

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 3 september 1982 - Nr. 33

DE ZIEKELIJKE TOESTAND VAN ONZE VISSERIJ EN VISHANDEL Het tekort aan IJslandse vis

Dat er sedert maanden in de Belgische vismijnen en dus in het bijzonder ter Oostendse vismijn, meer en meer een tekort is aan IJslandse vis, is een feit, welke niet alleen niet onopgemerkt voorbij gaat, maar tevens zeer nadelig is voor de ganse groothandel, welke meer en meer aangewezen wordt op invoer uit vreemde landen, van waar ronde vis kan ingevoerd worden.

Dat die invoer uit de ons omringende landen, zoals Engeland, Duitsland en Denemarken ook al veel moeilijker, dus duurder wordt, bewijst de fantastische prijzen welke in de laatste maanden voor ronde vis, dus kabeljauw, grote schelvis, klipvis (rode bonen), koolvis, enz., ter vismijnen (Oostende) gegeven wordt.

Het is immers een feit, dat er van de tien Belgische IJslandse vissersvaartuigen, die nog ter markt kwamen, er op het huidige ogenblik nog slechts twee zijn overgebleven, nl. de O.129 van Mw. Vincent en de O.317 van de heer Raym. Claeys in zijn rederij N.V. Noordvisserij, die de IJslandvisserij bedrijven. De O.318 „Belgian Sailor” vaart momenteel op de Noordzee en heeft de verre reizen naar IJsland voorlopig laten varen om zijn geluk dichterbij te beproeven.

En dit schijnt de knappe reder althans in deze periode goede resultaten op te leveren, vermits de O.318 deze week, na een reis van 13 dagen, 2.095.000 fr. besomde.

De andere IJslanders, zoals de O.334, de O.216 en nu ook de O.81, toebehorende aan de rederij „De Zeester” van de heer Pintelon, liggen sedert maanden met zware machinebreuk in de haven en er schijnt voorlopig in een eventuele herstelling of vernieuwing althans voor wat de O.216 en de O.81 betreft, geen schot te komen, terwijl de O.334 als veroordeeld tot sloop, waarschijnlijk nooit meer de visserij zal hernemen.

Voeg daarbij de zware brandstofkosten welke elke reis naar IJsland meebrengt, zodat er van een besomming van twee miljoen frank, als men deze dan nog maakt, niets overblijft, in acht nemend, dat 70 duizend liter gasoil, momenteel al rond de 900.000 frank kost.

Voeg daarbij de lonen en sociale lasten en de algemene onkosten en men zal zeker met een besomming van twee miljoen frank niets overhouden.

Daarenboven kan IJsland elk ogenblik, mits een vooropzeg van zes maanden, onze IJslandvisserij doen stopzetten, zoals ze het ten andere sedert lang met de Engelsen en de Duitsers heeft gedaan.

Dit alles overwegend en vooral de bevoorrading in ronde vis, welke steeds een belangrijke consumptie in België vertegenwoordigde, mag het dus een gelukkig feit genoemd worden dat een vooruitziende visgroothandel, zoals Morubel, een initiatief genomen heeft om te trachten elke week onze vismijn van IJslandse vis te voorzien, niet door een rechtstreekse invoer voor zichzelf, maar bij openbare verkoop, zodat elkeen in de Oostendse vismijn de gelegenheid zal hebben, zich IJslandse rondvissoorten aan te schaffen.

Inderdaad vanaf 17 september zal naar het schijnt, elke vrijdag zich een IJslands vissersvaartuig of koopvaardijship zich ter markt aanbieden met 1.000 à 1.500 bennen vis, wat zo iets van 75.000 kg. vertegenwoordigt.

De Oostendse agent van deze IJslandse rederij, heeft als marktdag vrijdag verkozen, deels om de handelaars toe te laten hun cliënteel in te lichten en hun verzendingen en kuisen van vis te vergemakkelijken en anderzijds om de Belgische schepen, welke meestal de maandag- en dinsdagmarkt verkiezen, niet in de weg te lopen.

Deze proefneming kan slechts toegejuicht worden omdat het niet alleen werk verschafft in de reeds zo ver benadeelde Oostendse vissershaven, maar het opnieuw de handel zal leefbaar maken en ook voor de reders, hoe kortzichtig er sommigen ook over denken, een goede zaak is.

Het is immers een feit, dat de visserij en de vishandel zich meer en meer naar Zeebrugge verplaatst heeft. Dit heeft ook aldaar een veel levendiger handel doen ontstaan en grote rederijen en vishandelfirma's doen groeien.

Wie de Oostendse markt van 1920 tot 1950 heeft gekend, zal het met ons eens zijn, dat van die toekomstige Eurohaven en grote export vishandel niet veel zaaks is overgebleven en tengevolge van allerlei toestan-

den, ook het bemanningsprobleem moeilijkheden blijft scheppen, zodat het niet te verwonderen valt dat Oostende in tien jaar tijd tot tweederangsvissershaven is teruggeval-

len.

Kan daaraan verholpen worden?
Waarom niet! Maar hier moet van hoger hand krachtadig opgetreden. Dan dient voor de varende vissers een fiscaal probleem opgelost die automatisch ten goede zou komen aan een bemanningsprobleem met voor gevolg scheepsbouw, betere uitrusting, meer opbrengsten en dus een vlugger modernisatie zoals we deze nu te Zeebrugge in enkele jaren op fantastische wijze hebben zien tot stand komen.

Voeg daarbij ondertussen een tijdelijk initiatief van sommige visgroothandelaars, zoals Morubel, Levecke en Madelein, om maar die te noemen, en dan is een crisis, zoals we er nu opnieuw een beleven, te overbruggen en naar betere wegen te leiden in het belang van de ganse visserijgemeenschap.

Het huidige initiatief stemt ons hoopvol. Vanwege de regering kan zoals hierboven vermeld, ook iets meer verwacht worden, inzake de brandstofkosten, inzake het fiscaal probleem voor reders en vissers, inzake het moderniseren van ons visserijonderwijs, dat zeer achterlijk is geworden en waar men ter plaatse met luchtkastelen blijft trappelen en er weinig of niets aan doet om ook hier de moderne wetenschap en techniek ten nutte te maken.

Ons huidige visserijonderwijs dient hervormd als vakscholen met vakkundig bewaarde leraars en niet, zoals we thans triestig genoeg moeten vaststellen, dat velen onder hen als onbekwaam dienen bestempeld om de voor een moderne visserij bestemde krachten, behoorlijk vakkundig op te leiden.

Ook dit zal misschien in de oren van sommigen niet aangenaam klinken, maar de waarheid, hoe hard ook, heeft haar rechten.

Het gaat hier om de belangen van een bedrijf, dat door de eeuwen heen de fierheid en de rijkdom van ons land is geweest.

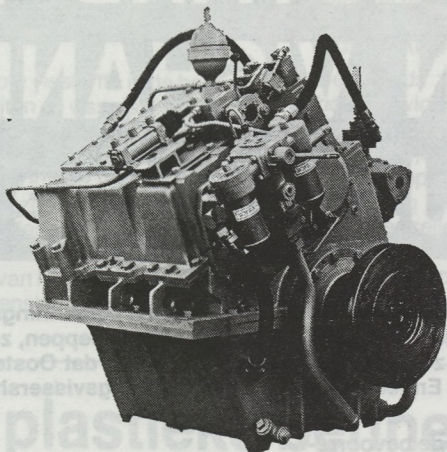
P. VANDENBERGHE.

MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.

Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellingdam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaet, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.

Deze betrouwbaarheid, in combinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

VAN STIGT BV

avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



DE BRANDSTOFFPRIJS GROOTSTE KOSTENFAKTOR

Ook in het buitenland heeft men ten overvloede aangetoond, dat de brandstofprijzen thans de grootste kostenfaktor geworden is in de visserij. In de uitgave „De Kottervisserij in een breder perspectief” van het Nederlandse L.E.I. (Landbouw - Economisch - Instituut) noteren we onder meer:

„De stijging van de olieprijs is één van de sterkste invloeden die de laatste jaren op de gang van zaken in de kottervisserij heeft ingewerkt. De in Nederland meest bedreven visserij, de boomkorvisserij is energie-intensief. Grote boomkotters verbruiken 2 & 2,5 liter brandstof per kgr. aangevoerde vis. Het nagenoeg verdubbelen van de gemiddelde gasolieprijs van 1978 op 1980 deed bij de grote Maatschapkotters (boven de 1.100 pk) het aandeel van de besomming dat de olielasten voor zich opeisen, toenemen van 18% tot 33%. Bij de Arbeidsovereenkomst steeg dit aandeel zelfs van bijna 22 tot 40%. Daarmee werd dit de grootste kostenpost in de exploitatie van deze grote schepen. Groter nog dan de loonkosten waarvan het aandeel in de bruto-opbrengsten in dezelfde tijd afnam van ongeveer 33% tot ongeveer 28% en bij de Arbeidsovereenkomst praktisch gelijk bleef met iets meer dan 33%”.

