 227	.....
Grote	329 334	337 339	.....
3/4	309 332	334 337	.....
Bloktongen	284 341	312 324	.....
Vóór-kleine	220 270	244 266	.....
Kleine	171 195	190 205	.....
Slips	146 175	176 181	.....

ZEEBRUGGE

	22 febr.	23 febr.	24 febr.
Grote	230 236	228 234	.....
Bloktongen	347 352	324 334	.....
Fruittongen	347 355	361 383	.....
Schone kleine	327 328	330 348	.....
Kleine	284 230	226 235	.....
Tout petit	178 197	176 235	.....
Slips	137 161	137 147	.....

NIEUWPOORT

	22 febr.	23 febr.	24 febr.
Tong I	225 250	.....	.....
Tong II	325 335	.....	.....
Tong III	324 340	.....	.....
Tong IV	317 325	.....	.....
Tong V	245 265	.....	.....
Kleine tongen	200 210	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	22 febr.	23 febr.	24 febr.
Platen	21 23	24	53
lek (groot-klein) ...	21 22	21	46
Derde slag	20 26	20	50
Platjes	20 25	22	21

ZEEBRUGGE

	22 febr.	23 febr.	24 febr.
I	21 23	21 23	.....
II	21 23	21 24	.....
III	26 28	24 27	.....
IV	24 25	22 24	.....
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	22 febr.	23 febr.	24 febr.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	24 35	.....	40 50
Platjes	30 40	.....	60 70
Drielingen	24 30	.....	36 42

AANVOER VAN VIS IN JANUARI 1982

VERGELIJKENDE STATISTIEK OVER DE PERIODE 1980 - 1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre visserij	43.787	1.534.990	35,06	29.875	1.100.000	36,82	7.542	357.980	47,46
andere schelvis	5.820	119.299	20,50	20.690	574.050	27,75	5.111	187.460	36,68
Kabeljauw verre visserij	34.561	1.154.950	33,42	10.538	367.280	34,85	16.925	727.730	43,00
andere kabeljauw	717.084	24.335.651	33,94	652.687	24.821.039	38,03	356.409	16.848.315	47,27
Koolvis	59.195	1.910.500	32,27	19.198	635.490	33,10	4.217	169.780	40,26
Wijting	322.296	6.025.161	18,69	313.726	6.590.420	21,01	241.060	6.507.056	26,99
Schol	611.253	14.618.540	23,92	693.752	16.391.145	23,63	820.824	21.108.607	25,72
Roggen	119.036	4.775.384	40,12	94.329	5.166.712	54,77	104.455	4.362.197	41,76
Noorse schelvis	137.730	5.220.070	37,90	107.444	4.450.520	41,42	9.173	517.060	56,37
Andere	542.873	24.004.731	44,22	395.348	23.114.585	58,47	349.649	23.057.672	65,95
TOTAAL	2.593.635	83.699.276	32,27	2.337.587	83.211.341	35,60	1.915.365	73.843.857	38,55
b) Tong	283.807	54.182.555	190,91	221.873	52.456.488	236,43	384.355	72.174.131	187,78
TOTAAL DEMERSALE VIS	2.877.442	137.881.831	47,92	2.559.460	135.667.829	53,01	2.299.720	146.017.988	63,49
2. PELAGISCHE VIS	4.564	95.400	20,90	2.453.074	20.719.681	8,43	2.158.489	19.506.970	9,04
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	35.509	2.832.925	71,70	30.475	2.679.942	87,94	48.169	2.865.449	59,49
Noorse kreeft	16.255	1.484.580	91,33	2.611	384.470	147,25	3.065	506.785	165,35
Overige	84.826	2.088.140	24,62	103.104	2.542.260	24,66	68.746	2.052.464	29,86
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN	140.590	6.405.645	45,56	136.190	5.606.672	41,17	119.980	5.424.698	45,21
ALGEMEEN TOTAAL	3.022.596	144.382.876	47,77	5.148.724	161.994.182	31,44	4.578.189	170.949.656	37,34

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	22 feb.	23 feb.	22 feb.	23 feb.	23 feb.	23 feb.	24 feb.	24 feb.	24 feb.	24 feb.	22 feb.	23 feb.	24 feb.	24 feb.		
Tarbot grote	397	433	453	465	366	440	500				320	360				
Tarbot middel	250	294	334	396	251	290	319	418			245	290				
Tarbot klein	188	234	240	260	227		234	245								
Griet groot	167	200	203	269	214	229	229	234	200		160	210				
Griet middel	135	151	171	184	177		180	188								
Griet klein	107	127	136	153	125		132	150								
Schelvis groot																
Schelvis middel																
Schelvis klein																
Heek grote	94		26	45												
Heek middel	82															
Heek klein	48	62														
Lom																
Leng			26	30												
Rog I			85	87			84	94								
Keilrog	94	103														
Rog	62	82			97			111			70	75				
Tilten	60	78	80	82	82		74	80	95	65	70					
Scherpstaart	58	73	94	96	63	85	86	94	66	90		64	66			
Halve mans			60	65			54	68				45	48			
Teelt			60	65			56	60								
Katrog	16	25	32	34	35		32	42	46							
Kabeljauw	50	65	48	58	65		58	64	70			75	85	80	90	
Gul (groot)	64	70	50	52	60	61	50	58				56	66	48	65	
Gul (middel)	58	62	48	50	59		48	54	61							
Gul (klein)	41	50	41	48	36	60	44	46								
Hozemondhamme	85	255	104	256	261				153	285		180	276			
Wijting groot	34	40	36	40	47		38	44	55			38	42	37	42	
Wijting klein	14	21	16	18	20	23	20	24	32			24	26	25	27	
Schar	18	28	20	24			20	26	25	35		30	45	35	45	
Steenschol	25	168	134	136			130	137	133							
Zeehaai	58	63	50	52			50	58								
Hondshaai	33								15	18						
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	20	39	22	31					25	41						
Schartong	14	36										85	150	80	150	
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	19	24			18											
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf	65	74														
Pollak	63	81							61	62						
Zonnevis	85	210														
Koningsvis	160	165														
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			32				38	44				40	45			
Bot												8	12	10	12	
Rode Poon (roobaard)	50	56	40	56			54	82								
Grauwe poon (knorhaan)	56	60	40				32	42				35	45	40	50	
Rode knorhaan	33	90														
Posten			12	20			20	26								

NEDERLAND

HET WORDT ZO langzamerhand een beetje vervelend iedere week te moeten constateren dat het midden van de week wordt gekenmerkt door een magere aanvoer waardoor de handel sterk wordt belemmerd. Als voorbeeld nemen we voor het gemak de wijting. De eerste drie dagen van de week moet men elkaar zo ongeveer op de hielen zitten om voor een enigszins redelijke prijs aan de bak te komen. En dan ineens een donderdagmarkt waar 1.500 bakken worden aangevoerd. Degene die zich voor de donderdag heeft ingedekt blijkt dan toch weer te snel te hebben gehandeld. Betere kwaliteit tegen een lagere prijs moet hij zijn neus voorbij laten gaan. Aan de vrijdagmarkt komen er nog eens 550 bakken overheen.

