

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
Vrijdag 28 mei 1982 - Nr. 21

DE BRITSE VERBODSMAATREGEL VOOR BOKKENVISSERS TOT 70 BRT EN 300 PK

De uitvaardiging van een verbodsmaatregel door de Britse regering op de bokkenvisserij in de twaalf-mijlszone heeft, in Belgische betrokken visserijmiddens, voor heel wat deining gezorgd.

Veertien dagen terug, gaven we reeds mededeling van deze maatregel die door de Britse regering zou genomen worden.

De kleine middenslagvisserij en in het bijzonder de Belgische, waarvan meer bepaald de Zeebrugse, zal door deze maatregel in haar tongvisserij getroffen worden.

Dat Groot-Brittannië deze maatregel getroffen heeft, kan men dit land in feite geen verwijten toesturen omdat zij reeds sinds jaren van toepassing is in de andere EEG-landen, waar men evenmin met de bokken mag vissen in de twaalf-mijlszone. In Engeland mocht het echter nog wel tussen de 6 en 12 mijl, maar dan met tweemaal maximum 4-meter netten. Diegenen die met meer dan 4 meter wensten te vissen, moesten dit sinds jaren buiten de twaalf-mijlszone doen.

Het is juist daarom dat we zeggen, dat het hier de kleine middenslagvisserij is, die voorlopig het slachtoffer wordt van deze maatregel, vaartuigen tussen 70 en 100 Brt met motoren van meestal rond de 375 PK. Als we hiervan een statistiek maken, komen er een 53-tal van deze vaartuigen in aanmerking, waarvan het grootste gedeelte van deze vaartuigen bij ons de bokkenvisserij in deze zone uitoefenen. Als deze vaartuigen evenwel, deze bokkenvisserij in de Britse twaalf-mijlszone uitoefenen, maar dan buiten de 6 mijl uit de kust, gebeurt deze visserij meer speciaal in het tongseizoen met ongeveer als uiterste grenzen op een rendeerbare tongvisserij, vanaf maart tot en met einde mei.

Voor betrokken vaartuigen komt de Britse maatregel dus ongelegen, omdat zij hiermede de kans verkrijgen op enkele goede reizen die de vissersvaartuigen juist nodig hebben om bepaalde andere dode seizoenen door te komen. We zien inderdaad moeilijk in, dat deze vaartuigen zich een winstgevende weg zullen kunnen banen tussen de grote middenslagtreilers buiten de twaalf-mijlszone. Deze grotere vaartuigen trekken twee netten met een opening die tot 10 meter en zelfs 12 meter kan gaan voor elk net en hebben motoren gaande tot 1.200 en 1.500 PK.

Daarom ook was de vroegere beperking, dat men tussen de 6 en de 12 mijl uit de Britse kust slechts met 2 boelen van maximum 4 m. opening mocht vissen, in feite geen beperking voor onze kleine middenslagvisserij omdat hun motoren toch niet voldoende sterk waren om grotere netten te trekken. We mogen dan ook besluiten dat voor deze re-

ders de nieuwe maatregelen wel hard zullen aankomen. De uitzondering die Groot-Brittannië voorziet voor het gebied tussen Pendeen Light en Portland Boll Light, zal dit niet redden omdat daar heel wat minder tong zit. Deze reders zullen het dan ook voorlopig elders moeten gaan zoeken en eventueel het haringseizoen in de zuidelijke Noordzee rekken.

Anderzijds heeft het geen nut tegen de door de Britten getroffen maatregel om de vaartuigen boven de 70 Brt en/of 300 PK uit de twaalf-mijlszone te weren, te gaan protesteren omdat ook België en de andere EEG-landen deze beperkende maatregel ingesteld hebben voor eigen 12-mijlszone. We kunnen dus van een ander niet eisen niet toe te passen wat we zelf toepassen. De verbale krachtpatserij vanwege de Rederscentrale in de dagbladen dat men bij de Belgische regering zal aandringen om bij de Britten te gaan protesteren, is dus show om deze mensen, zoals zo dikwijls gebeurt, zand in de ogen te strooien. We kunnen het alleen maar, zoals wij het zelf doen, deze door de Britten genomen maatregel betreuren en bijzonder jammerlijk vinden voor diegenen van onze middenslagtreilers die hierdoor tijdelijk geschaad worden.

Want dergelijke maatregel, die genomen wordt om de Britse kustvisserij te beschermen, kan in een jaar tijd toch nuttige gevolgen hebben voor de visstand.

OPRUIENDE PERSARTIKELLEN

Ter deze gelegenheid heeft de Rederscentrale opnieuw gemeend haar blazen wat op te kalefateren met de pers en de televisie ter hulp te roepen om heel wat woordkramerij te gaan verkopen. Met paniekerige artikelen zoals „De Britten broodroven onze Belgische visserijvloot” en „Middenslagtreilers zonder werk” tracht men paniek onder deze reders en vissers te zaaien, precies of men, in deze moeilijke tijden, een paniekzaaijer nodig heeft ! Steun en hulp hebben deze mensen nodig, maar aan holle woorden en holle zinnen waarmede men vooral zijn eigen persoontje in het daglicht wenst te stellen, hebben onze vissers helemaal niets.

Enkele weken terug werd aan opruij gedaan tegen de Hollandse vissers, waarin de sekretaris van de Rederscentrale in het geïllustreerd weekblad „Spectator” bepaalde uitlatingen ten beste gaf, waarbij onder meer dat de Hollandse vissers goed moesten oppassen GEEN HAAT TE KWEKEN bij de Belgische visser en dergelijke hatelijkheden meer.

Is dit de belangen dienen van de Belgische reders ter visserij?

Hoe wil de Rederscentrale dan, in bepaalde omstandigheden, voordelen bekomen voor de eigen visserij in de gemeenschapswateren wanneer deze instelling zich hatelijk maakt in andere landen en bij de kollega-instellingen in deze landen! En zeggen dat dergelijke mensen te Brussel een functie bekleeden in de Europese bijeenkomst van producentenorganisaties van de EEG-landen nadat zij bedreigingen en hatelijkheden verkopen tegen collegas!

Dat de Britten de bokkenvisserij aan vaartuigen boven de 70 Brt en/of 300 pk in hun eigen twaalf mijlszone zouden verbieden, was ten andere sinds lang te verwachten, omdat dit eveneens bij ons van toepassing is. Dat er in de betrokken zone geen broed- en paaiplaatsen zouden aanwezig zijn, zodat er geen redenen zijn om deze beperkende maatregelen uit te vaardigen, is zeker een drogreden en minstens zeer bij het haar gegrepen.

Vergeet wij in dit verband maar de vele ondermaatse tong, die er onvermijdelijk tussen de andere tong gevangen wordt door de daar vissende vaartuigen. Wie dus wenst te beweren, dat in dit onmetelijk uitgestrekt kustgebied omheen Groot-Brittannië in de Liverpool-baai, de Ierse Zee, enz... geen kweek- en paaiplaatsen aanwezig zijn, is van slechte wil en schijnt nooit contact gehad te hebben met de betrokken visserij of vissers die er hun geluk gaan beproeven.

Gebruik of liever misbruik van de media te maken om er opruiende taal ten beste te geven, is dus misleidend en dient zeker onze visserijbelangen niet en is van aard om wantrouwen te scheppen en onze visserij een slechte reputatie te bezorgen. Dat de bokkenvisserij, vooral beoefend door grote schepen, schadelijk is voor alle kleine vis, is een onweerlegbaar feit. Daarom ook moet men de bokkenvisserij naar beneden leiden, waar de volwassen tong zit, en hoe meer men de kleine tong beschermt, hoe meer tong de gelegenheid zal krijgen groot te worden en verder uit de kusten te wijken naar de vangstgronden van de grote bokkenvissers. De bescherming van de kleine tong is dus van essentieel belang en nut voor de bokkenvisserij. Dat sommige Belgische vissersvaartuigen hierdoor voorlopig zullen benadeeld worden, is een feit. Maar dit geldt eveneens voor de visserij uit de andere partnerlanden en zelfs voor de eigen Britse kleine middenslagvisserij, die nu eveneens geveerd wordt uit de 12-mijlszone wanneer zij de 70 Brt overschrijden of een motorsterkte van meer dan 300 pk hebben.

Men vergeet echter te melden dat met deze maatregelen men niet alleen de kleine kustvisserij uit alle landen beschermt, maar ook

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

de broed- en paaiplaatsen en de mogelijkheid voor de tong om zich te kunnen ontwikkelen en uit te zwermen buiten de twaalf mijlszone, wat tenslotte achteraf ook voor onze mensen zijn nut heeft.

Dat de Rederscentrale pas thans uit haar krammen schiet om bij ons Ministerie van Landbouw aan te dringen om de Britten te vragen deze maatregel in te trekken, zijn vijgen na Pasen.

Inderdaad moest de Redercentrale die altijd alles beter moet weten, sinds lang op de hoogte geweest zijn, van het feit, dat dergelijke maatregel bij de Britten in de maak was. Show en dagbladpraat verkopen is niet moeilijk, maar nuttig werk leveren zonder bla, bla is van groter belang voor de visserij.

De reder en visser van heden is geen analfabeet meer, die men zo gemakkelijk kan bedotten. Oorspronkelijk lag zelfs de bedoeling voor schepen boven de 50 Brt. uit de twaalf mijlszone te weren, en dat heeft ons Ministerie van Landbouw op doeltreffende wijze aangepakt en kunnen vermijden.

Voor dezelfde reden is de bewering van de Rederscentrale, dat het dank zij haar tussenkomst is dat, in overtreding vissende schepen, of schepen waarvan men ten onrechte meent dat zij ergens in overtreding vissen, losgelaten worden, niet alleen belachelijk maar tevens volledig onjuist. Het is inderdaad niet de Rederscentrale, die ten voordele van de reders een waarborg stort of een waarborg bezorgt, opdat het vaartuig terug van de ketting komt.

Het is evenmin de Rederscentrale, die een Engelse advocaat aanduidt of de rechtbank kan beïnvloeden. Dit komt allemaal ten laste van de reder zelf en wordt door hem aangevraagd en betaald. In verband hiermede kregen we een schrijven van een visser die dit in het geval van de Z.502 duidelijk aantoonde en tevens uit de doeken doet, hoe men zich in de Rederscentrale wenst te tooien met anderders veren. Dit schrijven publiceren wij op een andere plaats in deze uitgave.

EEG-VISSERIJKOMMISSARIS TEGEN BRANDSTOF-SUBSIDIE !

De visserij in de EEG hoeft niet te rekenen op speciale tussenkomsten en subsidies voor de brandstofprijzen, aldus de heer Contogeorgis, commissaris voor de visserij voor de Gemeenschap.

Niettegenstaande heel wat tussenkomsten en vragen gericht in dit verband door leden van het Europees Parlement aan de betrokken commissaris, blijft het antwoord dat de Commissie bij haar eerste standpunt blijft, dat het verlenen van subsidies economisch niet verantwoord blijft. De zo opgelopen brandstofprijzen zijn slechts één van de vele diepgaande veranderingen in deze bedrijfstak. Ze zijn trouwens niet tijdelijk en zijn aldus als een structurele verandering te beschouwen die structureel dienen opgevangen te worden, aldus de betrokken commissaris. Hieronder wordt gewis verstaan, dat de visserij zich zelf dient te herstructureren, door bv. aanpassingen in uitbating, in uitrusting, in nieuw vistuig, in visopsporingsapparatuur, enz., dus een totale modernisatie. De vissers moeten hiermede dus rekening houden. Indien hiervoor nu zou tussengekomen worden, en dit dan natuurlijk zolang als de hoge kosten van brandstofprijzen duren, dat wil zeggen volgens de Commissie zonder einde, dan zou een structurele verandering in de visserij, kunstmatig opgevangen worden, hetgeen economisch niet haalbaar is. Niet-structurele tussenkomsten mogen slechts gebeuren ten titel van overbrugging voor een zeer beperkte tijd. Het bedrijf moet zich dus aan de hoge brandstofprijzen aanpassen, dit wil zeggen herstructureren. Wel zouden subsidies en leningen kunnen uitgegeven worden om het bedrijf binst de herstructureringsperiode te helpen.

Om alleen maar aan de dure gasolieprijzen tegemoet te komen, mogen noch nationale noch gemeenschapsgelden ter beschikking gesteld worden. Dit alles is gemakkelijk gezegd van iemand die van visserij niet veel schijnt af te weten.

Wij blijven er echter bij, dat men met twee maten en gewichten meet en de lijn niet zo strak houdt, waar het om landelijke bedrijven gaat en dan in het bijzonder over de staal-, tekstiel-, glasindustrie, enz... Daar is men niet alleen met overbruggingskredieten ter hulp gekomen,

maar eveneens met grote kaskredieten die uitsluitend dienen voor de voortzetting van de uitbating van deze bedrijven zonder dat er van een herstructurering sprake is. Wel was één der voorwaarden, dat een herstructureringsplan zou ingediend worden, zodanig dat de toegestoken hulp geen blijvend karakter krijgt, maar hiervan komt heel eenvoudig weinig of niets in huis. En hoe kan men dat vergelijken met het visserijbedrijf.

Men vergeet hier echter ook, dat het in de visserij om een fundamenteel verschil gaat, in vergelijking met de landelijke industrieën. Deze laatste kunnen inderdaad, via een herstructurering, via een modernisatie, computerisatie, robotisatie, en het hiermede gepaard gaande uitsparen van heel wat personeel, terug renderend worden. Deze bedrijven zijn in de eerste plaats niet zo getroffen geworden door de energieprijzen omdat de, met elektriciteit aangedreven motoren, hier niet aan onderhevig zijn, de prijzen van deze energie praktisch totaal gelijk gebleven zijnde. Hier kan het dus werkelijk gaan met structurele aanpassingen. De kapitalen hiervoor nodig worden niet opgeslorpt door de, zo uit de hand gelopen energieprijzen, zodat zij hun vol effect behouden. In de visserij zullen de herstructureringskapitalen en de voordelen van de herstructurering echter volledig opgeslorpt worden voor het neutraliseren van de verhoogde brandstofprijzen, zodat de inspanningen van de visserij ten slotte tot geen betere rendabiliteit zullen leiden. Hierbij vergeet men eveneens, dat het door de visserij aldus geïnvesteerd kapitaal, een zware bijkomende last vormt omdat het krediet bijzonder duur is. Het mag dus niet zijn, dat het voordeel van de herstructurering volledig opgeslorpt wordt voor het neutraliseren van de gestegen brandstofprijzen, ook het nieuw geïnvesteerd kapitaal dient gedelgd te worden, de zware kredietinteressen betaald en een normale winst op dit kapitaal gewaarborgd. Het ware inderdaad best, dat men met dit verschil tussen de landelijke bedrijven en de visserij rekening zou houden, gezien het uitzonderlijk karakter van de, in de industrie gebezigde energie die heel wat zwaarder doorweegt.

P. Vandenbergh

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Janstraat 8, Brugge

Op dinsdag 15 juni 1982 te 14 uur, in het « Hotel de Londres », 't Zand 15, Brugge, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING

van de ijzeren romp van ex ZEESLEPER VALCKE (A 950), gemeerd bij de Zeemacht, Zeebrugge - Oude Basis - Lissewegesteengeweg, 13.

Beschrijving:

Gebouwd in 1951.

BE/BLT Holland Nautic N.V. Haarlem Hull n° 2147

Voor Holland maatschappij tot het uitvoeren van slooptransporten en bergingswerken, Haarlem.

Lengte over alles: 28,97 m. breedte: 5,945 m.

waterversplaatsing ledig: 119 Ton.