Wijzelf voegen hieraan toe, dat ook in de mindere energie-intensieve visserijen de brandstofprijzen gevoelig is gestegen als kostende faktor, maar dat dit zich natuurlijk in het bijzonder voordoeft in de boomkorvisserij.

Was de gasolie verdubbeld in prijs in de periode van 1978-80, dan is deze niet stil blijven staan vanaf januari 1981 tot op heden.

In dit verband beschikken wij over de cijfers langs onze kust en dit leert ons dat de gasolieprijs in januari 1981 op 9,40 fr. genoteerd stond en thans op 13,34 fr. We veronderstellen dat dit wel hetzelfde zal zijn voor alle E.E.G.-landen en bijgevolg ook in Nederland. Dit betekent terug een stijging van meer dan 40%!

Anderzijds zijn de loonkosten in feite niet afgenomen in absolute waarde, vermits op procent van de bruto-opbrengst gevaren wordt, maar gezien de prijs van gasolie als kostende faktor zich meer opdrong, vermindert de loonkost procentsgewijs. Men mag hieruit dus geen verkeerd besluit trekken alsof de lonen verminderd werden.

Omgekeerd zouden we wel eens graag de cijfers van de energiekosten in de landelijke bedrijven kennen over dezelfde tijdspanne in % of in absolute cijfers uitgedrukt, dan zou meteen kunnen vastgesteld worden, dat deze laatste, in absolute cijfers niet veel stegen, maar zelfs als kostenfaktor, procentsgewijs achteruit gegaan zijn. Dit is nu juist het drama voor de visserij, dat het in deze bedrijfstak niet voldoende is om luchtkastelen te bouwen omtrent structurele vernieuwingen, aan rationalisatie, robotisatie, automatisatie en computerisatie, daar het gunstig effect hiervan niet voldoende hoog is om de immer stijgende prijs van de brandstof te neutraliseren. In de landelijke bedrijven worden de voordelen van de automatisatie echter niet te niet gedaan door één, uit de hand

lopende stijging van de energie van node voor de bedrijven.

Het is onbegrijpelijk dat men bij de betrokken regeringen dit niet wenst in te zien en men zich daar eenvoudig vanaf doet, wanneer het niet over landbouwproblemen gaat, men het thans reeds tot op de draad versleten cliché-gezegde, dat men ook in de visserij tot structurele hervormingen moet overgaan en dat dit het enig probleem is, net als voor de landelijke bedrijven.

Dergelijke stellingname is radicaal verkeerd en dat weten de ambtenaren van het Ministerie van Landbouw en Verkeerswezen die de visserij kennen, maar al te goed.

Het is daarom dubbel te betreuren, dat op het

Ministerie van landbouw en... de visserij (?) er zelfs aan het kabinet niemand meer verbonden is, die onze huidige zeer moeilijke visserijvraagstukken kent en zonder vooringenomenheid een Staatssecretaris zoals de heer De Keersmaecker, zeer bevoegd in landbouwzaken, maar volledig onwetend of vooringenomen inzake visserijaangelegenheden, behoorlijk en technisch overtuigend kan voorlichten.

Mocht dit wel het geval zijn, dan zou diezelfde minister misschien ook voor de visserij dezelfde nuttige rol kunnen vervullen, zoals hij dat, met alle middelen in zijn bereik, voor de landbouw doet, want de visserij heeft nu eenmaal geen „Boerenbond”.

P. VANDENBERGHE.

NOG DE FAILLISSEMENTEN IN DE ZEEVISSERIJ

In ons vorig nummer verscheen onder deze titel een bijdrage in verband met de gedwongen verkoop van de vissersvaartuigen Z.40 en Z.41. In dit stuk hebben wij een foute beoordeling gemaakt. Het is immers zo dat in desbetreffend geval art. 37,3° van de Wet betreffende de Zeevaart en Binnenvaart van toepassing is.

In dit verband ontvingen wij van gerechtsdeurwaarder Jan Van den Meersschaut een juiste uiteenzetting van de toestand welke wij hieronder integraal weergeven. De tekst luidt als volgt:

Mijnheer,

In „Het Visserijblad” van 20/8/82 verscheen op blz. 3 een artikel getiteld: „Faillissementen in de Visserij”, waarin een foutieve voorlichting wordt gegeven betreffende voorwaarden van de verkoping, en de gevolgen van aankoop, van de Z.40 en de Z.41.

De stelling in dit artikel naar voregebracht strookt niet met de waarheid en is in strijd met het door mij opgestelde lastenkohier, waarin de verkoopvoorwaarden zijn vervat.

Gezien de vaartuigen niet verkocht worden wegens het faillissement van de eigenaars, maar wel tengevolge een beslag lastens een derde schuldenaar, niet-eigenaar, is artikel 37, 3° van de Wet betreffende de Zeevaart en Binnenscheepvaart van toepassing.

Dit artikel 37, 3° zegt woordelijk wat volgt:

„DE VOORRECHTEN EN HYPOTHEKEN GAAN TENIET: ...DOOR DE GEDWONGEN VERKOOP VAN HET BEZWAARDE SCHIP...”

Verder wordt in het lastenboek uitdrukkelijk gesteld: „HET SCHIP WORDT VERKOCHT VOOR VRIJ EN ONBELAST”, wat wil zeggen dat bij deze gedwongen verkoop de schulden aan het schip niet blij-

ven kleven, en dus niet worden overgenomen door de nieuwe eigenaar.

Het is dus onjuist te beweren dat de gebeurlijke koper zal opgezaald zitten met een erfenis van verlopen intresten en tot 1988 moet instaan voor bedragen van 352.250 fr. en 2.818.000 fr. Evenmin dient de niet-betaalde verzekeringspremie te worden gekwetend door de koper.

Graag bekam ik publicatie van deze rechtzetting.

Totdaar dit schrijven van de h. Jan Van den Meersschaut.

NOTA VAN DE REDACTIE: door het inlassen van deze brief is meteen de ware toestand der feiten weergegeven.

DE SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE VIEREN HUN 50 JAAR BESTAAN

Het is heden zaterdag dat deze machtig geworden scheepsbouwverf haar bestaan viert met als grote figuren van de opbouw de aan onze kust welgekende Raoul Wijnacker en de heer directeur-generaal Mainil.

Op deze werf is ook, na het failliet gaan van de scheepswerf Deweert te Oostende, onze sympathieke scheepsbouwkundig ingenieur Johan Verhoest, die slechts leeft voor het ontwerpen van schepen en bij ons welgekend is voor de bouw van uitstekende garnaalvissersvaartuigen, waarin hij van de O.20 nog steeds de eigenaar is.

Op deze viering komen we volgende week breedvoerig terug.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

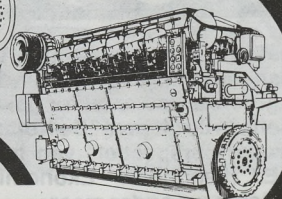
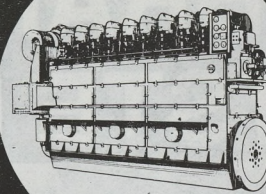
58 LITER : ± 50 KG.

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



BOLNES

STUWKRACHT IN STAAL

Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van
375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min
in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij
600 omw/min met 10-20 cyl in V-vorm.

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen aan de Lek, P.O. Box 3, Holland.
tel. 01807-14900, telex 22439

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP

 sv

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

BRIEVENBUS – BRIEVENBUS

GEWIJZIGD VERKOOPSSYSTEEM IN DE OOSTENDSE AFSLAG

Mijnheer de directeur,

Met verbazing stelden de meeste kopers vast dat een koper, vrijdagmorgen 27 augustus in de afslag de zogenaamde „klik” bijnam, dat wil zeggen de laatste niet-volle ben. Dat moest minstens iemand zijn die op de hoogte was van een verandering toegebracht aan het verkoopsysteem. Onmiddellijk op deze verbazing inhakende, werd dan mededeling gegeven, dat men thans niet alleen per veelvoud van twee ben met een maximum van honderd bennen, maar ook de onpare ben en de „klik” mede mag mijnen, dat wil zeggen de volledige, totale hoeveelheid beneden de honderd bennen. Voor bepaalde „klikjesjagers” zeker niet welkom, maar deze beslissing die door de vismijndirectie genomen werd, kan nochtans goed bijgetreden worden.