AFGELOPEN WEEK STOND tegenover de wonderlijke prijsvorming van de wijting ook de platvis in het middelpunt van de belangstelling. In het bijzonder tarbot en tong. Eerstgenoemde soort altijd in trek bij hotels en de kenners van deze vis. De eerste tarbot aan de maandagmarkt eiste meteen al 28 gulden per kilo voor zich op. In de loop van de week bleef een duidelijke stijging waarneembaar die vrijdag de top van 32 gulden bereikte.

NAAST HET VERSCHIL IN prijs dat reeds bestond tussen grote en grootmiddeltong werd afgelopen week de prijs van klein-middeltong opgetrokken tot 19 gulden per kilogram. Ook de kleinere tongsoorten trokken in de loop van de week een paar gulden aan. Het ontbreken van de Texelse kotters zal hieraan ook wel debet zijn geweest. Van buitenhavens kwamen aanvankelijk weinig berichten door. Later werd duidelijk dat zowel aan de kant van de aanvoerders als aan de kant van de handel men zich wat afwachtend opstelde. Mogelijk dat de devaluatie van de Belgische frank daar iets mee te maken had.

OOK HET PRIJSVERLOOP van de kabeljauwsoorten vertoonde afgelopen week een grillig verloop. Opmerkelijk was wel dat de levende vissoorten in prijs met kop en schouder uitstaken boven de in ijs verpakte soorten.

HET STOPZETTEN VAN de haringvisserij heeft nog steeds een grote mate van ontevredenheid tot gevolg. Er wordt naarstig gezocht naar „oplossingen”. Die schijnen er ook te zijn.

DE GROTE VISSERIJ gaat onverdroten door. De meeste eenheden hebben er hun derde reis in het nieuwe jaar al weer opzitten. De VL-89 en KW-171 liepen, doordat ze opgebracht werden, een stevige achterstand op. Beide eenheden begonnen afgelopen week hun derde reis van dit jaar. De KW-170 en de SCH-171 liepen afgelopen week binnen en kozen na te zijn gelost achter elkaar weer het ruime sop.

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 16 februari werd aangevoerd : 234 kisten kabeljauw; 30 kisten wijting; 8 kisten schar.

Prijzen in gulden per 40 kg : kabeljauw één 126-84; kabeljauw twee 132-100; kabeljauw drie 152-108; kabeljauw vier 132-120; kabeljauw vijf 132-104; wijting drie 120-71; schar 120-110.

Aan de woensdagmarkt van 17 februari werd aangevoerd : 2550 kg tong; 4 kisten tarbot en griet; 362 kisten kabeljauw; 99 kisten wijting; 35 kisten schol; 2 kisten haring en 7 kisten diversen.

Prijzen in gulden en per kg : grote tong 16,40;

grootmiddel tong 24,99; kleinmiddel tong 18,25; tong één 14,78; tong twee 11,58.

Prijzen in gulden per 40 kg : tarbot 737-686; griet 512-400; kabeljauw één 155-97; kabeljauw twee 148-130; kabeljauw drie 134-122; kabeljauw vier 142-122; kabeljauw vijf 154-110; schol één 65-63; schol twee 86-82; schol drie en vier 110-76; wijting drie 102-82; haring twee 35; schar 110-68; steenbolk 58-54; bot 30.

De besommingen waren, in gulden : KW.29 3.100; UK.234 2.300; VD.6 975; VD.19 + VD.73 18.700; VD.20 900; YE.25 2.000; IJM.3 890; IJM.14 5.200; IJM.18 3.750; IJM.20 9.000.

Aan de donderdagmarkt van 18 februari werd aangevoerd : 2.275 kg tong; 16 kisten tarbot en griet; 730 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 1587 kisten wijting; 177 kisten schol; 98 kisten schar; 11 kisten haring en 373 kisten diversen.

Prijzen in gulden en per kg : tarbot 32,63-31,55; grootmiddel tong 24,75-24,01; kleinmiddel tong 19,36-18,25; tong één 14,64-14,00; tong twee 11,42-10,83.

Prijzen in gulden per 40 kg : tarbot 1040-688; kabeljauw één 154-95; kabeljauw twee 132-112; kabeljauw drie 122-108; kabeljauw vier 132-108; kabeljauw vijf 132-106; schelvis drie 296; schol één 72-54; schol twee 84-70; schol drie 90-73; schol vier 130-68; wijting drie 65-40; schar 84-69; bot 31-28; steenbolk 49-31; kleine kuit 270; grote kuit 40-20.

De besommingen waren, in gulden : KW.77 15.220; UK.11 + UK.129 9.800; UK.233 2.100; UK.234 1.670; VD.6 1.700; VD.19 + VD.73 26.000; VD.20 1.270; YE.25 1.480; IJM.3 4.300; IJM.14 1.600; IJM.18 2.400; IJM.27 1.280; verder waren er 4 Goedereeders en vier Texelaars aan de markt welke tezamen 130.000 besomden besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 19 februari werd aangevoerd : 1.230 kg tong; 22 kisten tarbot en griet; 711 kisten kabeljauw; 566 kisten wijting; 358 kisten schol; 91 kisten schar; 1 kist schelvis en 63 kisten diversen.

Prijzen in gulden en per kg : tarbot 32,36-31,30; grote tong 16,22-15,75; grootmiddel tong 24,26-23,85; kleinmiddel tong 19,06-17,94; tong één 14,56-14,25; tong twee 12,61-11,65.