Diepgang voor: 1,44 m. - achter: 2,78 m.

Waterversplaatsing geladen: 159 Ton

Diepgang voor: 2,25 m. - achter: 2,72 m.

Aangekocht door Zeemacht in 1953.

KOSTEN VAN DE VERKOPING: 20 t.h.

Voor alle verdere inlichtingen vraag kosteloos kohier van lasten en voorwaarden met katalogoog aan, aan voornoemd kantoor (tel. 050/33.17.50).

● **TE HUUR** : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijzen, nl. 2.000 fr. Z.w. : „Mon Séjour”, Londenstraat 8, Oostende. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

BEVEILIGING VAN MENSENLEVEN OP ZEE

Op initiatief van het "Comité voor de Bevordering van de Arbeid" zal kapitein Van Eeckhoutte, die ook medewerker is aan onze Belgische-Nederlandse Zeemansalmanak, een voordracht houden over het gebruik van een automatisch opblaasbaar reddingsvlot en andere reddingsmateriaal. Dit gaat door op vrijdag 28 mei a.s. in de lokalen van de Stedelijke Visserijschool John Bauwens te Oostende. Aan de hand van dia's en een demonstratie zal kapitein Van Eeckhoutte het gebruik van deze materialen uiteenzetten.

Leerlingen van de visserijscholen, vissers, zeevarende en alle geïnteresseerden worden verwacht. De inkom is gratis.



Een hard maar korrekt man is niet meer... HENRI SMISSAERT OVERLEDEN

gen van iedereen te dienen. Vooral in de visserij genoot hij een grote waardering hetzij als schepen van de Visserijhaven, hetzij als voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij, hetzij als lid of voorzitter van diverse commissies die betrekking hadden op de zeevisserij.

Heden vrijdag, om 11 u wordt in de Dekonale Kerk van Oostende een laatste groot gebracht aan deze grote man die voor Oostende, de visserij en het toerisme zo veel heeft gedaan.

Ons blad biedt aan zijn dame en familie zijn oprecht rouwbeklag aan in het zware verlies dat hen zopas heeft getroffen.

EEN SCHITTERENDE LOOPBAAN

Tussen 1933 en een stuk in de zeventiger jaren heeft Henri Smissaert een schitterende loopbaan opgebouwd. Zijn politieke carrière begon in 1933 toen hij gemeenteraadslid werd te Oostende. Tussen mei 1940 en november 1941 vervulde hij zelfs een korte tijd het ambt van schepen. Hij was provincieraadslid van het district Oostende (1946-1968) en tevens lid van de Bestendige Deputatie (1946-1968) en later werd hij erelid. Tussen 1946 en 1970 werd hij lid van de Raad van Beheer van de Westvlaamse Electriciteitsmaatschappij en nadien ook voorzitter. Ook in de visserij was hij lid van meerdere commissies. Zo onder-

meer lid van de Raad van beheer van het Zeewetenschappelijk Instituut (1947-1958), Ondervoorzitter van de Provinciale Commissie voor de Zeevisserij (1947-1968), lid van de Stichting Helena en Isabella Godtschalck (sinds 1952). Bovendien was de afgestorvene gedurende meer dan twintig jaar voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij tot hij werd opgevolgd door Dries claeys in 1973. Hij was medestichter en ondervoorzitter van Westtoerisme (1957-1968) en ook bestuurslid van het Fonds Maurice Bossuyt (1958-1968). De heer Smissaert heeft vooral een voorname rol gespeeld op het vlak van de economie in Westvlaanderen. Zo was hij medestichter en voorzitter van de Raad van Beheer en ondervoorzitter van de algemene raad van de Westvlaamse Economische Raad (1958-1968) en tevens voorzitter van de beheerraad van het Westvlaams Economisch Studiebureau (1959-1968). Hij was ook medestichter en lid van de beheerraad van de Intercommunale Vereniging voor de auto-weg E 3. Tenslotte nog op het vlak van de zeevisserij was de h. Smissaert lid van de beheerscommissie van de rechtspersoonlijkheid van het Rijksstation voor de Zeevisserij (sinds 1963) en lid van de Raad van Beheer van de Propagandavereniging voor meer Visverbruik (1963-1968).

De Redactie

Zaterdag 22 mei jl. is in een Oostends ziekenhuis de h. Henri Smissaert overleden na een langdurige ziekte. De heer Smissaert, geboren op 17 juli 1899 zou dus weldra 83 zijn geworden. Hij werd geboren te Oostende als zoon van Aimé, gemeenteraadslid en Maria Houvenaghel. Op 8 december 1936 huwde hij met Simonne Dekeyser. De afgestorvene was drukker-uitgever van beroep en genoot als dusdanig een hoog aanzien.

Wie de heer Smissaert heeft gekend in al zijn functies, zal moeten bekennen - ongeacht ideologische of politieke strekking - dat hij deze op een waarlijke voorbeeldige wijze vervulde. Zijn wens en streven om de mens, de stad Oostende en de visserij te dienen genoten een spreekwoordelijk inzet. Hij was, niettegenstaande een naar buiten uit sprekende kalmte en overleg, een hard werker die tijd noch rust kende om de belan-

DE NEDERLANDSE 12-MIJLSZONE EN WIJ...

Aan de Belgische Lloyd ontleen wij een artikel van de hand van de heer Roger P. waarvan we menen, dat de inhoud toch belangrijk genoeg is, wegens de mogelijke verwickelingen in de visserij om dit artikel integraal weer te geven. Onder dezelfde hoofding als de onze luidt dit :

De Belgische Wateren meer en meer ingesloten.

Onderhandelingen gewenst.

Van het ogenblik dat bekend geraakte dat de tekst van de Internationale Conventie over Zee-recht te New York was goedgekeurd heeft de Nederlandse ministerraad in het begin van deze maand een wetsvoorstel ingediend dat voorziet in de uitbreiding van de Nederlandse territoriale wateren van 3 naar 12 zeemijl.

Op zichzelf is dit geen geweldige nieuwigheid of is er ook niets onregelmatig gebeurd.

Wat echter in deze zaak uitermate onze aandacht trekt is de commentaar hierop vanwege een Nederlandse regeringswoordvoerder : Inderdaad, deze laatste verklaarde zonder blozen dat deze uitbreiding geen enkele invloed zou hebben op de uitbating van de onderzeese rijkdommen van de Noordzee, daar deze uitbating immers geregeld was in een internationaal akkoord over de verdeling van het continentaal plat.

Wij kunnen deze bewering echter niet volgen ! Toen immers in 1976 een lijst bekend werd van geografische coördinaten van punten waarlangs officieus de scheidslijn zou lopen tus-

sen het Belgische continentaal plat en dat van onze noorderburen, hebben wij confirmatie van deze coördinaten gevraagd aan ons ministerie langs de weg van de parlementaire vraag. Onze toenmalige minister deelde ons mede dat geen enkel akkoord of verdrag met Nederland bestond om de grens tussen de continentale platten van de twee landen aan te geven. Men moet verder ook weten dat deze lijst van punten zeer ongunstig is voor België, omdat zij (het vertrekpunt uitgezonderd) geen enkel verband heeft met het zo geprezen principe van de gelijke afstanden. Wij hebben het in dit blad reeds gehad over deze lijst van geografische punten, en wij citeren ze hier dan ook voor diegenen onder u die er gebruik van kunnen maken. Zij bepalen vandaag de dag de facto de grens tussen Nederland en België op maritiem gebied, zonder dat daar een officieel akkoord aan is vooraf gegaan, althans volgens de Belgische officiële kringen niet.

Deze punten zijn (enkel de maritieme Belgisch-Nederlandse grens) :

51°48'18"N	02°28'54"E	"NL 1"
51°39'41"N	02°45'40"E	"NL 2"
51°37'55"N	02°49'09"E	"NL 3"
51°34'36"N	02°55'56"E	"NL 4"
51°31'23"N	03°04'13"E	"NL 5"
51°28'22"N	03°12'08"E	"NL 6"
51°27'14"N	03°13'25"E	"NL 7"
51°24'40"N	03°17'53"E	"NL 8"
		"NL 9"

Grenspunt tussen België en Nederland op de kust.

Naarmate deze lijn in zee verder gaat wordt zij systematisch naar onze kant geduwd door de Nederlanders zodat zij bijna een kwartcirkel beschrijft rond ons reeds zo miniem continentaal plat en het aldus sterk reduceert.

In de marge van de werken aan de uitbreiding van de infrastructuur van de haven van Zeebrugge, hebben wij verleden jaar de aandacht getrokken op het feit dat de buitengrens van de territoriale wateren kan en moet berekend worden vertrekkend van "permanente haveninstallaties, die deel uitmaken van havensystemen en die zich uitstrekken in zee, beschouwd zijnde als geïntegreerd deel van de kust" (Art. 8 van de Internationale Conventie van Genève van 1958 over de territoriale wateren en de aansluitende zone. Deze Conventie is nu van kracht en werd zowel door België als door Nederland ondertekend). Ondertussen werden door onze regering vergunningen verleend aan firma's die gespecialiseerd zijn in baggerwerken om zand en grint te winnen uit ons continentaal plat. De vergunningen die de buitenlandse territoriale wateren "raken" volgen exact een punt voor punt die lijn van geografische coördinaten die naar onze mening dus geen voorwerp uitmaken van enig akkoord. Op de duur kan men zich de vraag stellen wat er nu van gedacht moet worden...

De tijd is rijp voor tussenkomst...

Men krijgt dus de situatie van Belgische territoriale wateren van nog steeds 3 mijl die omgeven zijn door Franse en binnenkort door Nederlandse

(Vervolg op blz. 5)

VERMOGEN

PLUS!

Geen enkele machinekamerofficier of operateur wil het risico lopen van stroomonderbrekingen aan boord. Vooraan staat de betrouwbaarheid liefst samen met lage werkingskosten.

Daarom zijn zovele zeeschepen voorzien van ABC-motoren voor de electriciteitsproductie.

Behalve hun hoge betrouwbaarheid bezitten de ABC-diesels veruit het laagste brandstof- en olieverbruik met daarbovenop een zeer kleine nood aan wisselstukken.

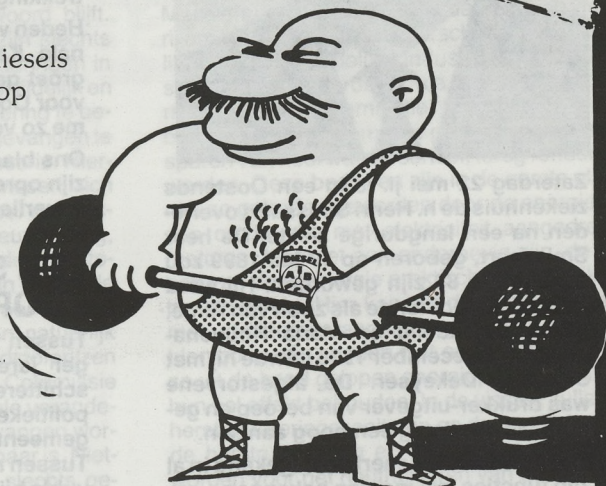
Dat noemt ABC «Beter Vermogen».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel: 091/234541 Telex: 11298



In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



12-MIJLSZONE EN WIJ...

(Vervolg van blz. 3)

se territoriale wateren van 12 mijl. De "officieuze" limiet van de Franse wateren werd onder Giscard ingesteld en is ook ongunstig voor ons zij het toch in mindere mate.

Wij twijfelen er niet aan dat de Nederlandse Hydrografische dienst van de Koninklijke Marine binnenkort een zeekaart zal uitgeven waarop duidelijk de nieuwe grenzen van de Nederlandse territoriale wateren en van het continentaal plat zullen af te lezen zijn. Wij zijn ervan overtuigd dat onze Noorderburen daar ook dezelfde lijst van geografische coördinaten zullen gebruiken om hun souvereiniteit vast te leggen.

Wij vragen ons af met welk recht zij dit zullen doen.

Te Brussel blijft men beweren dat er nooit een officieel akkoord is geweest. Indien dit waar is dan is het de hoogste tijd dat wij onderhandelingen zouden op gang brengen om onze rechten te laten gelden. Deze rechten werden in de Conventie van New York immers aan meer dan 150 onafhankelijke landen toegekend. Minimum moet het middellijnprincipe worden toegepast en indien dit nog te onrechtvaardig zou blijken te zijn voor één der partijen (dit is het geval voor België) dan moeten bilaterale onderhandelingen op gang worden gebracht om de verdeling te verbeteren. Van zulke gesprekken heeft ons land immers alles te winnen.

Het immobilisme van onze instanties, die hieruit geen electorale munt kunnen slaan, heeft er echter toe geleid dat België op internationaal gebied bij de neus wordt geleid! Zelfs het minimum (het gelijk afstandprincipe) wordt ons niet gegund.

Wij wensen hier geen oorlogszaak "à-la-Falklands" van te maken, maar wij zijn de mening toegedaan dat het de hoogste tijd is dat Brussel aan Den Haag rekenschap vraagt...

We menen dat het niet-op-onze-kop laten zitten in verband met de 12-mijlszone wel van belang is voor onze visserij, omdat de partnerlanden in hun twaalf mijlszone beperkende maatregelen of niet mogen nemen voor de bescherming van de visstand. Indien er een ferm stuk van onze 12 mijlsteritorium afvalt door een eenzijdige bepaling van de Belgisch-Nederlandse middenlijn, dan is het duidelijk dat wij ook het beheer hierover afstaan, wat de biologische rijkdommen betreft, dus in casu de vis.

Wat dat betreft, is het aan ons Ministerie van Landbouw, deze kwestie met de Beneluxpartner in het klare te trekken.

GROOT SCHOTS PROTEST TEGEN VOORSTEL TOT VERLENGEN VAN DE HARINGSTOP IN HET NOORDEN VAN DE NOORDZEE

Er is bij de Schotse haringvissers een grote deining ontstaan als gevolg van de aanbevelingen door de biologen de haringstop in het noordelijk deel van de Noordzee te verlengen. Zij wijzen er in dit verband op, dat dit in tegenstelling is met de door de vissers opgedane ondervinding en aanwijzingen die duidelijk maken, dat ook de haringstocks uit de noordelijke Noordzee zich uitgebreid hebben en een bepaalde visserij zouden kunnen toelaten. Anderzijds klagen zij eveneens de Deense praktijken aan van de visserij in het Skagerak en Kattegat op onvolwassen haring, die juist de kinderkamer is voor de Noordelijke Noordzeeharing en dat het dus de Britten zijn en in meerderheid de Schotten, die hiervan het gelag betalen.

Wat de haringvangst op de Schotse Westkust betreft, werd het kwotum voor het komend herfst- en winterseizoen opgetrokken van 57 tot 70 duizend ton. Hiervan gaat er echter 12 duizend ton naar Noorse vissers in plaats van de 6 duizend van vorige seizoenvisserij, zodat er ten slotte niet veel bijkomt.

Anders is het wat het toegestane kwotum voor het zuidelijk gedeelte van de Noordzee betreft, namelijk ter hoogte van de grensscheiding tussen Frankrijk en België naar Boulogne op. Het algemeen kwotum werd hier opgetrokken van 20 duizend ton voor het seizoen 81-82 tot 60 duizend ton voor het seizoen 82-83. Deze 60 duizend ton is echter het totaal kwotum dat naderhand moet onderverdeeld worden onder de verscheidene traditioneel haringvissende landen uit de EEG. Zoals we ons herinneren kon men verleden jaar niet tot een overeenkomst komen voor opdeling van de 20 duizend ton in nationale kwota. België werd toen amper 1000 ton toegewezen waarbij ons land zich niet kon neerleggen.