Verleden week dinsdag was er een voorvergadering gepland ter voorbereiding van de vergadering van de Vissershavenkommissie waaraan deelnamen de vismijndirectie die de stad Oostende vertegenwoordigde en de groot- en de kleinhandel. Het ging hier om een verzoek vanwege de groothandel om het nieuw verkoopsysteem per twee ben terug ter bespreking in de Vissershavenkommissie voor te brengen. De vismijndirectie meende dat het in dit verband aangewezen was om eerst een voorvergadering met de belangenpartijen te houden om reeds zoveel mogelijk de hoeken af te ronden en de tegenstellingen bij te leggen of bij te schaven. Het werk zelf in de Vissershavenkommissie zou hierdoor beduidend vergemakkelijkt worden. Deze stelling kon zeker wel bijgetreden worden.

Wat was nu echter het resultaat van deze vergadering? We mogen niet zeggen, dat het een maat voor niets was, alhoewel geen overeenstemming kon bereikt worden over de grond van de zaak zelf, namelijk de verkoop van de gewone vissoorten per twee of per tien ben, telkens met de mogelijkheid tot honderd bennen bij te nemen. Op voorstel van de vismijndirectie werd echter wel door alle partijen, dus ook door de kleinhandel, de wijziging aanvaard zoals we hierboven reeds uit de doeken deden, namelijk dat men ook de eventuele onpare ben en de onvolledige ben bij mag nemen.

Alhoewel heel veel kleine visventers en winkels, die best een kleine hoeveelheid konden gebruiken, aan de hand van hun reacties gemeten, hier niet mede opgezet zijn, verklaarde de vertegenwoordiger van de kleinhandel zich met deze wijziging toch akkoord, waarschijnlijk als tegemoetkoming aan de groothandel, dus als een soort compensatie tegenover de verkoop per twee ben.

Men moet nu dus naar de Vissershavenkommissie voor het nemen van een beslissing en een keus tussen het vorig systeem van minstens tien ben in de afslag en het nieuw gewijzigd systeem van twee bennen en alles eventueel (beneden de honderd ben) er bij. Wijselijk werd echter beslist nog vóór de gemeenteraadsverkiezingen, geen Vissershavenkommissie bijeen te roepen, want men weet nooit, dat één of andere kandidaat op een verkiezingslijst, dit eventueel in zijn kiespropaganda zou kunnen inlassen.

In elk geval, op deze kleine wijziging van het afslagreglement na, waarin de vismijndirectie reeds tot uitvoering heeft besloten, komt de stellingname van de klein- en groothandel dus ongewijzigd naar voren in de volgende Vissershavenkommissie, waaraan beiden blijven vasthouden, namelijk verkoop per twee ben gewild door de kleinhandel en verkoop per tien ben voor de groothandel.

Melden we nog, dat de wijziging die nu reeds aangebracht werd, verdedigd werd met het argument om zoveel mogelijk tijdverlies uit te schakelen. Zowel de stadsdiensten als de O.V.A. zullen dan de prijs van de onvolledige ben moeten uitrekenen op basis van de prijs per kg. die men voor de volle bennen gemiddeld heeft.

Voegen we er verder nog aan toe, dat dit verkoopsysteem ook reeds in voege is in de Zeebrugse afslag, zodat het eigenlijk niet om een nieuwigheid gaat. Anderzijds schijnt het huidige verkoopsysteem per twee ben aan de overgrote meerderheid van de kopers voldoening te geven, waaronder heel veel kopers die als grootkoper kunnen gerangschikt worden of zelfs lid zijn van de Beroepsvereniging van de visgroothandelaars. Zo stellen we vast, dat de aankoop per zes, acht, twaalf, veertien ben, enz... veel meer voorkomt dan deze per tien ben. Dat wil dus zeggen dat ook de middelgrote en zelfs grote kopers, afstand genomen hebben van de twee of drie heel grote kopers en ten eerste tevreden zijn met dit systeem dat hen in feite toelaat, de juiste en best passende aankoop volgens hun behoeften en afzetmogelijkheden te doen. We menen dan ook dat enkele zeer grote kopers het recht niet hebben hun wil aan de overgrote meerderheid van kopers op te dringen en zelfs deze wil op te leggen in hun eigen vereniging. In verband hiermede hebben we reeds bij herhaling van bepaalde leden van de vereniging van groothandelaars gehoord, dat naar hun mening niet gevraagd werd en dat de beslissingen in zeer beperkte kring genomen worden of werden. Het is nuttig dat de vismijndirectie hiermede rekening houdt.

Een vishandelaar.

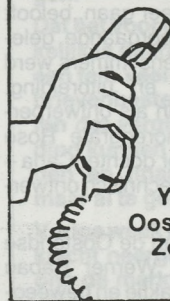
Nota der Redactie.

Voor zover ons bekend werd inderdaad door het gemeentebestuur een beperkte vergadering tussen vertegenwoordigers van de groothandel en de kleinhandel gehouden om in het bestaande geschil te trachten een vergelijk te vinden.

Op deze bijeenkomst werd echter geen overeenkomst bereikt, zodat het stadsbestuur achteraf de vertegenwoordigers van de Rederscentrale en de Onderlinge Visafslag op een bijeenkomst uitnodigde, waarop alleen het stadsbestuur en de Onderlinge Visafslag verschenen en de Rederscentrale niet. Daar werd door de O.V.A. verklaard dat, gezien het hier een zaak was, welke gaat over de belangen van reders en handelaars, het aan de Rederscentrale en de vishandel is overeen te komen, daar de visafslag alleen de beslissingen van de stad, eventueel in de Vissershavenkommissie genomen, uit te voeren heeft.

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

WIJZIGING OLIEPRIJZEN OP DONDERDAG 2 SEPTEMBER

	Wijziging	Nieuwe prijs (BTW inbegr.)
Super benzine	+0,60	33,00 fr/l
Normale benzine	+0,50	31,80 fr/l
Dieselolie	zone 0	23,50 fr/l
ongewijzigd	zone 1	23,50 fr/l
	zone 2	23,60 fr/l
Gasolie verw.	zone 0	15,53 fr/l
ongewijzigd	zone 1	15,56 fr/l
	zone 2	15,61 fr/l
Lichte fuel-oil	zone 0	15,46 fr/l
ongewijzigd	zone 1	15,49 fr/l
	zone 2	15,54 fr/l
Extra-zware fuel-oil	zone 0	9.582 fr/t
ongewijzigd	zone 1	9.617 fr/t
	zone 2	9.676 fr/t
Butaan in flessen		
ongewijzigd		34,09 fr/kg
Propan in flessen		
ongewijzigd		38,25 fr/kg
Propan in bulk		
ongewijzigd		29,91 fr/kg



ZEVENDE VISSERSSTOET OP OOSTENDSE VUURTORENWIJK

Op 12 september a.s. staat op de Oostendse Vuurtorenwijk de „zeeverij” weer centraal en meteen is het organiserend comité aan de zevende uitgave toe. Gemeten aan de ambitie waarmee de betrokkenen te keer gaan, belooft het komend gebeuren alle voorgaande gelegenheden te overtreffen. Telkens immers werd gestreefd naar vernieuwing en uitbreiding. Daarvoor staan dan mensen in als ontwerper-regisseur Werner Rabau, choreografe Rose d'Yvry – dit jaar bijgestaan door dochter Carla – organisator Kamiel Dirickx en technisch ontwerper Ray Pyson.

Voor deze zevende uitgave van de Oostendse Vissersstoet heeft ontwerper Werner Rabau vooral de nadruk gelegd op de actie en beweeglijkheid. Statische groepen werden zoveel als mogelijk gekontrakteerd of gedwongen over te schakelen op effectvolle, actieve uitbeelding. Het aantal choreografische groepen werd uitgebreid met o.a. de Chinese Hofdans waar wij de vroeger gekontrakteerde maar daarna jarenlang onbeschikbare Aglajakunstgroep opnieuw verwelkomen. De plaatselijke folkloregroepen werden in zinvolle actiegroepen ingeschakeld en verscheidene totaal nieuwe bewegingselementen werden aan de historische groepen toegevoegd om voor afwisseling en spontaniteit te zorgen. Daarnaast blijft natuurlijk ook de kleurige en rijk gevarieerde kostumering een streling voor het oog en staat de nauwgezette en artistieke grime van Rita Beernaert borg voor de historisch verantwoorde weergave en typering van epoqe en geest van ieder onderdeel van de stoet.