Prijzen in gulden per 40 kg : tarbot 10,96-750; griet 570-400; kabeljauw één 165-94; kabeljauw twee 156-112; kabeljauw drie 132-102; kabeljauw vier 132-130; kabeljauw vijf 124-94; schelvis vier 198; schol één 78-66; schol twee 84-70; schol drie 132-71; schol vier 96-62; wijting drie 70-44; schar 96-62; bot 26; steenbolk 52-40; tongschar 300; kleine kuit 182; grove kuit 35-20.

De besommingen waren, in gulden : KW.25 45.500; KW.77 8.900; KW.221 17.900; KW.12 12.800; UK.5 19.200; UK.11 + UK.129 1.650; UK.128 + UK.228 27.600; UK.233 1.760; UK.234 1.520; VD.6 1.300; VD.19 + VD.73 6.600; VD.20 1.400; IJM.18 1.900; VD.20 4.880; IJM.27 6.700.

Aan de maandagmarkt van 22 februari werd aangevoerd : 12.016 kg tong; 90 kisten tarbot en griet; 1.224 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 1.021 kisten schelvis; 1.021 kisten wijting; 1.514 kisten schol; 137 kisten schar en 106 kisten diversen.

Prijzen in gulden – per 1 kg.: tarbot 24,17-23,15; grote tong 16,87-16,26; grootmiddel tong 24,00-23,44; kleinmiddel tong 19,77-19,06; tong één 15,02-14,15; tong twee 13,63-12,93.

Per 40 kg. : grote kuit 40-24; kleine kuit 160-94; krab 46; bot 26; steenbolk 39-31; lever 5; tarbot 867-588; griet 567-498; kabeljauw één 130-93; kabeljauw twee 132-104; kabeljauw drie 116-100; kabeljauw vier 122-108; kabeljauw vijf 122-92; schelvis drie en vier 254-120; schol één 70-59; schol twee 86-62; schol drie 100-70; schol vier 84-65; schar 82-46.

Aan de dinsdagmarkt van 23 februari werd aangevoerd :

332 kisten kabeljauw, 8 kisten wijting, 4 kisten schol, 9 kisten schar en 8 kisten diversen.

Prijzen in Gulden :

Per 40 kg : kabeljauw één 122-84 ; kabeljauw twee 138-114 ; kabeljauw drie 136-110 ; kabeljauw vier 132-114 ; kabeljauw vijf 144-90 ; schol vier 126 ; wijting drie 94-75 ; schar 116-104 ; grove kuit 30.

„HET VISSERIJBLAD”

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

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

HET GERODDEL ROND DE VISSERISCHOLEN

We hebben in deze kolommen reeds dikwijls gewezen op het feit dat onze visserij scholen niet meer beantwoorden aan de vereisten van de hedendaagse techniek inzake opleiding van de leerlingen.

Het is niet voldoende een visserij schip ter beschikking te stellen om de leerlingen op te leiden. Het zijn de onderwijsinstellingen, dus de lesgevers, wier graad van bekwaamheid als onderwijzer of regent of wat weten wij al, niet meer beantwoordt aan de taak, door de moderne visserij methoden opgelegd.

In sommige scholen, zoals in vele staats- en stadsinstellingen, zijn vele ambtenaren alleen nog ingesteld op rechten. Maar de liefde voor het vak, het opleiden van hun leerlingen en de kennis van al wat de huidige techniek vereist, zijn bijzaak. Verder zijn er te veel scholen, te weinig leerlingen om er, zoals te Oostende, twee op na te houden en lopen de kosten van de instellingen zo hoog op, dat geen moderne apparaten kunnen aangeschaft en geen hoger eisen kunnen gesteld aan een personeel dat niet mee geëvolueerd is.

Het plan «Ere-directeur Boels» was een uitstekend idee hoe en waarheen alles diende geleid. Het blijft, niettegenstaande alle ministers en ministeries, niettegenstaande alle raden, tot verbetering van het visserij onderwijs, in de kartons liggen, tot er een nieuwe minister komt, die aanvankelijk met alle verbeteringen in theorie akkoord gaat, maar er niets van terecht brengt.

Het is ten andere radikaal verkeerd dit speciaal onderwijs onder de bevoegdheid van een ministerie te hebben gebracht, waartoe het nu behoort.

De visserij scholen zijn speciale instellingen waar alleen de zeelieden en visserij normen thuis horen en die heel zeker veel nuttiger en vooruitstrevender onder de leiding van een ministerie van verkeerswezen waren ondergebracht.

Maar de rotte politiek, eigen aan ons landje, waar elkeen voor ideologische en bekrompen redenen, dat niet wil, is de grote reden voor het falen van een dringende en zo noodzakelijke hervorming van een onderwijs, dat alleen vakkundig dient bekeken.

Hoe lang nog, is de vraag welke wij ons stellen.

Ondertussen geven we hierna een vraag weer, door volksvertegenwoordiger Bonnel van Oostende aan de bevoegde (?) minister gesteld en diens antwoord.

P. Vandenberghe.

Door de heer Bonnel, volksvertegenwoordiger, werden aan de Minister van Nationale Opvoeding in verband met de visserij scholen de volgende vragen gesteld :

De visserij scholen die vroeger onder het Ministerie van Verkeerswezen ressorteerden, behoren nu tot de bevoegdheid van de Minister van Nationale Opvoeding.

Graag vernam ik :

1) In welke categorie de school is ingedeeld ?

2) Het niveau van de diverse diploma's en getuigschriften die door die instelling werden afgeleverd ?

Het antwoord luidde hierop :

Hierbij heb ik de eer het geacht lid mede te delen dat het door hem ontworpen probleem reeds op vraag van mijn voorgangers het voorwerp uitmaakte van besprekingen. Deze besprekingen werden... thans hervat. Hun resultaat zal mij binnenkort worden overgelegd.

Tot daar dit antwoord.

We noemen dit terug een antwoord dat er geen is. Het probleem maakte reeds op vraag van de voorgangers van huidige minister, het voorwerp uit van besprekingen (!). Waarom dan niet terzelfdertijd aangeduid welke het resultaat was van de reeds gehouden besprekingen ? En wat beduidt het feit dat deze besprekingen thans werden hervat. En wat beduidt «binnenkort worden overgelegd» ? Dit is terug een antwoord dat noch mossel noch vis is en waarmee men zich al te graag in ministeriële kringen van nieuwsgierige vragenstellers wenst te ontdoen. Ondertussen is men weer eens voor een bepaalde tijd zoet gehouden en gepaaid met een dode mus. Men kan nu weerom voor een tijdje gerust zijn en dan kan men, aan een eventuele ongeduldige nieuwe vragenstellerij antwoorden, dat de besprekingen die thans lopen nog niet volledig af zijn en dat men niet zal nalaten het geacht lid van het resultaat op de hoogte te stellen. En hiermede kan de goeemeente het dan maar stellen.