Trouwens konden ook de andere landen, zoals Nederland, Frankrijk, enz... met het hun toegestaan contingent geen vrede nemen.

Gevolg was een wilde haringvisserij, vooral dan in Frankrijk, terwijl, voor wat Nederland betreft, de eigen minister ten slotte met een verbodsmaatregel diende in te grijpen en een paar Nederlandse haringvissers door de eigen overheid in overtredding genomen werden omdat zij, na de uitvaardiging van het verbod, hun vangsten in de Oostendse haven ter afslag gingen zetten.

Of de 60 duizend ton die thans vrij gegeven wordt in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, hetzij een vermeerdering met 40 duizend ton, voldoende zal zijn om elkeen aan zijn trekken te laten komen, betwijfelen wij echter sterk. Inderdaad, op basis van wat men verleden jaar onze vissers aanbood, namelijk circa één duizend ton, zou men, alle verhoudingen in acht genomen, nu aan een kwotum van 3 duizend ton komen. Dit is nog altijd belachelijk klein en niet van aard om onze haringvissers aan hun trekken te laten komen. We voorzien dan ook eerder, terug een wilde haringvisserij, vooral van de kant van de Fransen, die de haring zo maar voor de deur voor het scheppen hebben. Hoe men het echter ook beschouwt, betekenen de 60 duizend ton toch een aanzienlijke verbetering en hebben de biologen op zekere manier toch moeten toegeven, dat de haringstock, vooral dan deze uit de zuidelijke Noordzee, aan een gevoelig herstel toe is.

Anderzijds menen wij ook, dat men de haringstock niet meer mag laten uitgroeien tot de hoogte die deze in het begin van de zestiger jaren kreeg, dit vanwege de thans meer en meer aanhang krieggende visie van de multispecie, namelijk van de onderlinge inwerking van de verscheidene vissoorten.

De vraatzuchtige haring jaagt inderdaad bij voorkeur op de eieren en het gebroed van de andere vissoorten, waardoor zij in feite de ontwikkeling van heel wat andere vissoorten in de weg staan. Daarbij komt nog, dat de haring zich niet in dergelijke mate moet laten ontwikkelen als vroeger, omdat we van oordeel zijn, dat er geen stocks gevormd moeten worden voor visserij voor vismeelindustrie. Wanneer men de visserij beperkt voor verbruikersdoeleinden, dan kan het met heel wat minder dan vroeger en dat zou dan haar groot nut hebben op een meer gewaarborgde ontwikkeling van andere vissoorten.

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende - ☎ (059) 32 36 03

- + Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)



STAF VERSLUYS... TOPSPORT OP ZEE

Op 29 augustus 1981 werd te Portsmouth het vertreksein gegeven van de Whitbread Round the World Race, de zeilwedstrijd die om de 4 jaar door de brouwerij Whitbread georganiseerd wordt.

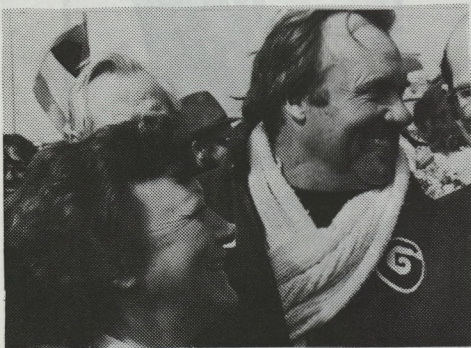
Deze keer namen 29 boten uit verschillende landen deel, waaronder twee uit België: de BELGIUM en de CROKY. Het is vooral dit laatste schip dat vanop de Noordzeekust heel speciaal in het oog werd gehouden. Het ontleende zijn naam aan het merk van zijn hoofdsponsor, de chips en zoutjes vervaardigende firma Westimex uit Veurne die, samen met de Generale Bankmaatschappij, de nodige fondsen bijdroeg om deze race mogelijk te maken.

Schipper aan boord was STAF VERSLUYS, de jachtenbouwer uit Bredene.

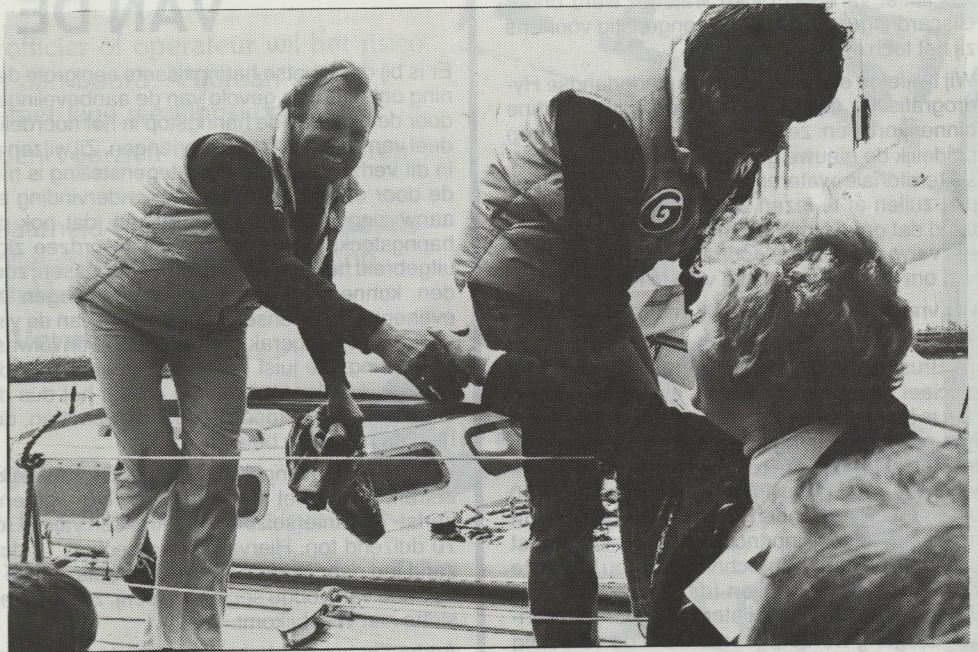
Het strand en de zee vulden zijn ganse kinderbestaan, en toen zijn vader hem aan het werk zette in zijn schrijnwerkerij kon Staf geen weerstand bieden aan de lokroep van de zee: op 16-jarige leeftijd bouwde hij zijn eerste zeilboot. Sindsdien had hij, tussen de opdrachten van zijn klanten door, regelmatig een eigen schip op stapel staan.

Zijn boten lijken op hun schipper: oersterk, standvastig en betrouwbaar. De uitslagen die Staf behaalde in de talrijke races, waaraan hij sedert 1973 heeft deelgenomen, liegen er dan ook niet om.

Met een schitterend palmares achter zich, een grondige kennis van zijn zelfgebouwd schip, zijn levenslange vertrouwdheid met de zee, bood hij zich in 1981 aan voor de 8 maanden durende Whitbread zeiltocht rond de wereld. Zijn CROKY, het enige schip dat van hout was, leek met zijn 13,44 m wat petieterig tussen die schitterende, professioneel uitgeruste vaartuigen aan de startlijn. Alleen het Britse Bubblegum was nog kleiner dan de Crocky. Met een kleine boot en eenvoudige navigatie-apparatuur maakt men in dergelijke wedstrijden weinig kans, maar de zevenkoppige bemanning was vastbesloten alles op alles te zetten om de race uit te varen en zo mogelijk nog een eervolle plaats te bemachtigen. Naast schipper Versluys stond Ann Lippens uit Blankenberge goed haar man als co-schipper, en ook in de andere vijf bemanningsleden: Jan Bourgois uit Oostende, Yves Decoinck uit Brussel, Jan Blomme uit Roeselare, Philippe De Troy uit Waver, Andries Zwaenepoel uit Nieuwpoort en Ann Lippens' broer, Bill, had Staf een prima bemanning, die zich samen met hem van de moeilijkste taken kweten. En



Staf Versluys, dolgelukkig na zijn aankomst te Oostende, met naast hem zijn even zielsgelukkige echtgenote.



De link tussen de sponsor en de skipper. Rechts de h. Berges, afgevaardigd lid van het Comité van Beheer van de Generale Bank, die Staf Versluys met een stevige handdruk begroet. In het midden Ann Lippens uit Blankenberge die schitterend haar „Man” stond als co-schipper.

soms wáren er van die hachelijke karweitjes, zoals b.v. in een 30 m hoge, sterk slingerende mast klimmen om een gebroken val te klaren.

Tijdens de reis werden drie havens aangedaan, Kaapstad in Zuid-Afrika, Auckland op Nieuw-Zeeland, en Mar del Plata in Argentinië, waar de zeilers wat op adem konden komen, tenminste als ze het niet te druk hadden met de reparaties. Van grote averij bleef de Crocky gelukkig gespaard, wat bewijst dat het schip goed gemaakt was. Er waren natuurlijk wel wat onvermijdelijke mankementen zoals een spinnaker die ontploft, zeilen die scheuren, een stag die begeeft, maar met wat kunst- en vliegwerk konden deze euvelen vlug verholpen worden.

Niettemin is en blijft zo'n zeiltocht een konstante beproefing voor bemanning en schip. Windkracht 8 tot 10, 15 m hoge golven, het dagenlang vechten tegen storm, regen, sneeuw, vereist een enorm uithoudingsvermogen en stuurmanskunst, want het laveren tussen drijfjys en het vermijden van ijsbergen die plots uit de mist opdoemen is niet voor een zondagszeiler weggelegd.

Bij de strijd tegen de natuurelementen komt dan nog de steeds weer nodige zelfoverwinning, want 8 maanden lang met zijn zevenen samenleven op een scheepje van enkele vierkante meters stelt de zenuwen soms hard op de proef. Er zijn de moeilijke omstandigheden, de zoveelste tegenslag, het tekort aan slaap, maar ook de verveling wanneer het schip dagenlang stil ligt onder een verzenkende zon en geen briesje voor koelte of beweging zorgt, dan worden de medemensens gauw tot last.

Op Paasdag 1982, om 22 uur 32 minuten 4 seconden om precies te zijn, kwam de Crocky de haven van Portsmouth binnengezeild. De overgelukkige bemanning werd er verwelkomd door hun familieleden en vele Vlaamse zeilers. De 8 maanden lange reis door de Atlantische Oceaan, langs Kaap de Goede Hoop, de zuido-

lijke Indische Oceaan, door de Stille Zuidzee en rond Kaap Hoorn, bracht Staf Versluys tot een goed einde: hij was 15de en zijn schip was het kleinste dat de wedstrijd had kunnen uitvaren. Zijn prestatie leverde hem de Prijs van het Beste Zeemanschap op.

Dat de moeilijke momenten vlug vergeten worden en alleen het schone blijft, blijkt uit het vaste voornemen van Staf om over 4 jaar aan de volgende Whitbread Race deel te nemen. Hij droomt er zelfs hardop van die te willen winnen, maar dit kan alleen met een groter schip. Hij wil zich een totaal nieuwe boot gaan bouwen van 20 meter, maar dat kost geld, veel geld, en dat kan alleen een sponsor hem verschaffen. Wij hopen van harte dat hij die zal vinden.

Ondertussen hebben schip, schipper en bemanning zeker bewezen dat zij uit het goede hout gesneden zijn. En de vissers van Bredene en de ganse kust mogen zich terecht fier voelen dat één van de hunnen tot dergelijk grote dingen in staat is.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

BELGIË EEN PARADIJS VOOR CHEMISCHE AFVALSTORTING IN DE NOORDZEE !

Aan de hand van een schriftelijke vraag gesteld aan de Commissie van de EEG door het lid van het Europees Parlement, de heer Muntingh, heeft het zich uitgewezen dat België heel wat lakser is, en minder milieubekommerd dan, minstens Nederland.

Ter informatie van onze lezers geven wij hierbij de schriftelijke vraag van de heer Muntingh en het antwoord hierop namens de Commissie.

Lozing afvalstoffen op de Noordzee :

Het chemische bedrijf NL Chemicals, vroeger KRO-NOS geheten, dumpst 40 km uit de Nederlandse kust ter hoogte van Walcheren jaarlijks 400.000 ton chemisch afval in de Noordzee. Het gaat daarbij met name om afvalzuren die afkomstig zijn van de bereiding van titaandioxyde, en waarin zware metalen zitten. Voor deze dumping werd tot 16 november 1981 gebruik gemaakt van het onder Nederlandse vlag varende lozingsvaartuig m/s Falco. Sinds 16 november echter vaart dit schip onder Belgische vlag. Deze vlagwisseling, en tegelijkertijd de overdracht van het m/s Falco aan een Belgische rederij, wordt door de oude Nederlandse eigenaar van het lozingschip beargumenteerd vanuit een "weinig plooibare opstelling" van een aantal overheidsinstanties.

Met andere woorden bedoelt de rederij hier te zeggen dat de strakke milieueisen in Nederland de economische bloei van een bedrijf en werkgelegenheid in gevaar hebben gebracht.

De overstap naar de Belgische vlag brengt met zich mee dat de lozingen nu zonder de hoge Nederlandse heffingen kunnen gaan plaatsvinden. Daarnaast merkt de vroegere rederij zelf op dat daardoor aan de goede controle op de storting door Rijkswaterstaat onvermijdelijk een eind is gekomen. De verschillen in vergunningenbeleid en heffingenbeleid blijken uit dit geval wel erg groot te zijn tussen twee elkaar toch zo nabije landen als België en Nederland. De gevolgen van dit verschil komen ten laste van het toch al zwaar belaste Noordzeemilieu.

1. Wil de Commissie nagaan of er inderdaad sprake is van een verschil in heffingen- en vergunningenbeleid ten aanzien van dumping van chemische afvalstoffen tussen België en Nederland ?

2. Wil de Commissie daarbij tegelijkertijd nagaan in hoeverre er daarbij sprake is van strijdigheden met de Europese verdragen, bij voorbeeld ten aanzien van concurrentieverhoudingen ?

3. Is de Commissie bereid er bij de Belgische overheid op aan te dringen erop toe te zien dat binnen de daar te verlenen vergunning :

- a) minstens een kwalitatief even goede controle wordt verzekerd als in Nederland het geval was,
- b) een programma wordt opgenomen dat op korte termijn zal leiden tot stopzetting van deze dumping ?

4. Is de Commissie het niet eens met de gedachte dat andermaal gebleken is hoe noodzakelijk het is dat milieuwetgeving in de verschillende Lid-Statens verder geharmoniseerd dient te worden dan nu het geval blijkt te zijn, en is zij bereid op de Belgische Regering druk uit te oefenen in dit geval tot een wetgeving te komen die beter aansluit bij de Nederlandse ?

Antwoord van de Heer Narjes namens de Commissie

Voor de lozing van afvalstoffen in zee bestaan er tot op heden geen algemene communautaire wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen. Zij wordt geregeld door de bepalingen van de Verdragen van Londen en Oslo en door de nationale uitvoeringsbepalingen van de ondertekenende Staten.

Alleen op een speciaal gebied van de afvalverwijdering — namelijk de afval van de titaandioxydeproductie — bestaat een speciale regeling op communautair niveau.

De Commissie is op de hoogte van de verschillen tussen de nationale uitvoeringsbepalingen, vooral op het gebied van het vergunningen- en heffingenbeleid van de Lid-Statens inzake de lozing van afvalstoffen in zee. Daarom heeft zij reeds in 1976 bij de Raad een ontwerp-richtlijn over de lozing van afvalstoffen in zee ingediend, vooral met het oog op een harmonisatie van de nationale wetten tot uitvoering van de Verdragen van Londen en Oslo. Deze ontwerp-richtlijn is niet goedgekeurd als gevolg van de tegenstand van de Lid-Statens en is door de Commissie bijgevolg voorlopig ingetrokken.