Alles samen mag dus gerust gesteld worden dat de Oostendse Vissersstoet aansluit bij de „betere” stoeten. Hier wordt immers, zo afwisselend en beweeglijk mogelijk, geschiedkundig verantwoord, doch terzelfdertijd levendig spektakel geboden.

SPREEKWOORDEN UIT DE VISSERIJ

De Oostendse Vissersstoet 1982 werd gebouwd rond een aantal spreekwoorden en gezegden die op vis betrekking hebben. Na de openingsgroep met muziek en vlaggeballet en de groep „Oostende, parel der Noordzeekust” komen immers de uitbeeldingen van:

– „Zijn haring braadt niet”: Julius Cesar bereidt hier de invasie van Britannia voor maar wordt door de woelige, onberekenbare Noordzee terug geslagen.

– „In troebel water is het goed vissen”: Gewijde van Dampierre komt Oostendse vissers ronselen om zeerover te gaan spelen tegen de Engelsen.

– „Al die willen ter kap' ren varen”: Aartshertogin Isabelle maakt van Jacob Besage een officiële kaper in de strijd met Piet Heyn.

– „Leven lijkt een vis in 't water”: de Oostendenaar Jaak De Winter wordt door de Oostendse Compagnie naar het verre Oosten gestuurd en er zelfs door de Keizer van China ontvangen.

– „De vis wordt duur betaald”: vooral tijdens de IJslandvaart wordt steeds weer bewezen hoe ruw en gevaarlijk het zeemansbestaan is.

– „Je moet een blikje werpen om een snoek te vangen”: in de Belle Epoque aarzelt de vissersbevolking niet om over te schakelen op even lukratieve maar aangename bezigheden.

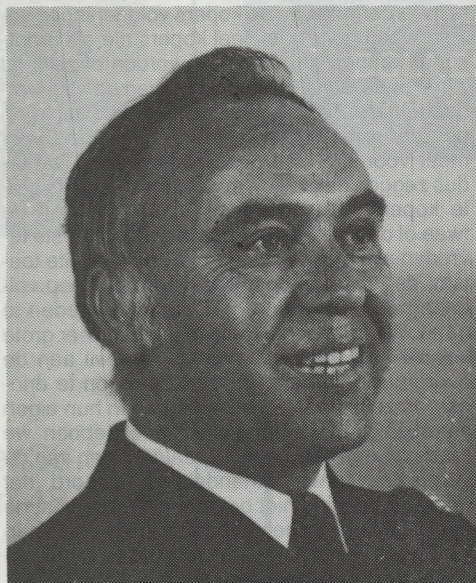
– „'t Is lijk een vis op 't droge”: niettegenstaande alles blijft de ruwe zeebonk in hart en nieren verknocht aan zijn stiel en de daaraan verbonden tradities.

– „De grote vissen eten de kleine”: de zee houdt voor ons allen een bitterzoete les in, nl. dat van een dagelijkse strijd voor het naakte bestaan... tot op de grens van het irreële.

Om dit alles gestalte te geven doet de regisseur beroep op niet minder dan 1.000 deelnemers, 7 choreografische groepen, vlaggeballetten en bewegingstroepen, 6 muzikale groepen en zangkoren, 15 praalwagens en andere rijdende elementen waaronder 6 met muzikale begeleiding.

☆☆☆

De vissersstoet, een organisatie van het Oostendse stadsbestuur en gerealiseerd met de medewerking van de Werkgroep Vuurtoren, wordt gevormd in de Schietbaanstraat en vertrekt om 15.30 u. met volgende wegwijzer: Edw. Moreauxlaan, Stanleylaan en Voorhavenlaan. De toegang is volledig kosteloos en ruime en kosteloze parkeergelegenheden is voorhanden in het nabijge havengebied.



Vraaggerek met stichter-voorzitter Kamiel DIRICKX

Op zondag 12 september 1982 om 15u30 gaat op de Oostendse Vuurtorenwijk de 7de grote en vernieuwde vissersstoet uit.

Deze zondag wordt weer een hoogdag voor de Vuurtoren en vooral voor de visserij in het bijzonder, want om 10 u. wordt reeds gestart met een plechtige vissersmis in de St. Antoniuskerk voor alle op zee omgekomen vissers. Dit wordt gevolgd door een bloemenhulde aan het monument in de kerk, daar speciaal opgericht als blijvende herinnering aan de overleden vissers.

Om 15u30 start dan een boeiende, kleurrijke vissersstoet vanaf de Schietbaanstraat over de Dr. E. Moreauxlaan, waar ter hoogte van A.S.L.K. de eretribune opgesteld staat, naar de Stanleylaan met een 2de tribune met 250 zitplaatsen voor de derde leeftijd.

Vervolgens gaat het via de Voorhavenlaan om weer te ontbinden in de Schietbaanstraat.

Het is zeker: zondag wordt er een massa volk verwacht op de Vuurtorenwijk.

We hebben dan ook gemeend er goed aan te doen de man eens te gaan opzoeken waarmee het allemaal begon, nl. KAMIEL DIRICKX, stichter-voorzitter van de Werkgroep „Vuurtoren” en de vissersstoet.

VRAAG: Mijnheer Dirickx of liever Kamiel! Hoe is het allemaal begonnen want ik meen toch te weten dat u geen Oostendenaar bent!

ANTWOORD: Dat is het juist! Ik ben afkomstig uit het Antwerpse maar reeds in 1949 ben ik Oostendenaar geworden als varend personeelslid van de zeemacht. In 1952 ben ik gehuwd en sedertdien heb ik ononderbroken op de Vuurtoren gewoond. Dat maakt dat ik reeds dertig jaar Vuurtorenaar ben. Gedurende die vele jaren verblijf op de Vuurtoren heb ik aan den lijve ondervonden dat deze wijk, weliswaar tamelijk ver verwijderd van de binnenstad, erg stiefmoederlijk behandeld werd. Dan heb ik in 1970 in samenwerking met een tiental inwoners van de wijk, de Werkgroep „VUURTOREN” gesticht om daadwerkelijk iets aan de vele problemen die de wijk kende te gaan doen en terzelfdertijd om de wijk uit haar isolatie te halen. Wat konden we dan ook beter doen op een typische visserswijk, dan er een vissersstoet inrichten?

De eerste uitgave in 1970 van de toenmalige „Internationale Visserstoet” had een zulkdanig succes dat de schepen van toerisme, de heer Jan Felix, besloot van deze stoet een tweejaarlijkse grootse ommeganck te maken.

Er werd beroep gedaan op de uiterst deskundige regisseur Werner RABAU die de Stoet verder uitbouwde, aanpaste en verbeterde, en nu zijn we reeds aan onze zevende uitgave toe. Uiteraard is dit alles te danken aan de perfecte samenwerking tussen de stad Oostende, de werkgroep „Vuurtoren” en regisseur Werner RABAU.

VRAAG: Nu kan ik wel denken dat een stoet met 1.000 figuranten, 7 choreografische groepen, vlaggeballetten en zangkoren, 15 praalwagens en andere rijdende elementen, waaronder 6 met muzikale omlijsting heel wat organisatorisch werk vraagt. Hoe spelen jullie dat klaar?

ANTWOORD: Een zulkdanig gebeuren kan alleen tot stand komen dank zij een perfect lopende organisatie. Ook dit jaar is de onderlinge samenwerking tussen de stedelijke dienst voor toerisme onder leiding van schepen Felix, directeur Rigaux, de heren Simons en Cordy, het personeel van de stedelijke werkhuizen, de politie, alle bestuursleden en medewerkers van de Werkgroep „Vuurtoren”, de regisseur Werner Rabau en assistente Suus Demarest, de choreografen Rose d'Yvry en Carla Rabau en de technisch verantwoordelijke Raymond Pyson, op zo een hoog peil van verstandhouding, dat enkel nog de weergoden hun medewerking dienen te geven om de 7de uitgave van de „Oostendse Vissersstoet” tot een onvergetelijk gebeuren te laten uitgroeien.

VRAAG: Kamiel, wat zijn uw wensen voor de toekomst?