Ondertussen is de visserij er eens te meer het slachtoffer van, want onze scholen zijn, technisch gezien, niet geëvolueerd met de visserij.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

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

DEFINITIEVE ZITDAG NA OPBOD

DINSDAG 9 MAART 1982 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 m² - 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 gas (aardgas).

Onmiddellijk vrij.

Na opbod gebracht op 572.000 F.

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

Nadere inlichtingen ten kantore.

(8806V)

SORTEERMACHINE VOOR GARNAAL

De Hercules garnaaal sorteerder van de Deense onderneming Trio Nexoe kende op de jongste vakbeurs in Gyaquil (Ecuador) een enorm succes. Meerdere van deze toestellen werden verkocht op de voornoemde tentoonstelling.

Bedoelde sorteermachine heeft een capaciteit van 1.200 kg per uur en dat stootte aanvankelijk op het wantrouwen van de garnaaal vissers uit Ecuador omdat reeds bestaande machines amper de helft van die capaciteit halen, de bestaande machines veel schade toebrechten aan de te sorteren garnaaal, het toestel veel plaatsruimte innam en tenslotte vijfmaal duurder kost dan de Deense machine. Bedoeld toestel werd ten andere reeds geleverd aan boord van de 500 ton metende garnaaalreiler «Ingar Svensen» uit Noorwegen, op twee Deense eenheden terwijl nu ook belangstelling is gebleken vanuit India en Australië. Door de Bulgaarse regering tenslotte werd een sorteermachine aangekocht voor de visserij in de Barentssee.

Volgens Trio Nexoe zijn grote vooruitzichten aanwezig in Ecuador; dat land voert jaarlijks ongeveer 60.000 ton garnaaal uit en dat is het dubbele van Groenland. Vroeger gebeurde het sorteren uitsluitend met de hand omdat de garnaaal die in de wateren rond Ecuador wordt gevangen tamelijk groot van stuk is. Met de Herculesmachine lijkt men echter op weg het sorteren voortaan machinaal te laten gebeuren.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANSE SCHIPPERS MOETEN SPAARZAMER OMSPRINGEN MET DURE ENERGIE

De school voor Zeevaartonderwijs te Concarneau heeft een speciale cursus georganiseerd voor schippers en motoristen van de tonijntreilers. Deze cursus, die drie dagen in beslag nam, werd opgezet op verzoek van de Redersfederatie, met de financiële steun van het betrokken ministerie. Bij welslagen van dit initiatief zal een gelijkaardige cursus gegeven worden voor schippers en motoristen van de diepzeevloot.

Zeventien cursisten, samen acht tonijnvissersvaartuigen vertegenwoordigend, hebben zich gemeld voor de driedaagse stage onder het thema „Initiatie en Aansporing tot Besparing”. In Frankrijk gaat men er nu wel van uit, dat de toestand in de tonijnvisserij eerder goed is; niettemin blijkt het toch noodzakelijk inspanningen te doen om de lasten zo laag mogelijk te houden en mede daardoor een economisch evenwicht na te streven.

Op het vlak van het vaartuig zelf kunnen diverse tussenkomsten leiden tot besparingen. Vooral een goede organisatie aan boord kan substantiële resultaten opleveren. Zo bijvoorbeeld is gebleken, dat men het vernieuwen van de olie kan uitstellen door méér en betere intervallcontroles te verrichten; het bergen en klasseren van de kleine materialen kan ook van belang zijn voor een betere organisatie van het werk aan boord. Vaak is gebleken dat hoeveelheden verf, die uit het oog waren verloren, onbruikbaar zijn geworden en dus moeten weggegooid worden.

De brandstof was, is en blijft echter de duurste post in de exploitatie van een vaartuig. Een tonijnvisser, uitgerust met een motor van 2.200 PK, verbruikt jaarlijks tussen de 1,6 en 1,9 miljoen liter. Het verschil van pakweg 300.000 liter is het resultaat van de manier van werken door de betrokken schippers. De toegepaste technieken vertonen inderdaad nogal fel uiteenlopende verschillen. Sommige schippers zoeken zelf naar de tonijnscholen maar dat vergt meteen verbruik aan brandstof. Andere schippers wachten tot tonijnscholen, o.a. bij middel van opzoekingen per helicopter, gemeld worden en trekken pas dan naar de bewuste vanggebieden. Ook de snelheid die gehandhaafd wordt, vergt méér of minder brandstofverbruik. In dat verband kan het installeren van een econometer wel een uitweg bieden want met dit toestel kan men continu het exact brandstofverbruik nagaan. Het komt er dus gewoon op aan de ideale snelheid te vinden bij lopen naar de visgronden of naar de thuishaven.

Ook een goede schikking van de materialen aan boord, kan een beter glijden door het water waarborgen en dat heeft dan weer een invloed op het brandstofverbruik. Tenslotte is er ook nog de tendens om zware fuel te gebruiken maar daarvoor moet het vaartuig uiteraard speciaal zijn uitgerust. Men gaat er echter wel van uit, dat het lonend kan zijn ingeval van verbouwingswerken, zo'n installatie in te bouwen.

De verantwoordelijken voor die cursus zijn van oordeel dat, door het samenvoegen van diverse kleine besparingen, men al vlug over één jaar, tot een kostenbesparing van twee tot drie miljoen kan komen bij de exploitatie van een bedoelde tonijntreiler van 2.200 PK, en daardoor wordt de mogelijkheid tot zelffinanciering door

de betrokken rederij dan weer voor een stuk opgevoerd. Ook het aantal ligdagen aan de kaai kan een rechtstreekse, gunstige invloed hebben op de verdiensten van de vissers. Men zou dus moeten streven naar een hoger aantal visdagen.