Daar de verschillen tussen de desbetreffende nationale uitvoeringsbepalingen intussen echter een nadelige invloed uitoefenen op de milieubescherming en de economische voorwaarden van algemene aard waarin de betrokken ondernemingen dienen te werken, is de Commissie bezig met de voorbereiding van een nieuwe ontwerp-richtlijn inzake de lozing van afvalstoffen, vooral de lozing van chemische afval in zee.

De Commissie zal bovendien concreet de verschillen onderzoeken tussen België en Nederland op het gebied van het vergunningen- en heffingenbeleid met betrekking tot de lozing van chemische afvalstoffen in zee.

BESLUIT :

Deze uiteenzetting geeft duidelijk en op een praktische officiële wijze aan, dat men in België

heel wat toeschietelijker is in het verlenen van vergunningen voor het lozen van afvalstoffen in de Noordzee, ook voor chemische afvalstoffen uit de titaandioxydeproductie, waarbij behalve het aantasten van de oppervlaktewateren, eveneens een roodachtig giftig slib gevormd wordt, van de aard zoals er veel in de Seinebaai gevonden is als gevolg van het in zee lozen van dit afval door de grote plaatselijke fabriek die ingeplant is langs de kust. Er hebben zich daar reeds grote protestacties voorgedaan opgezet door de kust vissers, terwijl de fabriek door het verbod der Franse kustvissers voor de administratieve rechtbank werd gedaagd waar het op een veroordeling uitliep voor de fabriek. Vissen die in dit slib terecht komen, worden er door aangetast en krijgen hierdoor misgroeiingen en huidaantastingen.

In elk geval is het vermoeden dat men in België heel wat gemakkelijker is in het afleveren van vergunningen voor het lozen van giftige afvalstoffen hierdoor bevestigd. Zelfs uit Zwitserland, Duitsland en dus nu ook uit Nederland, wordt België gekozen als vertrekbasis voor het dumpen in de Noordzee, met Zeebrugge als verzamelplaats en uitvoerhaven.

Het is dus terug de visser die het zwaarst betaalt, of nog anders gezien, die de rekening betaalt voor de vuilnisbelt van de afvalstoffen van landelijke bedrijven.

We vragen ons af waarom de Rederscentrale die jaarlijks meer dan tien miljoen frank lidgeld ontvangt van zijn leden om hun belangen te verdedigen, hier haar tanden niet toont zoals de Fransen in plaats van shownummers met ministers op te voeren, die tenslotte alleen politiek geklets betekenen, maar weinig zaaks opbrengen.

"HET VISSERIJBLAD"

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

MAZOUTPRIJZEN bij S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAL 27, OOSTENDE - ☎ (059) 32.29.51

Voor alle BELGISCHE en HOLLANDSE reders
vanaf 6 mei 12,59 — 0,79 =

11,80 F

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Zoals verwacht bestond de aanvoer deze week hoofdzakelijk uit gul, aangevoerd door de spanvissers. De vangsten waren dit keer wel iets groter dan de voorgaande reis, een koppel zette zelfs ruim 1000 bennen in de afslag. Na korte reizen van een tiental dagen werden de volgende dagen rond de 700 bennen per span gelost. Behoorlijke kwaliteit en prijzen die zeker niet slecht genoemd kunnen worden.

Kabeljauw, van de West, kreeg tot 70 fr., deze van de spanvissers tussen 55 en 63 fr. Voor de grote gulsorringen werd er tussen 2300 en 2650 fr. per bak betaald, de kleine gul noteerde tussen 1630 fr. en 2100 fr. per 50 kg. Stijgende prijzen van de vrijdag tot de woensdagmarkt. Voor wijting van de West werd nog steeds een hoge prijs betaald, tot 55 fr. voor grote sortering en rond de 32 fr. voor kleine wijting. Schol is eveneens duur gebleven. Vooral de N.15 profiteerde hiervan en kreeg maandag tussen 2200 en 3150 fr. de ben, met grote schol als duurste soort.

De tongen hebben het absoluut niet slecht gedaan. Lappen en grote sortering stegen in prijs, de andere sorteringen bleven op hetzelfde prijspeil als de voorgaande weken. Kleine tongen zijn ook nu de minst dure geweest en kregen tussen 115 en 130 fr. Voor tarbot, griet en staartvis, die schaars aangevoerd werden, zijn de prijzen erg hoog gebleven. Staartvis kreeg zelfs ruim 310 fr. het kg.

De kustvisserij moest het ook tijdens de afgelopen week nog van tong en andere vis hebben. De vangsten zijn hier echter fel afgenomen. Het slechte weer is hier mede oorzaak van al is de beste tijd voor de tong weer voorbij. Garnaal is helemaal niet meer te zien.

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 21 MEI				
MONKEY BANK				
N.723	6	180		368.268
O.134	15	325		569.982
KANAAL				
O.33	14	105	2990	1.003.868
NOORDZEE				
O.123/306	11	580		1.144.186
MAANDAG 24 MEI				
NOORDZEE				
O.135/275	13	1050		1.847.640
O.141/369	14	880		1.738.510
Z.128/279	12	780		1.509.562
WEST				
O.35	11	215		213.382
N.15	13	240	2070	1.224.994
KANAAL				
O.168	15	10	2045	471.503
DINSDAG 25 MEI				
KANAAL				
O.83	16	70	4010	1.150.105
NOORDZEE				
O.309/N.719	10	660		1.377.100
WEST				
N.597	6	185		411.300
O.229	6	100		219.140
O.206	5	45		103.585
WOENSDAG 26 MEI				
KANAAL				
Z.499	18	25		1.287.595
NOORDZEE				
O.26/285	12	680		1.202.538

Verwachtingen

VRIJDAG 28 MEI
 NOORDZEE : O.318 (360 m).
 KANAAL : O.518
 (70 m - 3800 tong).
 Z.183
 (20 m - 6000 tong)
 O.127
 (50 m - 2800 tong)
 O.303
 (50 m - 2800 tong)
 KREEFTENPUT : Z.38 (70 vis - 100 kreeftjes)

DINSDAG 1 JUNI
 KANAAL : Z.483 - Z.72 - N.36 - O.705
 WEST : N.45 - N.709 - N.3 - N.736
 NOORDZEE : O.114/O.274 - O.232/N.752

WOENSDAG 2 JUNI
 NOORDZEE : N.706 - O.243

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr
VRIJDAG 21 MEI				
Z.296	1000	80	10	505.627
B.5	2000	125	14	1.128.939
Z.209	KRP	160	11	693.785
Z.474	W	600	60	220.000
Z.321	K	800	60	5 379.113
Z.55	W	1000	30	5 198.225
Z.12	K	1000	30	5 192.794
				3.318.483

MAANDAG 24 MEI				
Z.519	KN	3000	180	14 1.311.352
Z.47	LPB	6500	240	18 1.849.907
Z.563	W		150	11 411.470
Z.560	W		40	8 179.070
Z.568	W	600	45	9 245.660
Z.507	W	1500	100	9 580.733
Z.44	LPB	4500	140	18 1.369.671
Z.525	W	700	60	8 317.850
Z.578	W	700	30	6 236.557
Z.161	W	1000	120	10 695.568
Z.402	KRP		150	10 474.370
Z.569	KRP		130	10 453.900
				8.126.108

DINSDAG 25 MEI				
Z.512	K	500	35	8 228.490
Z.500	K	150	5	7 87.060
Z.559	KRP		30	5 161.435
Z.582	W		110	8 314.560
Z.492	W	1000	60	11 500.410
Z.465	W	800	45	11 422.070
Z.564	W	1200	60	11 537.715
Z.324	KN	1800	100	18 906.162
Z.12	K	300	11	3 79.781
Z.418	LPB	2000	70	13 736.032
Z.55	K	150	10	3 77.803
Z.30	KN	900	180	15 1.405.315
				5.456.833

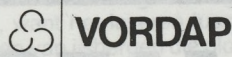
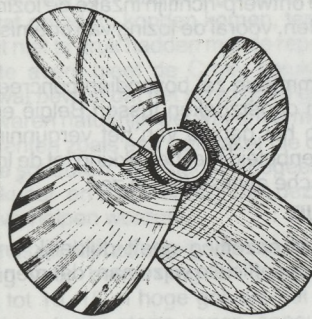
WOENSDAG 26 MEI				
Z.300	K	1300	60	8 343.200
Z.92	KN	3500	160	19 1.540.951
Z.19	KN	4500	140	16 1.130.916
Z.84	IRZ	2200	260	14 1.351.420
Z.99	KN	3500	180	18 1.578.242
Z.307	KRP		125	10 632.405
				6.577.134

DONDERDAG 27 MEI				
Z.576	KN	4500	110	19 1.509.350
Z.427	W		90	8 184.641
Z.39	LPB	8000	240	18 2.654.748
Z.189	W	1200	210	11 897.327
				5.246.327

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VanVoorden Zalfbommel b.v.

Tel.: 00-31- 4180 - 2654
 Postbus 67
 5300 AB Zalfbommel
 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

Zoekt te kopen
in occasie:

GARNAAL- TROMMELZEEF

Zich wenden:
VERCOUTTER André
 Arsenaalstraat 38, 8450 Nieuwpoort
 ☎ (058) 23.38.25

NIEUWPOORT

VRIJDAG 21 MEI 1982

VIS		
N.211	242 kg	35.250
N.349	150 kg	25.000
N.575	2.113 kg	143.154
N.700	162 kg	33.813
N.551	766 kg	67.113
N.788	158 kg	19.815
N.720	554 kg	66.523
N.22	235 kg	34.462
N.88	140 kg	19.140
N.708	4.003 kg	165.166
N.710	501 kg	66.156

Slechts één Westvaartuig en tien kustvaartuigen losten samen 9.024 kg. vis voor een bruto-waarde van 675.592 fr. op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 221 à 228 fr./kg. en tong nr. 2 300 à 314 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 328 à 334 fr./kg. betaald en voor fruittong of tong nr. 4 294 à 300 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 158 à 174 fr./kg. en kleine tong 108 à 120 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 310 à 324 fr./kg. aangekocht, middenslagtarbot tegen 270 à 300 fr./kg. en griet tegen 190 à 230 fr./kg. Voor staartvis werd 310 à 315 fr./kg. betaald, voor koningsvis 149 à 155 fr./kg. en voor tongschar 90 à 140 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1.500 à 2.000 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 1.750 à 2.000 fr. de ben en visjes tegen 1.100 à 1.300 fr. de ben. Kabeljauw haalde 3.800 à 4.100 fr. de ben en gul 2.700 à 3.000 fr. de ben. Grote wijting kocht men tegen 1.900 à 2.500 fr. de ben op en kleine wijting tegen 900 à 1.050 fr. de ben. Rog die slechts sporadisch werd aangevoerd kwam 80 à 90 fr./kg., doorn- of speurhaai 23 à 28 fr./kg. en zeehond 15 à 20 fr./kg. Grote zandschar werd aan 1.600 tot 1.750 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar aan 1.100 tot 1.250 fr. de ben. Robaard haalde 45 à 60 fr./kg., rode soldaten 36 à 60 fr./kg., terwijl voor knorhaan 850 tot 1.100 fr. de ben werd betaald. Geringe belangstelling vanwege de handelaars en een matige prijsnotering kenmerkten de vrijdagmarkt.

MAANDAG 24 MEI 1982

VIS		
N.172	3.937 kg	163.648 fr.
N.590	1.906 kg	96.915 fr.
N.738	3.922 kg	237.641 fr.
N.349	77 kg	16.551 fr.
N.346	2.307 kg	129.760 fr.
N.551	661 kg	61.622 fr.
N.710	544 kg	84.222 fr.
N.720	404 kg	56.994 fr.
N.22	95 kg	18.710 fr.
N.88	190 kg	32.020 fr.

Vier vaartuigen van de West en zes kustvaartuigen voerden samen 14.043 kg. vis, voor een bruto-waarde van 898.083 fr. aan op de maandagmarkt. Voor tong nr. 1 werd 222 à 230 fr./kg. betaald en voor tong nr. 2 302 à 315 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 330 à 342 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 320 à 330 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 220 à 232 fr./kg. en kleine tong 118 à 136 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 298 à 318 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 260 à 290 fr./kg. en griet 220 à 240 fr./kg.

Staartvis kwam 292 à 304 fr./kg., zonnevis 304 à 324 fr./kg., koningsvis 170 à 182 fr./kg. en tongschar 96 à 165 fr./kg.

Robaard boekte men aan 65 tot 80 fr./kg., rode soldaten aan 70 tot 85 fr./kg. en knorhaan aan 1.500 tot 1.750 fr. de ben. Grote pladijs kocht

men tegen 3.250 à 3.750 fr. de ben aan, drieling tegen 3.000 à 3.500 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 1.700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.900 à 4.300 fr. de ben geveild en gul tegen 3.100 à 3.700 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 3.200 tot 3.500 fr. de ben en kleine wijting aan 2.000 tot 2.400 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2.100 à 2.250 fr. de ben als marktwaarde en kleine zandschar 1.400 à 1.500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kwam 1.800 à 2.100 fr. de ben als marktwaarde en zeehond 2.200 à 2.400 fr. de ben.

Een ruime interesse der handelaars en een lonende prijsnotering vormden samen de voornaamste karakteristieken der maandagmarkt.

WOENSDAG 26 MEI 1982

VIS		
N.736	1.680 kg	90.860 fr.
N.551	374 kg	34.960 fr.
N.22	276 kg	29.027 fr.
N.575	1.157 kg	77.373 fr.
N.788	161 kg	30.751 fr.
N.700	213 kg	326.490 fr.
N.88	332 kg	28.162 fr.
N.211	217 kg	37.560 fr.
N.349	138 kg	19.878 fr.
N.710	417 kg	44.658 fr.
N.720	625 kg	48.636 fr.
GARNAAL		
N.106	33 kg	6.395 fr.

Op de woensdagmarkt losten één vaartuig van de West en tien kustvaartuigen hun vangst.

Tong nr. 1 kreeg 230 à 240 fr./kg. en tong nr. 2 302 à 314 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 324 à 338 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 322 à 336 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 192 à 218 fr./kg. en kleine tong 122 à 194 fr./kg. Grote tarbot kocht men tegen 340 à 360 fr./kg. aan, middenslagtarbot tegen 260 à 290 fr./kg. en griet tegen 226 à 256 fr./kg.

Voor grote pladijs noteerde men 3.200 à 3.500 fr. de ben, voor drieling- of middenslagpladijs 2.400 à 3.300 fr. de ben en voor visjes 1.400 à 1.700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.600 à 3.800 fr. de ben geveild en gul tegen 2.700 à 3.250 fr. de ben, dit volgens grootte en sortering. De schaars aangevoerde rog boekte men aan 100 tot 102 fr./kg. en de doorn- of speurhaai aan 2.000 tot 2.300 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2.750 à 2.900 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 2.200 à 2.350 fr. de ben. Grote zandschar kende zijn afzetgebied aan 2.100 tot 2.250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1.600 tot 1.750 fr. de ben. Tongschar kreeg 106 à 158 fr./kg. als marktwaarde, robaard 50 à 65 fr./kg., rode soldaten 72 à 80 fr./kg. en knorhaan 1.050 à 1.150 fr. de ben.