ANTWOORD: Dat ik me nog vele jaren mag inzetten voor het welzijn en de vooruitgang van de Vuurtorenwijk en haar bewoners en van de vissers en de visserij in het bijzonder.

Emiel BRAECKMAN.

BETOGING TEGEN HET DUMPEN IN ZEE VAN KERNAFVAL

Nadat het aanvoeren per spoor van kernafval reeds gehinderd werd en vertraging opliep door het feit dat manifestanten zich op de sporen hadden gelegd, werd ook te Zeebrugge bevestigd, waar het kernafval overgeladen werd, op twee Nederlandse vrachtschepen, die het naar een dumpingplaats in de Atlantische Oceaan zullen vervoeren, zowat 700 km. uit de Spaanse kust van Galicië.

Door de rijkswacht werd intussen de muur te Zeebrugge gesloten terwijl in de haven zelf, de schepen beschermd worden door een patrouillevaartuig van de zeemacht met rijkswachters aan boord.

Ondertussen kwam een schip van de milieugroepering „Greenpeace” in het handelsdok van Oostende meren omdat het schip te Zeebrugge niet toegelaten werd. Het gaat hier om de „Cederlea” met zowat 16 mannen en vrouwen aan boord. Ook een paar Spaanse vissersvaartuigen nemen aan de actie te Zeebrugge deel, namelijk de „Arosa I” en de „Pleamar”, terwijl de „Sirius” eveneens niet van het strijdtoneel te krijgen is. Als deze schepen zouden de dumpingsschepen volgen naar de dumpingplaats en het dumpen trachten moeilijk te maken of zelfs totaal trachten te hinderen.

Het moet zijn dat deze actie toch iets in Spanje heeft los geweekt en dan in het bijzonder in Galicië en dit meer speciaal onder de visserij. Alhoewel men bij herhaling verzekert, dat dit dumpen absoluut geen gevaar inhoudt, blijft er hieromtrent toch nog altijd een grote onzekerheid hangen en rijzen er desbetreffende meerdere betwistingen op. Dit alles gaf aanleiding tot een verklaring afgelegd door de Spaanse minister van Buitenlandse Zaken, waaruit zou moeten besloten worden, dat Spanje wenst dat een andere dumpingplaats opgezocht zou worden en waardoor in feite stelling genomen wordt tegen het dumpen.

Al met al beschikt Spanje echter over geen wettelijke middelen om het dumpen te beletten, gezien dit ver buiten de Spaanse 200-mijlszone ligt, namelijk op zowat 700 mijl uit de kust. Spanje zou dan ook eerder wensen tussen te komen om de controle op het dumpen reëler te maken. Hiervoor zouden echter de bestaande internationale wetgeving en overeenkomsten dienen aangepast.

Nu dat de zeerechtconferentie ten einde is, komt in feite een nieuw probleem dringend om de hoek kijken, namelijk dit van het storten van kernafval in de zeeën en oceanen.

DE WANTOESTANDEN IN DE POSTKANTOREN

We hebben in deze kolommen reeds gewezen op de nalatigheid waarmee sommige brievenbestellers de poststukken verdelen en brieven voor ons niet bestemd of omgekeerd in ontvangst te krijgen.

Dat het voor een postbeheer niet gemakkelijk is daarmee rekening te houden, is een feit. Veel jongeren en syndicalistenbrievenbestellers die niet willen beseffen dat vergissingen in hun job aanleiding kunnen geven tot grote moeilijkheden en financiële schaden, vegen er maar al te gemakkelijk hun hielen aan.

Vorige week na vroeger reeds daartegen klacht neergelegd te hebben, bereikten ons de marktberichten van Nieuwpoort niet.

Wat is er gebeurd?

De brief, duidelijk het adres te Oostende en de stad vermeldend, werd van uit Nieuwpoort verzonden met de briefwisseling voor Kortrijk, daar nog eens gestempeld en eenvoudig twee dagen later te Oostende afgegeven.

Het wordt hoog tijd dat tegen dergelijke wanorde harder ingegrepen wordt, want er zijn er tegenwoordig maar al te veel die zich maar al te gemakkelijk aan hun verantwoordelijkheid onttrekken en desnoods hun syndikaat doen tussenkomen, die grotendeels de flagrante oorzaak is van vele huidige heersende wantoestanden.

Kantoor van Gerechtshoofd Jan VAN den MEERSSCHAUT,
Gheerwijnstraat, 17 te 8000 BRUGGE - Tel. 050/33.95.81

— O —
Brugge-Zeebrugge

ZATERDAG 11 SEPTEMBER 1982

vanaf 10 uur

in de

VISSERSHAVEN

te

BRUGGE-ZEEBRUGGE

DEFINITIEVE TOEWIJZING NA HOGER BOD

van

TWEE VISSERSVAARTUIGEN

a) de Z.40 „Ravelingen”

b) de Z.41 „Ter Streep”

beiden gebouwd in 1973 op de werf Béliard Murdoch te Oostende; met een bruto-tonnemaat van 103,68 T. en een netto-tonnemaat van 34,34 T.; lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., en een holte van 2,76 m.; romp in staal, uitgerust met een motor Anglo Belgian Cy. 375 P.K.; thuishaven Zeebrugge.

Na hoger bod respectievelijk gebracht op 550.000 F. & 770.000 F.

Te bezichtigen: de verkoopdag vanaf 9 uur.

VRIJ VAN SCHULDEN.

Voorwaarden: volgens lastenboek, ter inzage ten kantore.

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

MILJOENENVERLIES VOOR DE R.M.T.?

Als de R.M.T. in 1980 nog 30 miljoen winst maakte, dan is het goed mogelijk dat er in 1981 een groter verlies zal blijken, dan deze winst.

Alhoewel definitieve cijfers nog niet bekend zijn en deze slechts binnenkort zullen verschijnen, weet men thans reeds dat dit in de tientallen miljoenen zal oplopen.

Onmiddellijk is men geneigd dit verlies aan het in dienst treden van de jet-foils te wijten, maar naar het schijnt zou, op zuiver uitbatingsgebied, de jet-foil voor zich zelf kunnen instaan. Het verlies zou echter liggen in een gevoelig achteruit lopen van de passagierstrafiek tegenover 1980.

De reden van het achteruit lopen van de passagierstrafiek is van verscheidene aard. Daar is vooral de stijging van de koers van het pond, waardoor de Europeanen het niet meer zo aantrekkelijk vinden om op bootreis naar Groot-Brittannië te gaan, terwijl anderzijds er enorm veel concurrentie heerst op de verbindingen tussen het vasteland en Engeland en men er zelfs niet

voor terug deinst om aan de tarieven te gaan peuteren om de concurrentie een hak te zetten. Anderzijds hebben de Britten niet zoveel gebruik gemaakt om van het sterke pond te genieten door een reis naar het kontingent. Het verlies in de ene richting werd dus niet opgevangen door een verhoging van de passagierstrafiek in de andere richting.

Bij de R.M.T. is men nochtans in de toekomst hoopvol gestemd en laat men uitschijnen dat 1982 een beter resultaat zal geven, daar de vooruitzichten voor dit jaar reeds met 10% zijn overtroffen. Alleen deelt men niet mede hoe hoog of hoe laag deze vooruitzichten waren gesteld.

Toch kan de R.M.T. er niet buiten om er op te wijzen, dat de vrachtrafiek heel wat beter in de vaart ligt dan de passagierstrafiek. Hieruit zou men dus het besluit moeten trekken dat het beter ware zich op de vrachtrafiek te concen-

teren, maar de R.M.T. wenst zeker niet de passagiersdienst, te verminderen of zelfs af te stoten.

Ook dient men in de R.M.T. rekening te houden met de verklaringen van Minister Decroo van Verkeerswezen, dat de maatschappij zich in de toekomst zelf zal dienen te bedruipen en niet meer zal kunnen rekenen op kredieten en leningen van de Staat.

Nochtans mag van deze dienst gezegd, dat ze in de laatste jaren enorm goed werk verricht en dat, moesten alle staatsdiensten zo werken, er miljarden zouden gespaard worden.

P.V.

UITRUSTING VAN JETFOILTERMINAL TE OOSTENDE WORDT VERBETERD

De minister van Verkeerswezen en P.T.T., heeft zijn goedkeuring gehecht voor het leveren, plaatsen en in bedrijf stellen van transportbanden voor reiskoffers aan boord van vlottende jet-foilterminal in Oostende.