In Frankrijk wordt nu ook een tendens opgetekend om krachtbronnen met kleiner vermogens aan te wenden. Zo is er bijvoorbeeld de in aanbouw zijnde „Cap Saint Paul”, een treiler van 54 m voor rekening van een Frans-Afrikaanse onderneming. Dat vaartuig zal uitgerust worden

met een alternator van slechts 180 Kva daar waar zo'n vaartuig klassiek een alternator van 340 Kva aan boord heeft. Nu is men echter tot de vaststelling gekomen, dat de 180 Kva ruim voldoende zijn voor het lossen van de vangst. Het volstaat de losmaneuvers op een rationele manier uit te voeren. Zo'n tonijnvanger van 54 m kost momenteel tussen de 220 en de 280 miljoen B.fr. Maar een vaartuig van 70 meter lengte vergt al een investering tussen de 350 en de 380 miljoen B.fr. Het valt dus op, dat de kostprijs van een tonijntreiler veel hoger ligt dan een vissersvaartuig dat de gewone visserij bedrijft, maar dat zal allicht te maken hebben met de speciale technieken aan boord van zo'n tonijnvisser. Op grond van de actueel toegepaste technieken rekent men de rendabele periode van een tonijnvissersvaartuig op hooguit tien jaar. Nadien wordt het vaartuig verkocht.

DE BASISSALARISSEN VOOR DE EEG-AMBTENAREN of... waar men het sparen vergeet !

In het publikatieblad van de EEG van 19 februari 1982 verschenen de basissalarissen evenals de salaristrappen van de ambtenaren, na een aanpassing die ingaat met terugwerkende kracht, (letterlijk : met ingang van 1 juli 1981 !) en die ten overstaan van een eerder verschenen schaal voor basissalarissen, een verhoging betekenen.

We geven hieronder de **MAAND**salarissen voor de ambtenaren categorie «A» waarvan de meesten reeds in de hoogste salaristrap staan. Deze luiden :

Rang p/maand	Salaristrap							
	1	2	3	4	5	6	7	8
A 1	227 923	239 956	251 989	264 022	276 055	288 088		
A 2	202 423	213 904	225 385	236 866	248 347	259 828		
A 3/LA 3	167 880	177 924	187 968	198 012	208 056	218 100	228 144	238 188
A 4/LA 4	141 257	149 097	156 937	164 777	172 617	180 457	188 297	196 137
A 5/LA 5	116 775	123 598	130 421	137 244	144 067	150 890	157 713	164 536
A 6/LA 6	101 128	106 560	111 992	117 424	122 856	128 288	133 720	139 152
A 7/LA 7	87 234	91 506	95 778	100 050	104 322	108 594		
A 8/LA 8	77 311	80 373						

Hierbij komen dan nog allerhande toemaatjes en profijtjes waarvan we bepaalde, zoals reis- en verblijfsvergoeding, autovergoeding, scheidingsvergoeding, enz. buiten beschouwing laten, maar die reeds van die aard zijn, onze gewone burgertjes te doen watertanden. Graag geven we toch nog de tabel van het toemaatje voor de ambtenaar die, onder meer, nog recht heeft op de kostwinnerstoelage en zelfs voor diegene die... geen recht heeft op de kostwinnerstoelage, maar dat toch maar krijgt !

	Voor de ambtenaar die recht heeft op de kostwinnerstoelage		Voor de ambtenaar die geen recht heeft op de kostwinnerstoelage	
	v.d. 1e t/m de 15e dag	vanaf de 16e dag	v.d. 1e t/m de 15e dag	vanaf de 16e dag
	Bfr. per kalenderdag			
A 1 t/m A 3 en LA 3	1 319	621	907	520
A 4 t/m A 8, LA 4 t/m LA 8 en categorie B	1 280	580	867	453
Overige rangen	1 161	542	747	374

Wat de politiek van «smijt het maar door deuren en ramen» betreft, herinneren we o.m. aan de buitennissigheid van de vroegere voorzitter van het Europees Parlement, nog een instelling die het doet. Mevr. Simonne Veil gaf als voorzitzter een receptie in Brazilië waar de champagne stroomde en dat het bagatel van meer dan twee miljoen kostte !!!

In de petroleumindustrie :

250 TOT 750 DODELIJKE ONGEVALLEN PER JAAR

De offshore petroleumindustrie vergt jaarlijks zware offers aan mensenlevens. Tot die konklusie is de Internationale Arbeidsorganisatie, gevestigd te Geneve, gekomen. Vooral op de boortorens doen zich vaak massale ongevallen voor. Uit onderzoeken over de jongste jaren is gebleken, dat men jaarlijks tussen 250 en 700 dodelijke ongevallen moet optekenen. Nu heeft de arbeidsorganisatie een reeks maatregelen voorgeschreven waarvan verwacht wordt, dat zij kunnen bijdragen tot een groter veiligheid op deze boortorens.

Het is dus misschien wel goed even te herinneren aan de zwaarste ongevallen die zich tijdens de jongste jaren hebben voorgedaan. Hieronder dat betreuenswaardig lijstje :

- 15 juni 1974 : in de monding van de Mississippi doet zich een ontploffing voor die vijf mensenlevens eist;
- 18 oktober 1974 : schipbreuk in de Golf van Suez, waardoor achttien doden te betreuren vallen;
- 1 november 1975 : ontploffing op de Ekofisk in de Noordzee en weer vijf slachtoffers;
- 1 maart 1976 : schipbreuk op de Noordzee en zes slachtoffers;
- 16 april 1976 : instorting in de Golf van

Mexico, waarbij zestien slachtoffers te betreuren vallen;

- 23 april 1977 : ontploffing aan boord van de Bravo. Geen slachtoffers maar een petroleumontsnapping van 4.000 ton per dag. Pas op 30 april kon de befaamde Red Adair het lek dichten;
- 27 februari 1978 : brand op een boorstation op de Noordzee, waardoor vijf mensen het leven verliezen;
- 3 juni 1979 : defekt aan boord van de Ixoc 1 in de Golf van Mexico, waardoor 390 miljoen liter ontsnappen. Pas op 12 oktober kan het lek gedicht worden;
- 27 maart 1980 : de Alexander Kielland kapseist; 89 mensen kunnen gered worden, maar 123 andere verliezen het leven;
- 6 oktober 1980 : ingevolge een ontploffing sterven 17 mensen vóór de kust van Saudi Arabië en, eveneens ingevolge ontploffing, komen zeven mensen om in de monding van de Mississippi.
- begin februari 1982 : het platform «Ocean Ranger» komt tot zinken ingevolge een hevige storm op de kust van Terra Nova. Gevolg : 84 slachtoffers.