Slechts één kleine vangst garnaal werd te koop aangeboden en kwam 165 fr./kg.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
19 mei	8.407	584.535
21 mei	9.024	675.592
22 mei	268	19.528
24 mei	14.043	898.083
26 mei	5.595	475.464

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
19 mei	85	17.025	179	179
26 mei	33	5.445	165	165

JAARVERGADERING O/S „MERCATOR”

Aan boord van het o/s „Mercator” te Oostende had de statutaire jaarvergadering plaats van de VZW Mercator die instaat voor het behoud van het gewezen zeilopleidingsschip en de inrichting aan boord van een maritiem museum.

Bij die gelegenheid werd nogmaals de bijzondere aandacht gevestigd op de sedert verleden maand doorgevoerde herinrichting van het museum, waardoor de bezoekers naast het „vertrekkenklaar” liggende schip ook een rijk overzicht krijgen van de vroegere reizen en van het leven zoals dit aan boord verliep voor bemanning en kadetten.

Rond het schip dat in 1932 in de vaart werd gebracht en sedert 1961 als museum is ingericht, gaf de VZW Mercator 2 medailles uit: 50 jaar Mercator (1932-1982) en 20 jaar museumschip (1961-1981) die, verpakt in een etui, genummerd werden van 1 tot 1000 en vergezeld zijn van een waarborgcertificaat. Ook wordt een poster van het schip onder zeil en in kleur beschikbaar gesteld.

Zeggen we maar dat de V.Z.W. hier op toeristisch vlak en maritieme voorlichting zeer goed werk verricht en dat de bezieler er van, de heer Vanden Bosch ons aller waardering verdient.

OVERVAARTEN OOSTENDE - DOVER

SCHEPEN

Voor de week van 30.5 tot 5.6.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 30.5.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 06.00, te 09.00, te 12.00, te 18.00 en te 21.00 u.
- Dagelijks te 03.00 u., behalve op 30 en 31.5.82
- Dagelijks te 13.45 en te 23.59 u., behalve op 5.6.82
- Op 5.6.82 bijk. afv. te 15.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.30 u.
- Dagelijks te 05.15 u., behalve op 30.5.82
- Dagelijks te 19.30 u., behalve op 5.6.82.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40 en te 15.30 u.
- Dagelijks te 19.10 u., behalve op 5.6.82.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 16.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 30.5.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 30 en 31.5.82

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 18.45 en te 23.55 u.
- Dagelijks te 22.30 u. behalve op 5.6.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50, te 16.35 en te 19.40 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	24 mei		25 mei		26 mei	
Lappen	240	252	248	253	252	253
Grote	307	314	307	313	313	314
3/4	290	306	285	293	270	291
Bloktongen	281	284	227	241	210	215
Vóór-kleine	190	194	156	164	156	163
Kleine	133	139	118	139	120	136
Slips	118		100	123	100	122

ZEEBRUGGE

Grote	
Bloktongen	
Fruittongen	
Schone kleine	
Kleine	
Tout petit	
Slips	

NIEUWPOORT

Tong I	222	230		230	240
Tong II	302	315		302	314
Tong III	330	342		324	338
Tong IV	320	330		322	336
Tong V	220	232		192	218
Kleine tongen	118	136		122	134

PLADIJS

OOSTENDE

	24 mei		25 mei		26 mei	
Platen	33	66	61	63		62
lek (groot-klein) ...	58	62	54			47
Derde slag	46	48	42			37
Platjes	26	27				23

ZEEBRUGGE

I	
II	
III	
IV	
V	

NIEUWPOORT

Moeien			
Grote pladijs	65	75	64 70
Platjes	60	70	58 66
Drielingen	31	34	28 34

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn op onze drukkerij verkrijgbaar.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen Deel II door Gaston en Roland Desnerck. Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1982. Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Verzendingskosten 95 fr. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981. Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
4. Moderne Autosnelwegenkaart van België. Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen. Verschillende soorten zeevis
Schaal- en weekdieren
Sport- en lijnvis
Noord-Amerikaanse vis
Prijs 410 fr. + 68 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme. Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe. Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. Hoogwaterboekje 1982 30 fr. (BTW inbegrepen) + 9 fr. verzendingskosten.
9. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon. Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
10. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon. Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

”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
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	24 mei	31 mei	24 mei	25 mei	25 mei	26 mei	26 mei	26 mei	26 mei	24 mei	26 mei	24 mei	26 mei	24 mei	26 mei	
Tarbot grote	300	315	.....	295	299	.....	280	295	.....	298	318	340	360	.....	.....
Tarbot middel	233	245	.....	213	252	.....	260	.....	.....	260	290	260	290	.....	.....
Tarbot klein	192	.....	.....	177	212	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	228	235	.....	240	.....	.....	.....	.....	.....	220	240	226	250	.....	.....
Griet middel	150	158	.....	188	190	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	126	132	.....	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	33	43	.....	.....	.....	.....	21	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	102	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	102	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	60	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	55	68	.....	59	70	.....	.....	.....	.....	78	86	72	76	.....	.....
Gul (groot)	50	56	.....	51	53	.....	45	48	.....	62	74	54	65	.....	.....
Gul (middel)	43	46	.....	43	46	.....	40	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	27	44	.....	25	40	.....	30	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	160	305	.....	120	309	.....	102	108	.....	292	304	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	47	56	.....	34	53	.....	43	56	.....	64	70	55	58	.....	.....
Wijting klein	31	38	.....	24	32	.....	31	36	.....	40	48	44	47	.....	.....
Schar	10	17	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	45	35	45	.....	.....
Steenschol	42	134	.....	26	132	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	33	39	.....	39	42	.....	.....	.....	.....	12	16	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	34	41	.....	16	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	42	40	46	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96	165	106	158	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	21	26	.....	23	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	304	324	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	140	160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	170	182	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	48	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	12	10	14	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	51	65	.....	26	49	.....	.....	.....	.....	65	80	50	65	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	15	23	.....	6	11	.....	.....	.....	.....	30	35	21	23	.....	.....
Rode knorhaan	45	82	.....	26	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 17 mei** werd aangevoerd : 6.929 kg. tong, 186 kisten tarbot en griet, 95 kisten tongschar, 1.165 kisten kabeljauw, 3 kisten leng, 26 kisten schelvis, 313 kisten wijting, 1.758 kisten schol, 9 kisten makreel, 172 kisten schar en 277 kisten diversen. Vanuit de Ierse zee werd aangevoerd : 7.359 kg tong.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 14,10-12,48, grote tong 15,09-15,04, grootmiddel tong 18,77-18,68, kleinmiddel tong 13,61-13,54, tong één 10,16, tong twee 7,40-7,22.

Per 40 kg. :

tarbot 546-421, griet 493-277, kabeljauw één 277-118, kabeljauw twee 152-148, kabeljauw drie 136-100, kabeljauw vier 134-100, kabeljauw vijf 118-73, schol één 144-100, twee 134-112, schol drie 122-106, schol vier 92-78, roggen 244-114, hammen met kop 292-256, wijting drie 81-44, schar 75-41, schelvis twee 168-140, schelvis drie 148-142, schelvis vier 110-92, makreel twee 72-65, wolf 242-160, krab 32-29, krabbepoten 80, inktvis 204, schelpen 21, rode poon één en twee 152-84, rode poon drie 85-26, horsmakreel 6-3,40, leng 148-108, koolvis vier 120. Voor de Ierse-zeetong werd betaald per 1 kg, in guldens : grote 15,15-14,21, grootmiddel 19,82-18,68, kleinmiddel 14,13-13,49, éenen 10,67-10,01, tweeën 7,57-6,69.

Aan de **dinsdagmarkt van 18 mei** werd aangevoerd : 60 kg. tong, 7 kisten tarbot en griet, 326 kisten kabeljauw, 155 kisten wijting, 36 kisten schol, 62 kisten schar, 7 kisten makreel en 46

kisten diversen. Bovendien werden per container aangevoerd vanuit de Ierse zee 3.930 kg tong.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

grote tong 14, grootmiddel tong 19, kleinmiddel tong 16, tong één 11,40, tong twee 8, tarbot 14,20-12,50.

Per 40 kg. :

tarbot 568-360, griet 448-216, kabeljauw één 144-120, kabeljauw twee 138-86, kabeljauw drie 144-90, kabeljauw vier 136-92, kabeljauw vijf 144-78, schol één 144, schol twee 124-114, schol drie 126-96, schol vier 108-78, wijting drie 75-45, makreel twee 83-69, schar 52-40, tongschar 130-83, rode poon drie 122-98, horsmakreel 35-22, steenbolk 38, bot 30, inktvis 290-216, hammen met kop 202-126. Voor de Ierse zeetong werd betaald in guldens, per 1 kg : grote 14,77-14,52, grootmiddel 18,61-18,38, kleinmiddel 14,01-13,87, éenen 10,38-10,01, tweeën 7,40-7,17.

Aan de **woensdagmarkt van 19 mei** werd aangevoerd : 2.665 kg tong, 33 kisten tarbot en griet, 139 kisten kabeljauw, 304 kisten wijting, 125 kisten schol, 116 kisten schar, 4 kisten makreel en 257 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 14,13-13,48, grote tong 14,97-14,66, grootmiddel tong 18,78-18,43, kleinmiddel tong 15,28-14,36, tong één 11,48-10,33, tong twee 7,89-7,39.

Per 40 kg. :

tarbot 560-418, griet 450-262, kabeljauw drie 164-102, kabeljauw vier 154-112, kabeljauw vijf 166-78, schol één 136-126, schol twee 148-110, schol drie 124-108, schol vier 108-74, wijting drie 88-51, makreel twee 86-73, schar 68-

42, makreel twee 86-73, bot 28-26, rode poon twee 222, rode poon drie 126-40, poontjes 27-26, horsmakreel 33-10,60, steenbolk 43, inktvis 256.

Aan de **maandagmarkt van 24 mei** werd aangevoerd : 3.105 kg. tong, 126 kisten tarbot en griet, 1597 kisten kabeljauw, 75 kisten schelvis, 375 kisten wijting, 972 kisten schol, 160 kisten schar, 16 kisten makreel en 238 kisten diversen. Vanuit de Ierse zee werd nog aangevoerd per container 985 kg tong.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 14,05-13,30, grote tong 16,41-15,41, grootmiddel tong 19,44-18,56, kleinmiddel tong 15,24-14,43, tong één 11,32-10,42, tong twee 8,70-7,80, zalm 16,51-7,50.

Per 40 kg. :

steenbolk 67-55, haai 172-170, poontjes 62-23, rode poon één 152-138, rode poon twee 130-104, rode poon drie 80-43, tarbot 554-402, griet 460-306, kabeljauw één 162-102, kabeljauw twee 156-106, kabeljauw drie 164-104, kabeljauw vier 138-106, kabeljauw vijf 114-74, schelvis twee 166-164, schelvis drie 164-158, schelvis vier 124-96, schol één 144-108, schol twee 130-114, schol drie 128-114, schol vier 96-67, schar 77-36, wijting drie 118-82, makreel twee 116-70, mullets 360-314, wolf 240-220, tongschar 245-147, hammen met kop 274-204, rog 176, bot 31-28.

"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



Een beeld van de allernieuwste gigant van de Nederlandse vissersvloot, met name de SCH.302, afgemeerd in de thuishaven van Scheveningen. Deze vriestrawler heeft een lengte van 77,25 meter. Het vaartuig is afgeladen met horsmakreel, hetgeen wij in onze middens "poers" noemen. In totaal kan de SCH.302 "Ariadne" ruim 60.000 pakken diepbevroren vis bergen die een gemiddeld gewicht hebben van 25 kg per pak.

DE Z.502 OPGELEID EN WEER VRIJ

Met veel verwondering hebben wij in de dagbladen gelezen, dat de Z.502 „Regine” wegens een lichte overtreding op 13 mei jl. naar Fleetwood opgebracht werd en dat, **na tussenkomst van de Rederscentrale**, het vaartuig op borg weer werd vrij gelaten.

Wij kunnen dit alleen bluf noemen en grove leugens, want de **Rederscentrale is niet tussen gekomen** en staat daarvoor geen borg tenzij voor reders, die wij niet kennen of mogen kennen.

De Z.502 werd inderdaad opgeleid na acht dagen gevist te hebben en gerust gelaten te zijn, totdat er méér dan 5.000 kg. tong waren gevangen. Daarna werd het vaartuig voor controle naar een Engelse haven opgebracht.

Op die méér dan 5.000 kg. tong, waren er **vogens de Engelse controleurs** 68 kg. tong beneden de voorgeschreven maat omdat volgens de Engelse onderzoekers de scholen van de kuil niet konform waren aan de wettelijke voorschriften. Onze schipper-eigenaar, bewust van zijn goed recht, heeft zijn kuils gewassen en dan, na ze gedroogd te hebben, er een meetlat door gestoken waaruit een betwisting voor de rechtbank is ontstaan, maar waarbij de rechter geen verbeurdverklaring van het net en de vis maar toch een geldboete van £ 2.700 heeft opgelegd.

Inderdaad, na nieuw uitzoeken stelde men vast, dat er van de 68 kg. beweerde ondermaatse tong toch nog 15 kg. waren die, in die hoeveelheid van méér dan 5.000 kg, de toegelaten maat hadden, zodat er tenslotte 53 kg. op méér dan 5.000 kg. vangst beneden de maat bleven.

Voor de Rechtbank pleitte de advocaat dat het niet opgaat, mensen die 20 uur op de 24 werkzaam zijn om vis te vangen en binnen te brengen, verplicht zijn elke vis te meten om de toegelaten vangst van de ondermaatse te scheiden. De voorzitter van de Rechtbank wilde echter van geen liefde weten en sprak deze sanctie uit

zonder beslag op de netten en de vangst te leggen, hetgeen toch zonderling overkomt. In afwachting dat over deze betwisting ten gronde kan geoordeeld worden, daar de Liverpoolse advocaat in beroep is gegaan en de betwiste kuil ter beschikking heeft gehouden, heeft de schipper de haven verlaten en zat de Rederscentrale hier voor niets tussen. Van dit alles werd door de schipper melding gemaakt aan de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende en aan het Waterschoutskantoor. De Rederscentrale is voor ons in niets tussen gekomen en alles hebben wij te danken aan een goede advocaat in Engeland, die verder onze zaak zal verdedigen.

Ene die er bij was.

Nota van de Redactie:

Wij hebben ons nopens de juistheid van dit schrijven vergewist en moeten erkennen, dat het juist is, en dat de Rederscentrale aan alle dagbladen meedeelde, dat het dank zij haar is, dat na borgstelling, de Z.502 is vrij gekomen. Een kwakkel temeer dus in de vele mededelingen die de pers wekelijks krijgt toegestuurd.

Anderzijds is het een feit, dat omtrent het meten van de netmazen, betwistingen blijven bestaan welke toch zouden moeten opgelost worden op internationaal vlak, daar vele opmetingen op verschillende wijzen geschieden en, voor zover ons bekend is, ons Rijksstation voor de Zeevisserij, daarover reeds een nuttige studie heeft gemaakt. Verder schijnt de maatregel zo genomen, dat de opmeting omtrent de grootte van de netmazen op natte netten en niet op droge dient te geschieden, wat aanleiding kan geven, al naargelang het soort garen dat men gebruikt, tot verschillen zoals hier is gebeurd. Want, naar aanleiding van dit gebeuren, werd dezelfde kuil in droge toestand hermeten en kwam men tot de vaststelling dat de netten wel beantwoorden aan de vereiste normen.

Een kluijfe dus voor ons Rijksstation en ons Ministerie van Landbouw.

AFWATERING NIEUWPOORT EEN WARE GIFRIOOL?