De werken van de transportbanden werden toegewezen aan de firma J. Kamps en Cie, gevestigd te Brussel, voor een bedrag van 5.958.675 fr. exclusief B.T.W.

Deze werken zullen een merkbare verbetering inhouden van de dienstverlening aan de reizigers van de Regie voor Maritiem Transport.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO

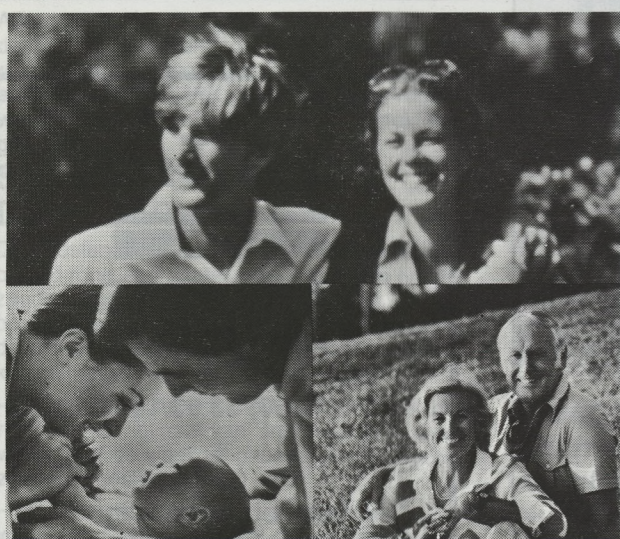


pvba **CAZAUX JVC**
rack-s

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN



*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...

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK noordkust

18/122(T) Aanloop Dunkerque. — N van Dyck bank. Wrak.

Op 51°09,3'N - 2°13,3'E bevindt zich een wrak, waarboven 170 dm water staat.

(Zie Belg. krt. D 11).

(Ned. B.a.Z. 2897(T) - 1982).

BELGIE

18/123 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 16 tot en met 24 september 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en de midden sector, als volgt :

— week van 16 tot 17 september 1982 : op donderdag 16 en vrijdag 17 september 1982.

— week van 20 tot 24 september 1982 : op maandag 20, dinsdag 21, woensdag 22, donderdag 23 en vrijdag 24 september 1982.

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

(Med. A.A. Sch. — 13-8-82).

NEDERLAND

18/124 Westerschelde. — Pas van Rilland. Drempel van Bath. Wrak.

Op 51°23'20"N - 4°12'53"E aanbrengen een ondiepte van 119 dm «Wk».

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/07)

(Ned. B.a.Z. 3003 - 1982).

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Opnieuw een week met weinig vis en erg hoge prijzen. Te hoge prijzen voor de vishandel die vooral voor rog, kabeljauw, pollak, rode knorhaan, haai en gul veel geld moest neertellen. Tongen waren erg schaars maar kregen toch iets minder hoge prijzen dan de voorgaande weken. Vooral de middensoorten moesten het met minder doen, het seizoen is inderdaad voorbij.

Maandag de hoogste prijzen voor zowat alle soorten, uitgenomen voor tong. Die waren vrijdag duurder. Schol kreeg vrijdag ook minder hoge prijzen dan maandag, voor de Noordvisser ware de maandagmarkt gunstiger geweest.

De O.318 van de Noordzee zette zowat 750 bennen vis in de afslag en besomde daar 2.095.000 fr. voor. Een erg goede gemiddelde prijs rekening houdend met het feit dat het grootste gedeelte van deze vangst uit kleine schelvis bestond. Hiervoor werd tussen 1.500 en 1.000 fr. betaald, de grote totten gingen weg rond de 50 fr. het kg. Kabeljauw kreeg hier van 82 tot 107 fr., de soort van de West noteerde tot 115 fr. Voor shelfcodgul noteerden we van de West tot 100 fr.; haai kreeg tot 80 fr. en grote wijting tot 70 fr. het kg. Rode knorhaan werd verkocht tussen 110 en 125 fr. terwijl voor harder 330 fr. het kg. betaald werd.

De kanaalvangst bestond maandag vooral uit heek, staart, hondshaai en tong. Voor heek werd tussen 53 en 99 fr. het kg. betaald, staartvis kreeg van 133 tot 289 fr. De tongen noteerden tussen 160 en 370 fr. het kg. met driekwart-sortering als duurste.

Voor de kustvisserij was het einde van de voorgaande week redelijk goed. De garnaalaanvoer was toen vrij groot, de prijzen gingen dalen. Maandag was de aanvoer lager en lag de prijs tussen 60 en 90 fr. het kg. Dinsdag werd geen garnaal aangevoerd. Er was die dag trouwens ook geen enkel andere vangst op de markt. De O.309 verkoos zijn vangst slechts woensdag aan te bieden. Hierdoor kregen we op woensdag dan zes vangstjes. Het had beter kunnen verdeeld zijn.

VIJDAG 13 AUGUSTUS 1982

	dag.	vis	tong	fr.
MONKEY BANK				
O.306	14	180	—	483.499
WEST				
N.15	14	160	2.110	932.163
O.470	7	30	120	80.088
NOORD				
O.83	15	290	560	666.965

MAANDAG 30 AUGUSTUS 1982

NOORDZEE				
O.318	15	740	—	2.095.353
KANAAL				
O.33	18	290	3.180	1.750.568
WEST				
N.597	11	130	—	489.529
O.35	11	145	—	649.372

WOENSDAG 1 SEPTEMBER 1982

WEST				
N.45	10	190	—	530.101
O.118	9	150	—	375.639
O.127	6	135	—	455.973
N.752	9	110	—	238.978
NOORD				
O.705	12	250	750	731.306
MONKEY BANK				
O.309	10	225	—	555.224

Verwachtingen

VIJDAG 3 SEPTEMBER

Monkey Bank : O.134.
West : O.470.

MAANDAG 6 SEPTEMBER

Kanaal : Z.502.
West : O.229, O.275, O.128, N.3.
Monkey Bank : O.135, O.141, N.706, O.243.

DINSDAG 7 SEPTEMBER

Monkey Bank : O.285.
West : Z.34, N.736.

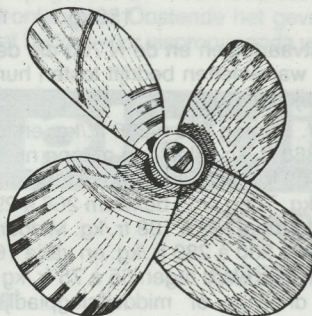
WOENSDAG 8 SEPTEMBER

Kanaal : Z.499.
West : O.123, Z.72.

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie

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

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr

DONDERDAG 26 AUG.

Z.126				873.060
Z.176				662.620
				1.535.680

VIJDAG 27 AUG.

Z.427	KRP	60	10	243.925
Z.200	KNP	500	110	481.510
Z.53	W	1700	280	1.168.235
Z.569	KRP		80	53.090
Z.43	W	1000	200	795.400
Z.98	W	500	75	462.740
Z.196	N	1800	140	875.820
				4.566.720

MAANDAG 30 AUG.

Z.289	N	700	250	1.279.620
Z.571	N	1000	270	1.020.540
Z.92	N	400	500	1.335.840
Z.296	N	1500	200	1.126.700
Z.510	KRP		200	727.600
				5.490.300

DINSDAG 31 AUG.

Z.483	N	200	410	943.195
Z.533	NKN	700	260	483.365
Z.44	KRP		100	877.110
Z.27		500	600	1.597.140
				3.900.810

WOENSDAG 1 SEPT.

Z.16	K	2000	170	972.550
Z.578	K	1000	40	376.940
Z.307	KRP		200	779.305
Z.89	N	800	460	1.630.610
Z.584	N	300	230	809.010
				4.568.415

NIEUWPOORT

VIJDAG 20 AUGUSTUS 1982

VIS				
N.590	W	4.223 kg.		218.771 fr.
N.172	W	1.772 kg.		102.553 fr.

Twee vaartuigen van de West losten op de vrijdagmarkt hun vangst. Staartvis haalde 298 à 306 fr./kg., zonnevis 259 à 268 fr./kg., tong-schar 90 à 150 fr./kg. en griet 276 à 290 fr./kg. Koningsvis bekam 186 à 195 fr./kg., rode soldaten 90 à 105 fr./kg., robaard 80 à 85 fr./kg. en varia 160 fr./kg. Kabeljauw kreeg 4.400 à 5.000 fr. de ben en gul 3.000 à 4.000 fr. de ben.