ALLERLEI

De Deense wrakkenvissers hebben bij de Nederlandse schippers hun bezwaar overgemaakt over het feit dat deze laatsten zo dicht onder de wrakken korren dat zij meestal de Deense netten vernielen. Dit zou vooral gebeuren door Scheveningers en vissers uit Goedereede. Volgens de Deense woordvoerder heeft men zelf met opzet bepaalde Deense netten medegekord om deze binnen te halen en van vis te ledigen. De Denen wensen niet het alleenrecht van de wrakkenvisserij, maar verlangen dan contact op te nemen met de Nederlanders om een regeling uit te werken, zodanig dat de ene geen schade veroorzaakt aan de andere. Met de regelmaat van een klok worden Britse schippers voor hun eigen rechtbanken veroordeeld voor illegaal vissen. Men zou daaruit langs de ene kant het besluit kunnen trekken, dat de Britse vissers het niet te nauw nemen, maar langs de andere kant toch ook weer dat de Britse overheid nauw toeziet en niet aarzelt de eigen vissers te vervolgen, hetgeen we niet overal kunnen vaststellen. Een schipper uit Brixham werd nu veroordeeld tot een boete van 25 duizend B.fr. om in een verboden gebied in de Skerries te hebben gevist.

Een bilaterale visserij-overeenkomst tussen de EEG en de Faroë is rond en wordt nog deze week ondertekend te Brussel. Dit zal in het bijzonder goed nieuws zijn voor de Schotse visserij, die op een traditionele visserij in de Faroë kan bogen, alhoewel de vergunningen die uitgereikt worden beperkt zijn.

VANGSTKWOTA VOOR DE GEMEENSCHAP IN DE CANADESE WATEREN

Als gevolg van de bilaterale visserijovereenkomst die tussen de Gemeenschap en Canada gesloten werd, zijn thans de vangstkwota voor de landen uit de Gemeenschap bekend gemaakt. De overeenkomst met Canada werd lange tijd door Groot-Brittannië in de Raad van de EEG geblokkeerd, omdat daarin zelfdertijd bepaald werd, dat Canada een grote hoeveelheid visfilet als tegenprestatie zou mogen in de Gemeenschap invoeren. Het invoergebied van Canada was, zoals in het verleden het geval was, hoofdzakelijk Groot-Brittannië. De vissers van dit land hebben dit altijd als een zware concurrentie voor de eigen aanvoer aangezien en waren hier dan ook fel tegen gekant. Het heeft dan ook heel wat voeten in de aarde gehad vooraleer de Britten toegaven en dit gebeurde dan nog slechts omdat West-Duitsland op zijn beurt de overeenkomst met Noorwegen op de lange baan schoof, iets waar in de eerste plaats de Britse vissers het slachtoffer van werden.

Nadat tenslotte de EEG-Canadese visserijovereenkomst van kracht werd, zijn thans de kwota gepubliceerd waarop de Gemeenschap in de Canadese wateren aanspraak kan maken. Voor kabeljauw luidt dit 2.615 ton waarvan specifiek 700 ton voor West-Duitsland, 300 ton voor Frankrijk en 1400 ton voor Groot-Brittannië. Voor Schotse schol is het kwotum 1200 ton, voor schar 430 ton, voor Atlantische roodbaars 1350 ton, voor pijlklintvis 9750 ton. Zoals naar gewoonte moeten de vaartuigen van de Gemeenschap die aan de visserij in de Canadese wateren deelnemen, een logboek bijhouden met alle bijzonderheden over vangst, het soort vistuig, het aantal trekken per 24 uur, de dagelijkse vangst per soort voor vismeel-doeleinden en voor menselijk verbruik, en de dagelijkse hoeveelheid die terug over boord werd gezet. Ook voor eventuele overladingen dient de plaats, de datum, de soort en hoeveelheid in het logboek vermeld.

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

OVERBEVISSING VAN HARINGBESTANDEN

Thans is er terug heel wat te doen en bereiken ons heel wat vragen door leden van het Europees Parlement in verband met de haringbestanden. Zelfde personen hebben doorgaans heel wat minder belangstelling vertoond voor de vissers wanneer er een haringstop werd uitgevaardigd en de visserij van één van haar voornaamste bronnen van inkomsten beroofd werd. Ook betoonden zij weinig ijver en noteren we praktisch geen tussenkomsten van zelfde mensen in verband met de ondragelijke kostprijs van de brandstof voor de visserij.

In een schriftelijke vraag uitgaande van het lid van het Europees Parlement, de heer Battersby, gericht tot de EEG-commissie, verzocht deze om uitleg in verband met een overbevising van haringbestanden.

Deze vraag luidt :

Kan de Commissie mededelen welke maatregelen zij neemt om overbevising van de haringbestanden in de noordelijke en centraal gelegen gedeelten van de Noordzee, die grenzen aan de visserijgronden van het Skagerrak, te voorkomen ?

Kan zij tevens mededelen of zij initiatieven heeft genomen om te komen tot overleg met de Noorse autoriteiten, ten einde overbevising van de haringbestanden in de grenswateren van Noorwegen en de EEG te voorkomen ?

De EEG-commissaris voor de visserij, de heer Contegeorgis, antwoordde namens de Commissie het volgende :

Om overbevising van haring in de noordelijke en centraal gelegen gedeelten van de Noordzee te voorkomen, heeft de Commissie voorgesteld de totaal toegestane vangst voor haring voor deze twee gebieden (onderafdelingen IVa en IVb van de Internationale Raad voor het onderzoek van de zee) op nul vast te stellen. Aangezien de Raad hier nog geen overeenstemming over heeft bereikt, heeft de Commissie haar goedkeuring gehecht aan nationale maatregelen waarin deze voorstellen zijn overgenomen. Verder brengt de Commissie in haar verklaring van 27 juli 1981 «haar bereidheid tot uiting om alle middelen die haar ten dienste staan aan te wenden om te verzekeren dat de Lid-Staten de inhoud van deze voorstellen zullen nakomen».

Ten einde de jonge haring te beschermen, heeft de Commissie maximumpercentages vastgesteld voor de hoeveelheid haring die als bijvangst bij de visserij op sprong mag worden gevangen.