In verband met een verregaande toestand van pollutie in de Nieuwpoortse haven en aanhorigheden, kregen wij vanwege een kennelijk verbolgen strandjutter, hierna volgende brief toegestuurd die wijst op een steeds erger worden-de verzieking van de havenwateren. Voornoemde strandjutter schrijft als volgt:

Mijnheer de uitgever,

Niemand heeft ooit maar durven denken, dat het zo erg zou worden, maar de jongste dagen worden wij toch wel met de neus op de feiten geweten. Door het versassen en afwateren, zijn de Nieuwpoortse havenwateren een ware gifriool geworden. Verleden week bijvoorbeeld was het water van de Veurnevaart inktzwart, terwijl een verpestende geur werd verspreid. In de achterhaven, het nieuwe dok van de VVW en in de vlotkom werd één stinkende massa vastgesteld en overal kwamen verlamde, naar lucht happende palingen boven. Paling werd bij emmers uit het water geschept! Die stinkende massa is afkomstig van de frietenfabriek in Veurne, die het afvalwater loost in de Veurnevaart en de belendende afwateringen. Er is nog méér! Wat tot nog toe nooit werd vastgesteld is, dat de garnaalkruiers op het strand, zowel ter hoogte van Lombardside tot Westende als richting Nieuwpoort-Bad tot Oostduinkerke geen enkel garnaal of visje in hun netten kregen. Dat is de zuivere waarheid. Twee, drie, vier sleepjes werden gedaan maar het resultaat was nul. De mandjes bleven leeg. Zelfs de paardevissers van Oostduinkerke, die vanop hun gekende startplaats (Elisabethgesticht) in zee trokken moesten onverrichterzake terug keren. Steeds werd dezelfde vaststelling gedaan: er werden alleen gekorrelde, bruin slijk (niets te maken met de zgn. bloei), dode krabben en... verlamde strandwormen in de netten aangetroffen.

Eigenaardig is dan weer dat Westwaarts van Oostduinkerke en Oostwaarts van Westende, de toestand normaal is. Dus in die gebieden is er geen vervuiling. Ik vind dat het nu wel eens hoog tijd wordt, dat de hogere overheid inziet, dat er iets abnormaals aan het gebeuren is. Dat er inderdaad kan gesproken worden van een verregaande pollutie! Misschien doet men er nu beter aan de bordjes in de Nieuwpoortse haven met de melding: „Verboden mosselen te trekken in de haven van Nieuwpoort en aanhorigheden” te vervangen door een bordje met de melding: „Opgepast! Vergiftigde mosselen. Doodsgevaar!”. Misschien ware het ook wel eens interessant de mening te kennen van de deskundigen van het Rijksstation voor de Zeevisserij. Misschien kunnen die mensen eens advies uitbrengen! Trouwens is het zo, dat de Diensten voor Bruggen en Wegen de bal totaal mislaan als zij zeggen, dat er te Nieuwpoort geen mosseelteelt meer is zoals weleer. Vroeger kwamen de Nederlandse schepen in Nieuwpoort grote

(Vervolg op blz. 14)

WAAR WORDEN TONGEN HET DUURST VERKOCHT?

Vanwege de Vislossersbond Van Waes ontvingen wij een schrijven in verband met de tongprijzen in de drie vissershavens van onze kust.

Deze firma is immers de mening toegedaan dat er onjuiste commentaren worden gegeven nopens de kostprijs van de tong in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort. Onderstaand dus dit schrijven:

Geachte Heer,

Het zou ons een groot genoegen doen indien U onderstaande gegevens in „Het Visserijblad” zou willen publiceren. Het betreft namelijk de vele geruchten betreffende de tongenprijzen in de havens van Oostende, Zeebrugge of Nieuwpoort.

Er wordt trouwens nog door vele Zeebrugse reders beweerd dat ze de indruk hebben dat de tongen in Zeebrugge duurder verkocht worden dan in Oostende. Uit onderstaande tabel blijkt

dat dit volstrekt geen waar is. Rekening houdend met het overgewicht dat in Zeebrugge aanzienlijk hoger is dan te Oostende, mag gezegd dat in 1981 de gemiddelde tongenprijs in Oostende het best was van de drie havens.

ZEEBRUGGE:

1981 aanvoer 2.239.980 kgr. tong
opbrengst tong: 522.025.400 fr.
gemiddelde prijs per kgr. 233 fr.

OOSTENDE:

1981 aanvoer 933.027 kgr. tong
opbrengst tong: 216.775.437 fr.
gemiddelde prijs per kgr. 232,30 fr.

NIEUWPOORT:

1981 aanvoer 122.586 kgr. tong
opbrengst tong: 26.832.912 fr.
gemiddelde prijs per kgr. 218 fr.

Totdaar dit schrijven.

BRIEVENBUS

(Vervolg van blz. 3)

ladingen mosselzaad halen, terwijl er duizenden kilo's eetbare mosselen groeiden aan de staketsels, pikkels en kaaimuren. Dat is verleden tijd geworden door de verregaande pollutie. Waar haalt burgemeester Mommerency dan de idee vandaan om, in containers, een soort mosselteelt te beginnen aan het Oosterstaketsel. Hij zou er veel beter aan doen eerst te zorgen dat wij te Nieuwpoort weer zuiver water hebben. Of is dat zijn zoveelste „mosselstunt“?

Wij hadden in ieder geval nooit durven denken, dat de geloosde afvalwateren uit sommige vaarten nu ook al onze stranden zouden bezoedelen. Dat gaat echt mijn petje te boven.

Een strandjutter

In memoriam

CESAR AMYS

Onlangs overleed te Brugge gewezen reder Cesar Amys die vooral in de visserijmiddens aan de Oostkust een grote bekendheid genoot. Cesar Amys overleed aan de gevolgen van een verkeersongeval. Hij werd geboren op 18 november 1914 en kwam van jongsaf aan in de visserij terecht. Aanvankelijk als visser en nadien als reder want in zijn loopbaan was de afgestorvene eigenaar van de Z.451 en de Z.551. Beide vaartuigen werden nadien verkocht en Cesar Amys ging aan de wal werken. Zo trad hij in dienst van de beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge en van diezelfde vereniging was hij eerder ook al beheerder.

De afgestorvene werd vorige week zaterdag ten grave gedragen. Aan zijn familie biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan.

HENRI LEGEIN

Op 16 mei overleed gewezen visser Henri Legein. Henri Legein werd geboren op 12 mei 1916 en maakte deel uit van een groot vissersgezin. Op 12-jarige leeftijd trok hij, samen met zijn vader, aan boord van de kleine garnaalscheepjes naar de visgronden en die kustvisserij is Henri Legein continu trouw gebleven. Vijf jaar geleden legde Henri Legein er het bijltje bij neer maar vorig jaar werd hij zwaar getroffen door het afsterven van zijn vrouw. Hij trok toen in bij zijn dochter maar bleef zeer nauw betrokken bij het gebeuren in de Nieuwpoortse vismijn. Henri Legein was stichter en voorzitter van de Groep Oud IJslandvaarders uit Oostduinkerke.

Vrijdag werd hij naar zijn laatste rustplaats gedragen onder een zeer grote belangstelling.

Henri Legein was de gereputeerde koker van de garnaal die door de garnaalkruisers uit Oostduinkerke werd gevangen. Onze oprechte blijken van rouwbeklag aan de zwaar getroffen familie Legein.

HOGE KOSTEN VOOR CONTAINERVERVOER

In verband met ons artikel „Hoge kosten voor containervervoer“ dat in onze vorige uitgave verscheen, ontvingen we een schrijven van een echtgenote van een visser dat we hieronder weergeven:

Mijnheer,

Ik vind dat U een voornaam punt vergeten zijt in uw artikel van verleden week over het naar huis brengen van de vis met een container. Voor mij, echtgenote van een visser en voor mijn kinderen is er aan het overblijven in Engeland nog een zeer groot sociaal nadeel verbonden, namelijk de scheiding in het gezin.

Dat we alleen zijn gedurende één enkel reis is reeds moeilijk en zwaar genoeg; vooral voor reizen van 16 tot 18 dagen. Wanneer dit echter 5 weken wordt, dan is dit toch niet bevorderlijk voor het gezinsleven en dat hebt U vergeten te melden in uw artikel. We zijn nu wel gewoon van van achter te staan, maar ik zou dit toch ook

eens graag in uw weekblad zien verschijnen.

Dit gebrek aan familielevens door de scheiding in het gezin is voor mij zelf één van de grootste nadelen van het overbrengen van de vis met een container alhoewel men dit niet in harde franks kan uitdrukken en daarom wel minder in de onkostenberekeningen aan bod zal komen.

En dan spreken we niet van die vele honderden kilogram die gestolen worden van de reders omdat de schippers geen controle kunnen uitoefenen op die daargebrachte vangsten die hier verkocht worden.

Ik hoop dat dit briefje nu ook een plaatsje krijgt en dank u hierom hartelijk op voorhand.

Een vissersvrouw

Nota der Red.: Bij het ter perse gaan ontvingen we hieromtrent nog twee brieven, welke we tot een volgende editie moeten uitstellen.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

FRANKRIJK noordkust

11/102 Kustroute. — Westpas Duinkerke. Lichtboei verlegd.

De lichtboei « DW 15 » ligt terug in zijn oorspronkelijke positie van 51°02'42"N — 2°08'48"E.

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 102).

(Phares & Balises Dunkerque — 13-5-82).

BELGIE

11/103 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51-1982.

Gedurende de periode van 1 juni tot en met 11 juni 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden-sector, als volgt:

— week van 1 tot 4 juni 1982: op dinsdag 1, woensdag 2, donderdag 3 en vrijdag 4 juni 1982.

— week van 7 tot 11 juni 1982: op maandag 7, dinsdag 8, woensdag 9, donderdag 10 en vrijdag 11 juni 1982.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00, plaatselijke tijd tot zonsopgang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort — 4-5-82)

11/104 (T) Belgische kust. — Vóór Koksijde en Nieuwpoort. Boeien tijdelijk gelegd. Boeien opgenomen.

Volgende blinde, gele, spitse tonnen, voorzien van radarreflector en liggend kruis als topteken, werden voor de duur van ± 6 maanden, uitgelegd ten behoeve van de jachtsport, vóór Koksijde en gemerkt:

- a. 51°07'38"N — 2°35'18"E, « N »
- b. 51°07'13"N — 2°35'57"E, « E »
- c. 51°07'31"N — 2°35'45"E, « NE »
- d. 51°07'31"N — 2°34'48"E, « NW »
- e. 51°07'13"N — 2°34'35"E, « W »
- f. 51°06'55"N — 2°34'48"E, « SW »
- g. 51°06'48"N — 2°35'48"E, « S »
- h. 51°06'55"N — 2°35'45"E, « SE »

Opgenomen in volgende posities jachtboeien, vóór Nieuwpoort:

(Zie ook B.a.Z. 9/89 (T) - 1982 punt 1).

- a. 51°09'39"N — 2°41'20"E, « N9 »
- b. 51°09'07"N — 2°42'10"E, « N4 »
- c. 51°08'54"N — 2°41'20"E, « N5 »
- d. 51°09'08"N — 2°40'29"E, « N6 »

(Zie Belg. krtn. D11 en D102)

(Med. Loodswezen Oostende — 8-5-82)

NEDERLAND

11/105 Westerschelde. — Konijnenschor. Licht verplaatst. Sectoren gewijzigd.

1. Naar 51°22'08"N — 4°07'15,5"E (± 40 m SE) verplaatsen het licht Konijnenschor (Oc GRW 9 s).

2. De sectoren van het licht sub 1 wijzigen als volgt:
Rood van onder de wal (078°) door E tot in 091°, wit tot in 098°, groen tot in 131°, wit tot in 193°, rood tot in 204°, wit tot in 232°, groen tot in 242°, wit tot in 255°, rood tot in 270°, wit tot in 078°.

(Belg. krtn. 103 en 104/08 en L.L. 1979 - Nr. 732)

PUBLICATIE

(Ned. B.a.Z. 1787 — 1982)

Belgische kaart: « Noordzee - Vlaamse Banken » — D 11 — Nieuwe uitgave.

Bovenvermelde kaart D11, 1/100.000e, uitgave mei 1982 is verschenen. (Prijs: 200 fr.)

Hierbij heeft het rood-groen Decca patroon (Engels net nr. 5) een korrektie ondergaan.

NIEUWE EDITIE VAN DE KAART VAN DE VLAAMSE BANKEN

Vanaf heden is de nieuwe uitgave van de Kaart van de Vlaamse Banken ter beschikking. De kostprijs bedraagt 215 fr + 37 fr BTW en is te verkrijgen in onze burelen, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende. Wij raden de mensen die zo'n kaart nodig hebben aan zich te haasten want de oplage is beperkt.

Apollinaris
HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

MOSSELDAMMEN OF...

EEN NIEUWE KWAKKEL OVER EN TE NIEUWPOORT ?

Men vraagt zich af, alhoewel 1 april reeds een eindje uit het verschiet is, of het nu plots over een nieuwe kwakkel gaat te Nieuwpoort, ditmaal over een mosselkwakkel.

Inderdaad na de historie met de ferry-vleugelboot, die voor een verbinding zou zorgen tussen Nieuwpoort en Dover en een kwakkel van formaat is gebleken te zijn, evenals de historie van de aanwezigheid van een duikboot in de Nieuwpoortse haven, zouden er nu mosseldammen komen in de vorm van containerdammen, of containerkribben. Het inplanten hiervan zou samengaan met het bouwen van een volledig nieuw oosterstaketsel. De mosselkribben zouden vierkante bakken zijn die achter het nieuw staketsel zouden ingeplant worden en dit over de ganse lengte. Hoeveel honderden miljoenen het bouwen van een nieuw Oosterstaketsel zou kosten, heeft voor diegenen welke die kwakkel lanceren, geen belang.

Men schrijft hierover dat het Nieuwpoorts stadsbestuur in verband met deze nieuwe zaak een werkbezoek (?) gebracht heeft, natuurlijk op kosten van de gemeente aan enkele vissershavens in Nederland om daar ter plaatse de inplanting van mosselcontainers na te gaan en om zich te laten overtuigen van het succes van deze nieuwe vorm van mosselkweek. Wanneer de mossel na een paar jaar volwassen zou zijn, zouden zij uit het water gelicht en geplukt worden. Volgens bepaalde media, met een reuzesukses wat de opbrengst betreft ? Het is het stadsbestuur dat de containers zou aankopen en deze in concessie geven aan de mosselhandel. Hoeveel miljoen die containers zouden kosten, heeft ook geen belang. Of dit nu per container of voor alle containers samen zou gebeuren, moet nog afgewacht worden, alhoewel wij hier geen plaatselijke mosselhandel kennen die dergelijke zaak waarschijnlijk maken.

Wat de bezoedeling van het Nieuwpoorts havenwater betreft, zou dit niet zo erg zijn en aldus de betrokken mosselcultuur op deze plaats uiterst (?) geschikt. In elk geval zou het Nieuwpoorts havenwater almeteens heel wat minder aangetast zijn, dan dit van de Zeebrugse en Oostendse haven. Nochtans horen wij regelmatig van het verpestend water van de Lo- en andere vaarten en rivieren, die hun water in de IJzer lozen en via de Nieuwpoortse sluisen en haven naar zee stuwen.

Anderzijds stelt het zogezegd niet-bezoedeld water van de Nieuwpoortse haven toch wel enkele vraagtekens, onder meer dat het huidig mosselzaad nu dood zit aan de kaaimuren en aan de pijlers. Hoe kunnen die containers dan dat zaad doen herleven en een nieuwe toeristische aantrekkelijkheid worden ?