Rog die in schaarse hoeveelheid aangevoerd

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

werd bekwaam 100 à 115 fr./kg. als prijsnotering. Grote wijting werd aan 70 tot 74 fr./kg. genoteerd, kleine wijting aan 2.000 tot 2.400 fr. de ben en knorhaan aan 1.200 tot 1.300 fr. de ben. Zeehond kreeg 55 à 64 fr./kg. als marktwaarde, zeehaai 1.300 à 1.750 fr. de ben en doorhaai 56 à 60 fr./kg. Grote zandschar werd aan 45 tot 50 fr./kg. geboekt en kleine zandschar aan 35 tot 40 fr./kg.

Een goede belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering kenmerkten de vrijdagmarkt.

MAANDAG 23 AUGUSTUS 1982

VIS		
Z.512	815 kg.	100.243 fr.
N.710	150 kg.	28.136 fr.
N.720	123 kg.	25.556 fr.
N.88	101 kg.	17.996 fr.
N.575	314 kg.	50.751 fr.
N.22	147 kg.	23.703 fr.
N.752	795 kg.	50.450 fr.

GARNAAL		
O.184	287 kg.	29.664 fr.

Zes kustvangsten en één gebroken westreis werden op de maandagmarkt gelost.

Tong nr. 1 kreeg 290 à 300 fr./kg. en tong nr. 2 390 à 400 fr./kg. Voor tong der middensortering werden volgende prijsnoteringen geboekt: tong nr. 3 bekwaam 416 à 428 fr./kg. en tong nr. 4 342 à 348 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 214 à 256 fr./kg. opgekocht en kleine tong tegen 190 à 218 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 226 à 288 fr./kg., tongschar 90 à 154 fr./kg. en varia 150 à 160 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3.400 à 3.750 fr. de ben geboekt, drieling- of middenslag pladijs tegen 3.000 à 3.500 fr. de ben en visjes tegen 1.700 à 1.900 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 4.900 tot 5.000 fr. de ben genoteerd en gul aan 3.750 tot 4.800 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 3.500 à 3.700 fr. de ben geboekt en kleine wijting tegen 2.800 à 2.900 fr. de ben. Grote zandschar haalde tot 2.750 fr. de ben en kleine

zandschar tot 2.000 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog bekwaam 100 tot 106 fr./kg. en de knorhaan 1.600 à 1.800 fr. de ben. De aanvoer was te gering om alle handelaars voldoende te kunnen bevoorraden.

WOENSDAG 25 AUGUSTUS 1982

VIS		
N.211	112 kg.	18.070 fr.
N.575	281 kg.	39.217 fr.
N.720	296 kg.	42.338 fr.
N.88	136 kg.	21.080 fr.
N.710	197 kg.	28.423 fr.

Slechts vijf slechte weervangsten der kust werden op de woensdagmarkt te koop aangeboden. Tong nr. 1 kreeg 300 à 306 fr./kg. en tong nr. 2 400 à 406 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 420 à 438 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 346 à 360 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 260 à 280 fr./kg. betaald en voor kleine tong 226 à 246 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 230 à 290 fr./kg. aangekocht en varia tegen 150 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 70 tot 80 fr./kg., middenslag- of drielingpladijs aan 65 tot 75 fr./kg. en visjes aan 40 tot 48 fr./kg. Grote zandschar werd aan 45 tot 56 fr./kg. geboekt en kleine zandschar aan 40 tot 45 fr./kg. terwijl voor knorhaan 2.300 à 2.500 fr. de ben werd betaald.

DONDERDAG 26 AUGUSTUS 1982

GARNAAL		
N.782	238 kg.	16.861 fr.
N.106	88 kg.	5.357 fr.
N.22	269 kg.	19.372 fr.

VRIJDAG 27 AUGUSTUS 1982

VIS		
N.700	371 kg.	37.840 fr.
N.575	781 kg.	109.943 fr.
N.88	91 kg.	17.474 fr.
N.211	269 kg.	41.442 fr.
N.710	346 kg.	59.589 fr.
N.720	332 kg.	32.039 fr.

GARNAAL		
N.22	156 kg.	16.460 fr.

Vijf kustvaartuigen en de N.700 die de visserij met de warrelnetten bedrijf losten hun vangst op de vrijdagmarkt.

Tong nr. 1 kreeg 290 à 306 fr./kg. en tong nr. 2 350 à 368 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 388 à 400 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 340 à 360 fr./kg. Tong nr. 5 bekwaam 268 à 290 fr./kg. en kleine tong 170 à 188 fr./kg. Middenslag tarbot boekte 230 à 280 fr./kg. en varia 166 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 65 à 75 fr./kg. aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 3.200 à 3.500 fr. de ben en visjes tegen 1.900 à 2.250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5.300 à 5.550 fr. de ben geboekt en gul tegen 4.900 à 5.250 fr. de ben.

De prijsnotering der grote zandschar varieerde van 2.680 à 2.750 fr. de ben en der kleine zandschar van 2.180 à 2.250 fr. de ben, terwijl voor knorhaan 1.500 à 2.250 fr. de ben werd betaald.

ZATERDAG 28 AUGUSTUS 1982

GARNAAL		
N.22	143 kg.	12.650 fr.
N.782	148 kg.	9.094 fr.
N.106	122 kg.	7.768 fr.

MAANDAG 30 AUGUSTUS 1982

VIS		
N.172	3.578 kg.	197.548 fr.
Z.512	2.564 kg.	204.256 fr.
N.590	2.590 kg.	236.141 fr.
N.88	371 kg.	61.802 fr.
GARNAAL		
N.22	108 kg.	12.252 fr.

N.211	105 kg.	11.548 fr.
-------	---------	------------

Twee vaartuigen van de West, één bokkenvisser en één kustvaartuig losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 330 à 335 fr./kg. en tong nr. 2 382 à 386 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 336 à 344 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 294 à 300 fr./kg. Tong nr. 5 bekwaam 238 à 268 fr./kg. en kleine tong 170 à 188 fr./kg. Grote tarbot werd aan 320 tot 440 fr./kg. geboekt, middenslag tarbot aan 260 tot 300 fr./kg. en griet aan 240 tot 260 fr./kg. Tongschar noteerde men aan 80 tot 140 fr./kg., robaard aan 80 tot 90 fr./kg. en rode soldaten aan 95 tot 105 fr./kg. Grote pladijs werd aan 2.900 tot 3.000 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingpladijs aan 3.050 tot 3.250 fr. de ben en visjes aan 1.700 tot 1.900 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 5.600 tot 5.800 fr. de ben geveild en gul aan 4.750 tot 5.250 fr. de ben.

Rog die in geringe mate werd aangevoerd bekwaam 100 à 110 fr./kg., zeehond 2.800 à 3.100 fr. de ben, zeehaai 1.300 à 1.500 fr. de ben en knorhaan 1.250 à 1.500 fr. de ben. Grote wijting kreeg 4.150 à 4.200 fr. de ben als marktwaarde en kleine wijting 2.800 à 3.000 fr. de ben. Grote zandschar kocht men tegen 2.100 à 2.250 fr. de ben op en kleine zandschar tegen 1.600 à 1.750 fr. de ben. Eveneens losten twee garnaalvaartuigen hun vangst waarvan de prijs varieerde van 67 à 83 fr./kg.

Een ruime belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering kenmerkten de maandagmarkt.

38/135

WOENSDAG 1 SEPTEMBER 1982

VIS		
N.710	237 kg.	37.711 fr.
N.700	797 kg.	58.780 fr.
N.346	3.324 kg.	154.034 fr.

Eén vaartuig van de West, één kustvaartuig en de N.700 „Alex”, die de visserij met de warrelnetten bedrijf, losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 werd tegen 330 à 340 fr./kg. betaald en tong nr. 2 tegen 380 à 390 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 360 à 370 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 275 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 256 à 270 fr./kg. en kleine tong 180 à 190 fr./kg. Middenslag tarbot bekwaam 230 à 280 fr./kg., varia 180 à 220 fr./kg., rode soldaten 80 à 90 fr./kg. en tongschar 90 à 150 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 60 à 70 fr./kg. aan, drieling- of middenslagpladijs tegen 3.300 à 3.750 fr. de ben en visjes tegen 2.600 à 3.250 fr. de ben.