De Commissie heeft besprekingen met de Noorse autoriteiten gevoerd; daarbij was overeengekomen dat het koninkrijk Noorwegen in 1981 geen haring in de Noordzee zal vangen. De Raad heeft op 15 december 1981 ingestemd met het voorstel om het resultaat van dit overleg via een overeenkomst met Noorwegen ten uitvoer te leggen.

Tot daar dit antwoord.

We gaan ergens wel akkoord dat er tegen bepaalde misbruiken moet opgetreden worden en wij hebben het dan vooral over de industriële visserij voor vismeel doeleinden; maar een visserij voor verbruikersdoeleinden, en dit werd herhaaldelijk bewezen, kan onmogelijk de haringstanden in gevaar brengen. Dat jonge haring dient beschermd te worden, is eveneens duidelijk, zoals wij ook het vissen en aan boord nemen van ondermaatse vis niet kunnen goedkeuren en hiertegen wel strenger dient opgetreden dan nu het geval is.

IJSLAND

IJsland verwijt de zalmvissers uit Faroë een tekort aan zalm in de IJslandse rivieren. Zalmvisserij op zee met het drijfnet is in IJsland verboden, maar deze methode wordt op grote schaal toegepast door de vissers uit Faroë. IJsland, die een toeristenklieftel voor de zalmvisserij op haar rivieren heeft opgebouwd, begint de nadelige invloed van een tekort aan zalm in deze rivieren te ondervinden.

Zowel in IJsland als in Noorwegen werd in de loop van het voorbije jaar 1981 meer kabeljauw aangevoerd dan in 1980. Voor IJsland werd dit 450 duizend ton in plaats van 430 en voor Noorwegen werd het 324 duizend ton in 1981 tegenover slechts 278 duizend ton in 1980. Voor beide landen is het de meest waardevolle vissoort.

BIJ DE INTERNATIONALE RAAD VOOR ONDERZOEK VAN DE ZEE

Vorige week ontvingen we het verslag van de 69e statutaire vergadering van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de zee (I.R.O.Z.), met zetel in Kopenhagen.

Zoals onze lezers weten, is de I.R.O.Z. een internationale organisatie die in 1902 werd opgericht en die in de eerste plaats het biologisch en technisch visserijonderzoek van de landenleden wil aanmoedigen en koördineren. In de tweede plaats heeft die Raad als opdracht andere internationale organisaties raad te geven inzake de verontreiniging van de zee en het visserijbeheer. In het licht van deze laatste opdracht is het bv. deze Raad die advies geeft aan de E.E.G. inzake de kwota en technische visserijreglementering (maaswijdte, enz.).

Van deze Raad maken deel uit : België, Canada, Denemarken, de Duitse Bondsrepubliek, de Duitse Democratische Republiek, Finland, Frankrijk, Ierland, IJsland, Nederland, Noorwegen, Polen, Portugal, Rusland, Spanje, het Verenigd Koninkrijk, de V.S. en Zweden.

Het verslag zelf behandelt heel wat vraagstukken die voor de visserij van belang zijn en het is

EEG

Mevrouw Ewing, lid van het Europees parlement stelde te vergeefs een vraag aan de EEG-Commissaris voor de visserij over het vernietigen en beschadigen door grote treilers van het vistuig van de kleine kustvissers die op bepaalde hen toegekende gronden hun staande netten, fuiken en ander passief vistuig uitzetten, onder meer in Loch Laxford, Loch Cairnbaan, Einard Bay, Little Loch Broom, enz... en welke maatregelen men zal treffen om deze vissers die in een ver afgelegen uithoek van de Gemeenschap wonen, te beschermen tegen volledige beroving van hun broodwinning. De ambtenaar van de EEG vond noch middel noch tijd om te antwoorden. Het was waarschijnlijk te vervelend.

ENGELAND

Een schipper uit Eyemouth op de Schotse Oostkust heeft een boete opgelopen van 150 duizend B.fr. voor de rechtbank te Duns, wegens het illegaal vissen op de zalm. De betrokken schipper, werd in overtreding genomen door een helikopter van de Britse marine.

In 1981 werd in Groot-Brittannië door de reddingsdiensten 2.841 maal uitgerukt en werden er 1.017 mensen gered of aan boord genomen en in de respectievelijke thuishaven van de reddingsvaartuigen binnengebracht. In 1980 was dit respectievelijk 2.630 uitvaarten of 211 minder, maar 1.127 geredden of 110 meer.

o.m. een weergave van wat in het afgelopen jaar, op internationaal vlak, inzake visserijonderzoek werd gedaan.

We lazen ook dat de heer P. Hovart, directeur van ons Belgisch Proefstation, sedert november II. voor drie jaar één van de vice-voorzitters is van deze raad en dat hij tevens voorzitter is van het «Financieel Komitee». Anderzijds zagen we dat de heren R. De Clerck en F. Redant, eveneens van het Rijksstation, voorzitter zijn van respectievelijk de «Platvisserijgroep Noordzee» en de «Werkgroep Noorse Kreeft».

De eerstgenoemde groep bestudeert regelmatig de tong- en scholvisserij in de Noordzee en geeft advies over de kwota en maaswijdtereglementering. De tweede groep houdt zich bezig met allerlei zaken i.v.m. de kreeftvisserij.

Tenslotte zijn er nog verschillende medewerkers van het Rijksstation, w.o. Gerard Vanden Broucke en W. Vyncke, lid van komitees van de Raad.

We zijn overtuigd dat dergelijke aanduiding voor ons land en in het bijzonder voor de Belgische zeevisserij zijn groot nut heeft.

VANGSTKWOTA VOOR SPAANSE VAARTUIGEN IN EEG-WATEREN

Bij verordening van 15 februari 1982 werd door de Raad van de Ministers van de EEG de hieronder volgende vangstkwota toegestaan voor de periode van 15 februari 1982 tot en met 30 april 1982 aan Spaanse vissersvaartuigen die over een vergunning beschikken.