In elk geval als er van de mosselcontainers niets terecht zou komen, heeft Nieuwpoort en het Nieuwpoortse stadsbestuur toch weer eens de kolommen van de media gehaald. Dit kan misschien, vooral nu op 5 maand van de gemeenteverkiezingen wel een poging zijn vanwege de gemeentemagistratuur om in het nieuws te komen.

Verder was het voor een gemeenteraadslid aldaar nu toch een interessante vraag om te weten wie Nederland bezocht, welke plaatsen en wat dit allemaal gekost heeft, want in Nieuwpoort heeft men er een handje van weg van zulke toeristische reises naar Frans Vlaanderen, Rodgau-Dudenhofen te maken.

Verder zou kunnen gevraagd, wat het resultaat is en de bevindingen aldaar opgedaan. Wat denken de biologen en techniekers.

Wie van de mosselkweek iets afweet en ook weet, dat het eten van Nieuwpoortse mosselen in de Zeemachtbasis en elders aldaar geplukt jaren geleden verboden werd, heeft eens te meer kunnen vaststellen dat men het te Nieuwpoort niet nauw neemt met de waarheid, het geld van de gemeenschap en de talrijke verkwestingen welke er plaats hebben onder de vorm van het bevorderen van het toerisme, maar in werkelijkheid politieke propaganda is.

Onze steden en ons land zitten tot over hun kop in de schulden, in de eerste plaats het gevolg van een financieel wanbeheer, omdat het niet de politiciers zijn die de schulden moeten dekken, maar de gemeenschap.

Tegen dat wanbeheer wordt nog maar lau of niet opgetreden. Ook hier krijgen we weeral een staaltje van de vele miljoenen die men op goed valle het uit wenst te verkwesten met als resultaat : een nieuwe schuldenlast door de gemeenschap, die al overbelast is, te dekken.

P. Vandenberghe

JULIEN BRUSSEEL IS NIET MEER

Te Oostende is na een langdurige ziekte, de heer Julien Brusseel overleden. De afgestorvene, echtgenoot van gewezen gemeenteraadslid Elza Vandenberghe, werd geboren te Oostende op 29 mei 1904 en overleed op 23 mei jl. Hij was gedurende zijn ganse loopbaan secretaris van de mutualiteit „Help U Zelf” en was tevens ere-voorzitter van de Bond van Gepensioneerden, alsmede raadslid van het O.C.M.W. Jaren geleden was Julien Brusseel ook gedurende een vijftal jaren boekhouder van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood toen deze maatschappij nog gevestigd was aan de Vindictivelaan.

Donderdag 27 mei greep de crematie en bijzetting van de asurne plaats op de begraafplaats aan de Stuiverstraat te Oostende.

Aan mevrouw Brusseel en de familie biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan.

TIJDOK VAN DE VISSERSHAVEN TE OOSTENDE GEBAGGERD

Op het huidig ogenblik is men eindelijk bezig het tijdok van de vissershavens aan het baggeren, daar noch vissersvaartuigen, noch lijnvisseren er nog konden manoeuvreren en dit voor allen zeer schadelijk was.

Het baggeren zal tegen volgende week woensdag gedaan zijn, zodat er voor allen opnieuw een behoorlijke diepte zal zijn, zoals dit ook het geval is voor hen die het Montgommerydok verder aandoen, waar het baggeren reeds had plaats gehad.

Ondertussen waren de lijnvisseren verplicht zich te schuilen in het vlotdok van de vissershavens, waar ze na volgende week opnieuw hun plaats in het tijdok aan de kantine zullen kunnen innemen.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

▲ Aan boord van de Z.196 werd, tijdens de visserij, vastgesteld dat het toerental van de motor verminderde. Vooruit en achteruit slaan leverden geen resultaat op. Koers werd gezet naar Boulogne waar een duiker een stuk plastic uit de schroef verwijderde. Nadien werd de visserij zonder verdere problemen voortgezet.

▲ Tijdens de visserij viel aan boord van de Z.300 plots de netspanning van 220 Volt uit. De schipper begaf zich naar de machinekamer maar die stond vol zeewater ingevolge het lek slaan van een zeewaterbuis. Na het leegpompen van de motorkamer slaagde men er in over te schakelen op de hulpgroep waarop men de visserij kon verder zetten.

Gouden jubileum te Knokke-Heist

Te Knokke-Heist heeft het echtpaar Georges Willaert - Regina Degroote de gouden bruiloft gevierd. Dat ging gepaard met de klassieke feestelijkheden terwijl ook een afvaardiging van het stadsbestuur de gebruikelijke geschenken kwam overhandigen.

Georges Willaert werd geboren te Heist op 22 september 1907 terwijl zijn echtgenote het levenslicht zag op 10 juli 1908. Zij traden in het huwelijk op 18 mei 1932. Georges Willaert trad op amper 12-jarige leeftijd in dienst van de vismijn maar bij het uitbreken van de tweede wereldoorlog vluchtte hij naar Engeland waar hij als zeevisser werkzaam was, ondermeer aan boord van de Z.72 van reder Theophiel Van Wynsberghe. Na de oorlog pakte hij opnieuw zijn werk op in de Zeebrugse vismijn tot hij in 1972 op rust ging.

Ook zijn vrouw was van geen kleintje vervaard. Vanaf 1932 was zij bedrijvig als garnaalpelster voor een groot Zeebrugs bedrijf. Zij kreeg dagelijks 15 kg garnaal te pellen en verdiende daarmee... 1 fr per kg. Bovendien breidde zij ook nog viskorren. Eén zo'n korre nam ongeveer één maand in beslag en zij verdiende daarmee duizend frank. Dat was nodig want zij moest, gezien haar man in Engeland verbleef, zien zelf aan de kost te komen.

Aan het echtpaar biedt ons blad zijn oprechte gelukwensen en nog vele jaren in goede gezondheid.

BELGIE

De O.168 „Limanda” verkocht verleden week te Fleetwood en zette 54 bennen, hoofdzakelijk tong in de markt waarvoor rond de 400 duizend frank werd besomd. Dit was de tweede maal in een maand dat daar verkocht werd.

JAARLIJKSE HERDENKING VAN ALLE OP ZEE OMGEKOMEN BELGISCHE VISSERS TE NIEUWPOORT

Gewoontegetrouw heeft op pinkstermaandag, 31 mei e.k. de plechtige herdenking plaats van alle op zee omgekomen Belgische vissers. Zoals vorig jaar zal de vissersmis in de stedelijke vismijn worden opgedragen. Verder blijven zowel de zegening van kaai en vissersvloot en de plechtigheid aan het vissersgedenkteken ongewijzigd. Het programma op Pinkstermaandag is als volgt.

9.40 u. : samenkomst van de personaliteiten ten stadhuisse.

9.45 u. : optocht naar de Kaai.

10.00 u. : H. Mis in de benedenruimte van de vismijn.

10.45 u. : plechtigheid aan het gedenkteken van de vissers ;

- toespraak door schepen W. Vermote

- neerleggen van bloemen

- Vaderlands Lied en Vlaamse Leeuw

11.30 u. : feestzaal vismijn

- huldiging meest verdienstelijke reders met toespraak door schepen R. Bendels

- receptie.

WERELDNIEUWSJES

CANADA

Gezien er aanmerkelijk minder seizoenszalm naar de rivieren van de Canadese provincie Brunswijck is teruggekeerd voor het paaien, heeft de Canadese minister voor de visserij, de heer Romeo Le Blanc zich verplicht gezien beschermende maatregelen uit te vaardigen. Aldus zal de toelating voor de zalmvisserij op de rivieren, later open gaan en eerder gesloten worden. Wat de Fraser-rivier in Brits Columbia in Canada betreft, zal de zalmvisserij slechts open gesteld worden op het laatst van juli in plaats van op het laatst van april zoals gewoonlijk.

Het seizoen 1982 voor de volle haring in het Canadese Britse Columbia is tegengevallen. Niettegenstaande een kwotum van 35 duizend ton toegekend werd, kon de aanvoer hooguit slechts de 30 duizend ton bereiken. Vergeten wij niet dat Canada reeds sinds een viertal jaren grote hoeveelheden haring in de EEG en voornamelijk in West-Duitsland heeft afgezet gezien de hier heersende haringstop. Het ware dan ook niet verwonderlijk dat het jagen op de Canadese haring aanleiding heeft gegeven tot een zekere overbevissing met waarschijnlijk onder meer het gevolg zoals hierboven.

De totale aanvoer in Canada aan bodem-, pelagische vis en schaaldieren, zowel uit de Atlantische als uit de Stille Oceaan, is in 1981 met ongeveer 20 duizend ton opgelopen. Op een totaal van 1.305 miljoen ton tegenover 1.286 miljoen ton, mogen we echter zeggen, dat de totaalaanvoer praktisch gelijk gebleven is. Aan bodemvis werd het nu 780 duizend ton tegen 775 duizend, aan pelagische vis waaronder 60 % haring en 22 % zalm werd het in 1981 voor 334 duizend ton tegen 328 duizend in 1980. Aan schaaldieren werd er 191,6 duizend ton aangevoerd tegenover 183 duizend. Toch indrukwekkende cijfers voor de Canadese economie.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

Stipte bediening

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

IERLAND

In Ierland zal de aanlegpier van de vissershaven Burtonport met vijftig meter verlengd worden om aan de groeiende activiteit het hoofd te kunnen bieden. Dit kadert in de gevoelige uitbreiding die de Ierse visserij in de laatste jaren kende. Tekennend voor ons is omgekeerd dat wij in onze afslagen eerder geplaagd zitten met ons teveel aan lossings- en akkommodatieruimte.

WAAR IS HET VISSERIJBLAD VERKRIJGBAAR ?

Buiten het onderschrijven van een abonnement is het "Visserijblad" ook nog op volgende verkooppunten verkrijgbaar. Op verzoek kan de dagbladverkoper ook aan huis leveren tegen de prijs van 50 fr. per exemplaar.

OOSTENDE

- Internationale Boekhandel, A. Buylstraat, 33
- Internationale Boekhandel, Th. Vanloostraat, 26 (Vuurtorenwijk)
- Algemene Lektuur, Kapellestraat, 65
- Algemene Lektuur, Torhoutsesteenweg, 332
- Devos, Spaarzaamheidstraat, 1
- Ketelers, Stuiverstraat, 91

BREDENE

- Berten, Buurtspoorwegstraat, 48
- Bolle G., P. Elisabethlaan, 72

NIEUWPOORT

- Vermote, Langestraat, 127

KNOKKE-HEIST

- Bij Wieke,
- Algemene Lektuur, Knokkestraat, 118
- Verstappen, St.-Antoniusstraat, 45

ZEEBRUGGE

- Verstraete, Heiststraat, 71

STAKENDE VISLOSSERS TE GRIMSBY KWAMEN VAN KALE REIS TERUG

Omdat ze meenden niet genoeg te verdienen, hadden de vislossers te Grimsby een 24-uren staking aangegaan. De reders waren toen wel verplicht het lossen te laten gebeuren door hun bemanningsleden en familie. Toen de lossers na de 24-uur staking het werk terug wensten over te nemen, werden zij door de reders wandelen gezonden.

Een akkie voor de rechtbank door de lossers ingesteld omdat de reders, met niet als lossers geregistreerd personeel, werkten, werd door de rechtbank afgewezen. Nochtans vaardigde de voorzitter een order uit waarbij de vislossers tijd hadden tot de zondag om terug het normaal werk aan te vangen, terwijl het de reders tot één uur later verboden werd, niet als vislosser ingeschreven personeel te aanvaarden. Het was dus duidelijk dat de vislossers op het scherp van het mes gezet werden. Zo zij niet normaal aan het werk gingen, had de reder het recht om één uur later, eigen bemanningsleden, familie en anderen aan het werk te zetten.

De vislossers kozen echter eieren voor hun geld, en hebben de normale werkzaamheden om één uur aangevat en dit zonder dat er een oplossing kwam voor hun nieuwe eisen voor loonsverhoging. Daarbij kwam dan nog dat de Grimsby vislandingskompagnie de zekerheid van de kant van de vislossers wenste, dat zij niet zouden overgaan tot het weigeren van bepaalde overuren indien het schip niet volledig los was, noch tot het houden van stakingen midden het lossen of enige andere actie, die schade zou kunnen berokkenen aan de reders en vissers.

De vislossers eisen 6,72 % meer op hun normaal loon evenals op hun overuren en bonussen. Zij werden hierin gesteund door de machtige Britse Transportbond waartoe zij behoren. De vislandingskompagnie van Grimsby die verleden jaar reeds een tekort boekte van 5,2 miljoen B.fr. kon echter deze eis niet onderschrijven. Een vertegenwoordiger van de kopers, die nochtans niet getroffen wordt door deze eis, wist toch te vertellen, dat men te Grimsby, zowel van rederskant als van de kant van de havenadministratie en kopers, allemaal enkele gaatjes van de buikriem hebben moeten aanhalen, maar dat alleen maar de vislossers en de syndikaten hierop een uitzondering wensten te maken. Ook de reders doen veel om het bedrijf te Grimsby gaande te houden. De houding van de vislossers wordt dan ook als totaal onverantwoordelijk aangezien.

De voorzitter van het verbond van de Grimsbyseiners voegde daaraan toe, dat hun organisatie ook niet van plan is priksstakingen te aanvaarden. Samen met het verbond van de kopers, hebben zij een plan uitgewerkt om het lossen over te nemen in geval de vislossers opnieuw het werk zouden stilleggen. Indien deze laatste wensen te staken, dan is dit hun zaak, aldus reders en kopers maar wij zullen onze vis niet laten rotten of de kwaliteit hiervan niet laten aantasten.

Dat de reders en vissers hierbij door de rechtbank in het gelijk gesteld werden op basis van heirkraft, kwam zeker hard aan voor de zich alles veroorloovende syndikaten die deze maal van een erg kale reis terug kwamen.

Volgens de woordvoerder van de vislossers overtreedt men de wet door niet-geregistreerde lossers in te zetten. Daarom ook hebben zij de namen genoteerd van de gelegenhedswerkers en aan de rechtbank en aan de werklozen dienst medegedeeld. Zij eisen het voorleggen van het geschil voor een neutrale arbitragecomité zoals dit voorzien is, maar niet voor een gewone rechtbank. Anderzijds verdienen de vislossers thans reeds 14.400 B.fr. per week zonder te spreken van hun profijtjes, hetgeen van de zijde van reders, administratie en kopers als overvloedig betiteld wordt in een periode waar iedereen water in de wijn moet doen en dit voor een ongeschoold werk. Ondertussen is er ook bij het gerecht wat veranderd. Toen verleden jaar de verantwoordelijken voor de rechtbank gedaagd werden, die niet geregistreerde lossers aanvaard hadden op een ogenblik dat de vislossers midden in het lossen van twee IJslandse vaartuigen, het werk stil legden, werden zij door de rechtbank schuldig verklaard, alhoewel deze geen boete noch sanctie uitsprak. Het is inderdaad tijd dat iets verandert en we menen dan ook, dat de macht van de syndikaten haar hoogtepunt voorbij is, daar zij in plaats van werk te helpen verschaffen, zij de oorzaak zijn van de triestige toestand waarin het grootste gedeelte van de bedrijven vertoeven.

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

ENGELAND

De heer Aitchison, voorzitter van de Engels-Schotse producentenorganisatie heeft openlijk en duidelijk de Denen beschuldigd van visserij op ondermaatse haring in het Kattegat en Skagerak, waardoor de haring die op volwassen leeftijd naar de Schotse kust uitwijkt, zodanig aangetast wordt, dat herstel hiervan onmogelijk wordt zolang de EEG aan deze schandalige visserij geen einde stelt. We herinneren ons in dit geval het bezoek van Britse schippers en leider van producentenorganisaties, twee jaar geleden, aan Deense havens, waarbij zij geschokt werden door het aanvoeren van ondermaatse haring bestemd voor de vismeelfabrieken.

De Britse producentenorganisaties zien een slecht voorteken in het in de minderheid stellen van de Britten in de Commissie en Ministerraad inzake de EEG-landbouwpolitiek. Zij vrezen, vermits men afgeweken is van de regel van de eenparige beslissing, dat dit eveneens toepassing zal krijgen in de visserij, onder meer voor wat de toegang tot de Britse wateren betreft en de verdeling van de totale EEG-kwota, in nationale kwota waarbij Groot-Brittannië er niet meer zo gunstig uit zou komen.

Maar onze Tindemans zal alles in de gaten moeten houden.

Te Fleetwood werden verscheidene, in het visserijdok gedumpte plastic visbakken in de schroeffunnel van een havenbevoorradingsschip aangezogen, waardoor de motor stil viel en het schip stuurloos afdreef. Gelukkig kon een aanvaring met een ander vaartuig of met de kademuren vermeden worden. Door de havenkapitein van Fleetwood werden de vissers, kopers en de visbedrijven er nog eens speciaal op gewezen, dat er geen touwen, kabels, visbakken of ander afval in de dokken mag gedumpt worden. Het is dus in België alleen niet dat hierop moet worden gewezen.

H.M.S. Londonderry, een Brits veteraan fregat-schip, die de twee IJslandse kabeljauwoorlogen meemaakte, toen IJsland respectievelijk haar visserijlimieten tot 50 en tot 200 mijl uitbreidde, is uit de mottebollen genomen en wordt thans opgetuigd op een Engelse scheepswerf om ingezet te worden op de ... Falklands. Dit maakt dus reeds 5 grote diepvriestailleurs en een visserijbeschermingsschip.

Nadat de kopers te Peterhead weigerden de ongeveer 20 BF per gebruikte visbak te betalen, wanneer zij hiervoor hun eigen visbakken gebruikten maar toch aangemaand werden te betalen, en nadat een rel ontstond toen aan deze kopers het aankooprecht geweigerd werd, waardoor de vraag gevoelig verminderd en de afzet stakte hetgeen ten nadele van de vissers uitviel, werd een vergadering onder de partijen belegd waarbij het bennerecht van 20 fr teruggebracht werd tot 14 BF. Hier kosten de bennen 11 fr en zij die vis overbrengen per container rekenden zo maar 40 à 45 fr de kist.

TOP-MAKREELSEIZOEN VOOR DE IERSE TRAWLERS

De steile opgang van de Ierse visserij, zowel wat de uitbreiding en modernisering van de vissersvloot, als wat de aanvoer betreft, werd nog in het afgelopen najaar en aanvang 1982 in de hand gewerkt door het zeer groot succes van de Ierse seine-makreelvloot.

Sommige van de Ierse supertrawlers hebben in het makreelseizoen alleen reeds fantastisch bekende brutobesommingen gemaakt van over de 100 miljoen B.fr.! Anderzijds bereiden de betrokken schippers zich voor op minstens even grote aanvoeren voor het volgende makreelseizoen, zoniet nog groter.

De Ierse schippers hebben de grote makreelscholen in al die weken en maanden gevolgd vanaf de kust van het graafschap Donegal in relatief ondiepe wateren, tot West van Galway in wateren van 235 m. en 275 m. diep, 100 mijl ten zuiden van Castletownbere. Een ganse karwei was wel het aan boord brengen van de zware zakken makreel. Het moet zijn, dat de betrokken Ieren er goed brood in zien, vermits reeds twee Ierse makreeltrawlers, enerzijds naar een werf in Nederland, anderzijds naar een werf in Noorwegen, vertrokken zijn om er met liefst 9 meter uitgelengd te worden! Het gaat over de trawlers „Seamus Tully” en „Jasper Sea”. Bepaalde an-
16/109

dere schippers hebben niet gearzeld een bouworder te plaatsen voor groter trawlers, of op zoek te gaan naar zeer goede tweedehandse groter trawlers met daarbij het te koop stellen van hun eigen trawlers beneden de 100 voet (30,50 m.) Deze bestaande trawlers hebben trekkracht te kort vooral voor de visserij in dieper wateren, terwijl eveneens de lieren moeilijk het zware werk aankunnen. Deze vaartuigen, evenals de 25-meters, die over geen speciale tanks beschikken voor het bewaren van de makreel in met ijs gekoeld zeewater, hebben zich gelukkig goed uit de slag kunnen trekken met de kabeljauwvisserij, toen zij niet in aanmerking kwamen voor verdere makreelvisserij in de te diepe wateren.

Deze fantastische makreelvisserij licht dus een tipje op van de sluier waarom Nederlandse rederijen het wagen, gloednieuwe, super-modern uitgerust diepvrieshektrawlers van meer dan 70 meter te laten bouwen en in bedrijf te stellen ter makreelvisserij. Alleen geeft men daar geen vangst- of brutobesommingen vrij. Hopen we nu maar, dat men de kip met de gouden eieren niet vermoordt door een te omvangrijke visserij.

IERLAND

Een Ierse schipper werd door de rechtbank van Cork vrijgesproken van illegale haringvisserij, gezien de officier van het patrouillevaartuig die de schipper in overtreding nam voor de rechtbank het onderscheid tussen haring en pilchard niet kon geven en de schipper staande hield dat de, volgens de officier aan boord gevonden haring, geen haring was maar pilchard...! Was dit een slimme schipper, of een domme officier of was het inderdaad een pilchardvangst? Wie zal het zeggen?

In Ierland heeft men het groot nut ingezien van het plaatsen van aanduiders die het volume van de gevangen vis in de netten weergeven. Inderdaad was de makreelvangst bij de Ierse seine-trawlers het afgelopen seizoen zo overvloedig, dat men meer dan eens gekonfronteerd werd met grote moeilijkheden bij het inhalen van een tot barstens toe gevuld net, waardoor meer dan eens de vangst gedeeltelijk verloren ging. Behalve het verlies aan vis en vistuig, ging hiermee eveneens visverlet gepaard. Men noemt deze aanduiders, het „C.I.S.”, namelijk het Catch Indicator System.

Ook de Ierse vissers beginnen zich zorgen te maken over het uitblijven van een gemeenschappelijk visserijreglement voor de EEG. Inderdaad, zo dit niet in voege komt vóór het einde van het jaar 1982, vervallen alle beperkingen wat de visserij betreft, behalve dan de kwota en mag men tot onder de kusten van alle partnerlanden komen vissen. Landen met uitgestrekte kusten, zoals Groot-Brittannië en Ierland, zouden hier natuurlijk het grootste slachtoffer van zijn. Daarom dan ook de onrust die zich in dit land begint te manifesteren. Betrokken visserijorganisaties moeten zich echter in de eerste plaats tot de Britse regering richten, die weerom het onderste uit de kan wenst.

De Ierse eksport van diepbevroren makreel naar Nigeria aan de Afrikaanse Westkust bedroeg in 1981 méér dan 650 miljoen Belgische frank tegenover 130 miljoen in 1980. Ook de Ivoorkust, eveneens een Westafrikaans land langs de Atlantische Oceaan, nam in 1981 voor de eerste maal diepbevroren makreel van Ierland af. Zo te zien wordt Ierland een geduchte konkurrent voor Nederland wat de uitvoer naar Nigeria betreft.

BRITSE SEINETREILER ZONK IN 8 MINUTEN NA AANVARING

8 OPVARENDEN GERED

Een Britse seinetreiler zonk in acht minuten tijd nadat het vaartuig aangevaren werd door een bevoorradingsschip van een olieboortoren. Het gaat hier om een 24,5 m. houten vaartuig gebouwd in 1970 en die in de nabijheid van het Ekofisk-olieveld door een aanvaring een dergelijk lek vooraan bakboordzijde kreeg dat het onmiddellijk duidelijk werd dat de treiler verloren was.

Het gaat om de „Steadfast” uit Anstruther (Schotland). Het ongeval gebeurde in het Noors gedeelte van de Noordzee. De „Steadfast” had een zesdaagse visserij beëindigd en had 400 ben kabeljauw en schelvis aan boord die in Aberdeen in de markt zou gezet worden.

De aanvaring gebeurde in dikke mist op 200 mijl oost van Aberdeen. Toen men inzag dat geen mogelijkheid bestond voor het redden van het vaartuig, werd het reddingsvlot uitgezet en verlieten de acht bemanningsleden het zinkende vaartuig. Ze werden aan boord genomen van de aanvaarder, de Noorse „Safetruck”, die hen in de Noorse haven van Stavanger afzette. Door bemiddeling van de directeur van de Aberdeense middenslagtrawlers werd naderhand een vliegtuig naar Stavanger gestuurd om hen af te halen en in Aberdeen aan land te zetten.

Op het ogenblik van de aanvaring had de schipper nog de mogelijkheid gezien om vijf vaartuigen, eveneens uit „Anstruther” die samen met de „Steadfast” in de nabijheid van Ekofisk de

visserij bedreven, te waarschuwen van de aanvaring met de melding, dat de bemanningsleden veilig waren. Het waren deze trawlers die over de radio de thuishaven van de aanvaring en het vermoedelijk zinken van het vaartuig verwittigden.

Eén en ander maakt weer duidelijk dat, vooral in de mist, het vissen in de nabijheid van een olieplatform niet zonder gevaar is, vooral vanwege het verkeer van bevoorradingsschepen voor betrokken olieplatforms.



- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

111e Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

BLIJFT GROENLAND TOCH IN DE EEG ?

Nadat het Groenlandse referendum over het al of niet uitstappen uit de EEG, 52 % stemmen opleverde voor het uitreden, voornamelijk gesteund door de socialisten en uiterst-linksen, hebben de zo pas gehouden verkiezingen een overwinning voor rechts opgeleverd.

De rechtse partijen zijn niet zo bijzonder gewonnen voor een uitreden en vermits anderzijds het referendum slechts een aanbeveling was voor het parlement, waarop tot op vandaag nog niet werd ingegaan, is er dus goede reden te hopen, dat het nieuwe parlement zeker deze linkse aanbeveling nevens zich zal leggen.

Het is vooral West-Duitsland die hierdoor geëindigd zou zijn. Inderdaad, in de overeenkomst tussen de EEG en Groenland, waarbij dit laatste land over EEG-subsidies en kredieten kan beschikken, zijn het vooral de West-Duitsers, die

als eersten genieten van de bilaterale visserij-overeenkomst. Het nieuws over de rechtse overwinning, namelijk hoofdzakelijk dus van voorstanders van het EEG-lidmaatschap werd er dan ook met een zucht van verlichting ontvangen en voedt de hoop dat de grote West-Duitse treilers verder in de Groenlandse 200-mijlszone aan hun trekken zullen komen. Het gaat hier niet alleen om Groenlandse garnalen, maar ook om de visserij op de rode poot, met als niet te verwaarlozen bijvangst de kabeljauw, alhoewel deze bijvangst op slechts 10 % werd vastgelegd.

Behalve de tolvrije invoer van hun eigen visserij-producten bekomen de Groenlanders van de EEG nog heel wat andere voordelen, zodat het niet ondenkbaar is, dat de EEG zelfs een nog betere bilaterale visserij-overeenkomst zou kunnen afsluiten met de nieuwe regering die zal ontstaan uit de rechtse overwinning.

VERSCHEIDENE

Peru heeft een lening bij de Verenigde Staten aangegaan van bijna anderhalf miljard B.fr. om de kortlopende krediet schulden van de inleggerijen en diepvriesbedrijven over te nemen. Het gaat hier over 78 inleggerijen en 31 diepvriesbedrijven. Om echter allen volledig uit de financiële put te helpen, is er bijna vijf miljard B.fr. nodig. Het overnemen van deze schulden is geen kwijtschelding, maar een steun om het bedrijf te kunnen voortzetten en betere tijden af te wachten, hetgeen wij overbruggingskredieten zouden noemen.

Eén der voornaamste tonijninleggerijen uit San Diego in de Staat Californië, „Castle & Cooke” heeft medegedeeld, dat het bedrijf voor onbepaalde duur zal sluiten gezien er te weinig afzet is en te veel stock aanwezig. Hierdoor komen er 900 werknemers op straat. Ook twee andere inleggerijen zijn reeds een bepaalde tijd in moeilijkheden en hebben zich ook reeds verplicht gezien enkele honderden werknemers op te zeggen.

Het is praktisch zeker dat de Verenigde Staten voor haar tonijnvissers een toelating tot het vissen in de 200-mijlszone van Costa-Rica zal bekomen, dit tegen betaling van een jaarlijkse vergunningsvergoeding. De onderhandelingen met Mexico voor een vergunning voor de tonijnvisserij komen echter niet van de grond.

Het jaar 1981 was het slechtste voor Japan sinds de tweede wereldoorlog wat betreft het aantal door de Japanse werven afgeleverde nieuwgebouwde vaartuigen. Toch nog altijd 429 vaartuigen voor een brutotonnage van 40 duizend ton, of ongeveer een gemiddelde van iets over de 900 Brt per vaartuig. Men wijkt dit vooral toe aan de hoge brandstofprijzen, die het uitbaten van een vissersvaartuig te veel risikodragend maken. Het gemiddeld getal afgeleverde vaartuigen van 1965 tot en met 1973 was 800 per jaar. Vanaf dit jaar en gepaard gaande met de brandstofprijzerverhoging, ging het echter in dalende lijn.

VERSCHEIDENE

Na een bijeenkomst in de IJslandse hoofdstad door vertegenwoordigers van IJsland, Noorwegen, Denemarken (voor Groenland), Canada, de Verenigde Staten en de EEG werd beslist de visserij op de zalm te verbieden buiten de 12-mijlszone. Dus integendeel van wat men altijd verbiedt, zou het hier dus om een verbod gaan BUITEN de 12-mijlszone, voor zover de autoriteit van de kustlanden zich over de economische zone (200 mijl) uitstrekt. Er zouden slechts 2 uitzonderingen komen, namelijk in een gebied 40 mijl west van Groenland en 200 mijl uit de Faroë. De vertegenwoordigde landen kwamen eveneens akkoord om een internationale organisatie voor bescherming voor de zalm op te richten.

Een droogdok gebouwd door Rusland voor het Afrikaans land Mozambique, werd over zee vanaf de Baltische Zee naar de Afrikaanse kust langs de Indische Oceaan overgesleept. Dit droogdok is voor de uitvoering van herstellingen aan de vissersvaartuigen bestemd en kan vaartuigen tot 4.500 ton opnemen met een maximum lengte van 120 meter.

Wegens de hoge brandstofuitgaven ziet de marine van Sri Lanka zich verplicht de inzet van patrouillevaartuigen voor de bescherming van de 200-mijl visserijzone te beperken. In de wateren van Sri Lanka, het vroegere Ceylon, wordt er inderdaad nogal wat gestroopt, vooral op de waardevolle grote garnaal.

VERSCHEIDENE

Op aanbeveling van de EEG-biologen zal er nu voor de zesde opeenvolgende maal geen toelating verleend worden voor het vissen van een zomerkontingent haring rond de Shetlands. Het toegestaan kontingent haring in de Ierse Zee is slechts 3.800 ton en in de Clyde 2.500 ton. Eén en ander heeft grote ontstemming verwekt onder de Shetland en Schotse vissers.



Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken. U bent er van harte welkom. Denk eraan.

De BBL denkt aan u ...