Soort	ICES-afdelingen	Hoeveelheid in ton
Heek	VI	995
	VII	3 400
	VIII	4 105
Andere soorten die als bijvangst bij de gerichte heekvisserij worden gevangen	VI VI VIII	1 990 6 800 8 210
Ansjovis	VIII	29 000
Tonijn	VI, VII, VIII	onbeperkt
Braam	VIIg, h, j, k	onbeperkt

In totaal dus 54.500 ton met daarbij nog tonijn en braam onbeperkt. Verder komt nog de toegestane bijvangst verwezenlijkt bij de visserij op heek. Deze bijvangst heeft betrekking op kabeljauw, schelvis, wijting, koolvis, zwarte koolvis, haringachtigen en langoestines. Bijvangst aan tong, schol en haring mag niet aan boord worden gehouden. Bij de vangst op sardijnen mag enkel een bijvangst van horsmakreel (poers) tot maximum 10 % aan boord genomen worden.

2. Toegestane bijvangst bij de visserij op heek en sardijnen

Bijvangst bij visserij op heek	Maximaal toegestane bijvangst
Kabeljauw Schelvis Wijting Witte koolvis Zwarte koolvis	Het totaalgewicht van de bijvangst van al deze soorten mag niet meer bedragen dan 3 % van de totale vangst aan boord.
Haringachtigen Langoestines	Het totaalgewicht van de bijvangst van al deze soorten mag niet meer bedragen dan 5 % van de totale vangst aan boord.
Tong Schol Haring	De bijvangst van deze soorten mag niet aan boord worden gehouden.
Bijvangst bij visserij op sardijnen Horsmakreel	Het gewicht van de bijvangst van deze soort mag niet meer bedragen dan 10 % van de totale vangst of 10 % van een monster van ten minste 100 kg dat aan boord is na sortering in het ruim van het vaartuig.
Andere soorten (met inbegrip van invertebrata)	De bijvangst van andere soorten mag niet aan boord worden gehouden.

3. Aantal vergunningen dat kan worden afgegeven voor de verschillende ICES-afdelingen

Soort visserij	ICES-afdelingen	Aantal vergunningen
a) Vaartuigen die op heek vissen	VI	19
	VII	60
	VIII	51
b) Vaartuigen die op sardijnen vissen (zegenvisserij met vaartuigen van minder dan 100 brt)	VIII	40
c) Vaartuigen die met de beug vissen, met een tonnage van minder dan 100 brt	VIIIa	10
d) Visserij vanaf vaartuigen van ten hoogste 50 brt die uitsluitend met hengels wordt uitgeoefend	VIII	50
e) Vaartuigen die vissen op ansjovis, als hoofdvangst	VIII	160
f) Vaartuigen die vissen op ansjovis, bestemd om als levend aas te worden gerbuikt	VIII	120
g) Vaartuigen die op tonijn vissen	VI, VII, VIII	onbeperkt
h) Vaartuigen die op braam vissen	VIIg, h, j, k	onbeperkt

In feite wordt aan 510 Spaanse vaartuigen een vergunning uitgereikt. Nochtans kan het gebeuren, dat bepaalde vaartuigen terzelfdertijd over een vergunning voor heek, sardijnen, enz. beschikken, terwijl het toegelaten is voor bepaalde visserijen, de vergunning te verdelen over verscheidene vaartuigen, die echter dan niet op hetzelfde ogenblik mogen vissen.

Anderzijds weten we bij ondervinding, hoe ingewikkelder het wordt hoe meer kans op fraude, waarvan de Spaanse visser over een reputatie beschikt hier niet bang van te zijn.

Noorwegen

De Noren zullen zich op hun beurt op de fabricatie van kaviaar toeleggen, maar dan van foreleitjes. Er bestaat nu reeds zowat kaviaar van alle soorten visseitjes, namelijk van kabeljauw, lom, karper, haring, tonijn, vlaswijting, enz., zonder natuurlijk de bijzondere, door de Russen gefabriceerde kaviaar van de steur te vergeten. De produktie zal in maart van start gaan op het eiland Froya in Noorwegen. De eerste schattingen spreken van een jaarproduktie van 50 ton voor een waarde van ongeveer 145 miljoen B.fr.

28/85

Allerlei

In de Noord-Atlantische Oceaan wordt ten noordwesten van Groot-Brittannië, ten tijde van het kuitschieten in het voorjaar de blauwe wijting in zeer dichte scholen aangetroffen, zodanig dat de grote seinetreilers er vangsten kunnen doen van soms tot honderd ton in één enkel uur. De blauwe wijting wordt gevestigd om verwerkt te worden tot vismeel.

In Groot-Brittannië is de „dog”, familie van de zeehond en haai, een onderbevestigde soort die nochtans in bepaalde delen van Engeland gevraagd en graag gegeten wordt. Bij ons worden doggen niet zo geprijsd in de afslag als de kleine haai; nochtans is het vlees van de dog eveneens van goede kwaliteit.

Als gevolg van het botulisme-verschijnsel bij het verbruik van zalm uit blik, waardoor onder meer in België een dodelijk slachtoffer viel, is de markt voor zalmkonserven ineengestort. Alleen de rode zalm in blik blijft het nog enigszins doen. De Botulinum-bacterie vermenigvuldigt zich zeer snel zonder zuurstof, dus in gesloten blikjes, en scheidt daarbij een stof af die dodelijk is bij verbruik.

Vroeger hebben we in Het Visserijblad een ganse beschouwing ten beste gegeven over de bodemvisserij met gebruik van elektrische schokken om de tong en pladijs uit het zand te halen in plaats van met de loodzware kettingen en wekkers. De voortgezette proefnemingen hebben duidelijk gemaakt dat vissen op dergelijke manier tot een grote besparing van brandstof kan leiden, daar men aldus de bodemvisserij met heel wat minder pk's zou kunnen uitvoeren.

Engeland

De hoeveelheid sprat die in Groot-Brittannië aangevoerd wordt, is veranderlijk van jaar tot jaar, maar toch heeft men jaren van honderdduizend ton aanvoer gekend, waarvan het grootste gedeelte de weg is opgegaan naar de vismeelfabrieken voor visolie en diervoeding. Men schat dat hiervan jaarlijks een 8 duizend ton voor menselijk verbruik in aanmerking komt, waarvan de kleine dikke specimen voor de inleggerijen.

De Britse mosseltelers zijn nu ook actief op de Franse markten waar ze onder meer met hun ingevoerde mosselen het Nederlands produkt duchtig mededinging aandoen, zodanig dat de invoer van Nederlandse mosselen hierdoor fors is terug gelopen.