Kabeljauw haalde 4.700 à 4.800 fr. de ben en gul 4.500 à 4.600 fr. de ben, terwijl voor de voorkeuze gul 2.800 à 3.000 fr. de ben betaald werd. Grote wijting bekwaam 3.000 à 3.250 fr. de ben en kleine wijting 2.250 à 2.750 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog werd tegen 92 à 100 fr./kg. geboekt, zeehond tegen 3.200 à 3.300 fr. de ben en zeehaai tegen 400 à 700 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 50 à 55 fr./kg. genoteerd en kleine zandschar tegen 2.100 à 2.250 fr. de ben, terwijl men voor knorhaan 2.000 à 2.500 fr. de ben neerpemde.

De aanvoer der woensdagmarkt werd beïnvloed door het slechte weer der voorbije dagen die de kustvisserij verhinderde haar normale visserij te bedrijven.

„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 BRITSE PROMOTIE-VISTREIN

Dat men de zaken groots opvat in Groot-Brittannië voor een promotie-campagne voor de vis, bewijst het feit dat men er een vistrein zal inleggen, die op 11 oktober zal van start gaan.

Deze trein zal bestaan uit liefst zeven wagens die van uit het zuiden van Engeland steden zal aandoen zoals Plymouth, tot in het noorden van Schotland, namelijk Aberdeen, enz.

De meeste soorten bodem- en pelagische vissoorten zullen er bereid worden en het nut van het verbruik van de vis besproken, telkens voor uitgelezen en speciaal te bewerken toehoorders. Zowel de steden in Engeland, Wales als

Schotland zullen het bezoek krijgen van de vistrein, waar de mensen niet alleen in de gelegenheid gesteld zullen worden tot het nemen van proefertjes, maar waar hen ook de bereiding van de vis zal bijgebracht worden. Tevens zal hun gewezen worden op de grote voedingswaarde en het nut van visverbruik.

In het kader hiervan zal er te Londen een Zeevis-Informatiedienst opgericht worden met een eksperimentele viskeuken, waar lezingen en demonstraties zullen gehouden worden.

In verband hiermede zegde een woordvoerder van de Zeevis-Informatiedienst dat deze campagne nodig is om de belangstelling in het verbruik van de vis op peil te houden vooral onder de jeugd. Het is inderdaad bij de opgroeiende kinderen en tot volwassenheid gekomen mensen dat men het verbruik van vis moet doen ingang krijgen, omdat deze periode beslissend is voor hun eetgewoonten in het verdere leven. Het is begrijpelijk dat de Zeevisindustrie deze campagne uit alle kracht steunt. Om hierin echter te slagen moet het aksent vooral op de kwaliteit gelegd worden.

Het uitwerken van het idee van een promotieviskampagne heeft tien maand in beslag genomen.

Niettegenstaande het enthousiasme van de initiatiefnemers is men nochtans niet onverdeeld gelukkig in de visverwerkende bedrijven waar de reacties lopen van „zeer goed” tot het nemen van een afwachtende houding, waarbij sommigen weinig enthousiast menen dat het in feite nooit geen kwaad kan en anderen zelfs van een niet oordeelkundig besteed, tot weggesmeten geld gewagen. Anderen gewagen van het feit dat het hoofdargument niet zozeer op meer visverbruik, maar op meer verbruik van Britse vis en op meer en groter Britse vangstmogelijkheden moet gelegd worden.

Dit alles is een aanduiding voor onze vereniging voor vispropaganda, die meer houdt van folklore, zoals onlangs te Oostende het geval was, waarin het budget voor vispropaganda verloren gaat.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 29.8 tot 4.9.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 07.35, te 10.05 en te 14.50 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 06.00, te 09.00, te 18.00 en te 21.00 u.

- Dagelijks te 03.00 u., behalve op 5 en 6.9.82

- Dagelijks te 13.45 en te 23.59 u., behalve op 11.9.82

- Op 5, 10 en 11.9.82 bijk. afv. te 12.00 u.

- Op 11.9.82 bijk. afv. te 15.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.30 u.

- Dagelijks te 05.15 u., behalve op 5.9.82

- Dagelijks te 19.30 u., behalve op 11.9.82.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40 en te 15.30 u.

- Dagelijks te 19.10 u., behalve op 11.9.82.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 19.00 en te 22.00 u.

- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 5.9.82

- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 5 en 6.9.82

- Op 5, 10 en 11.9.82 bijk. afv. te 16.00 u.

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 18.45 en te 23.55 u.

- Dagelijks te 22.30 u., behalve op 11.9.82.

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.

- Op 5.9.82 bijk. vlucht om 6.50 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.

- Op 5.9.82 bijk. vlucht om 8.25 u.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

De N.723 „Pallier” heeft bij het bedrijven der visserij in de omgeving van Markans-Hohle (Kreeftenput) een volledige visboel verloren (net plus planken). Het verlies was te wijten aan de hevige storm die het vaartuig tijdens de visserij verraste!

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	kg	fr
27 aug.	2.298	300.279
30 aug.	9.135	706.144
1 sept.	4.360	250.525

GARNAALAANVOER

	kg	fr	min	max
26 aug.	595	37.190	54	77
27 aug.	156	16.460	93	96
28 aug.	413	22.478	45	59
30 aug.	213	17.106	67	83

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	30 aug.	31 aug.	1 sept.
Lappen	326 327	.....	367
Grote	350 374	.....	410
3/4	337 350	.....	339
Bloktongen	258 263	.....	249 299
Vóór-kleine	186 191	.....	199 201
Kleine	163 170	.....	162 170
Slips	161	.....	167

ZEEBRUGGE

	30 aug.	31 aug.	1 sept.
Grote	343 369	362 386	380 399
Bloktongen	390 406	402 418	388 426
Fruittongen	364 396	356 375	336 368
Schone kleine	225 252	224 240	203 221
Kleine	175 181	179 186	151 167
Tout petit	165 179	169 183	145 146
Slips	160 173	160 162	140 147

NIEUWPOORT

	30 aug.	31 aug.	1 sept.
Tong I	330 335	.....	330 340
Tong II	382 386	.....	380 390
Tong III	336 344	.....	360 370
Tong IV	294 300	.....	275 290
Tong V	238 268	.....	256 270
Kleine tongen	170 188	.....	180 190

PLADIJS

OOSTENDE

	30 aug.	31 aug.	1 sept.
Platen	62 63	.....	46 52
lek (groot-klein) ...	46 48	.....	44 47
Derde slag	32 35	.....	38 41
Platjes	22 26	.....	23 25

ZEEBRUGGE

	30 aug.	31 aug.	1 sept.
I	44 47	40 46	37 44
II	42 46	40 44	38 40
III	38 42	36 38	37 41
IV	23 28	24 27	22 26
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	30 aug.	31 aug.	1 sept.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	58 60	.....	60 70
Platjes	34 38	.....	50 65
Drielingen	61 65	.....	65 75

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	30 aug.		30 aug.		31 aug.		31 aug.		1 sept.		1 sept.		30 aug.		1 sept.	
Tarbot grote	302	332	427	452	379	412	444	461	.....	401	446	320	440	.....	.....
Tarbot middel	280	.....	342	390	260	280	305	395	.....	346	353	260	300	230	280
Tarbot klein	.....	.....	234	272	.....	.....	239	273	.....	232	240	240	260	180	220
Griet groot	232	.....	277	278	280	.....	268	271	.....	270	280	240	260	.....	.....
Griet middel	182	.....	232	233	190	.....	175	204	.....	202	207	.....	.....	.....	.....
Griet klein	.....	.....	149	168	.....	.....	125	134	.....	167	183	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	68	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	68	70	.....	.....	60	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	50	.....	.....	26	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	83	99	60	.....	104	110	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	67	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	67	75	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	108	133	.....	.....	104	109	.....	126	.....	100	110	92	100
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	104	106	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	97	105	.....	.....	86	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	90	116	106	123	85	111	84	90	.....	104	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	71	115	120	121	71	90	117	127	.....	132	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	.....	.....	84	.....	.....	.....	80	82	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	48	.....	49	54	46	.....	45	51	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	82	119	99	.....	70	100	94	100	.....	82	.....	112	116	94	96
Gul (groot)	83	100	84	99	77	90	90	94	.....	69	71	95	105	90	92
Gul (middel)	75	100	86	.....	65	73	76	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	39	65	76	.....	33	58	.....	.....	.....	66	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	134	289	325	.....	.....	.....	.....	.....	.....	326	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	73	.....	54	40	48	60	45	50	.....	52	.....	83	84	60	65
Wijting klein	49	53	40	38	31	42	30	34	.....	30	.....	56	60	45	55
Schar	16	29	20	21	14	26	10	19	.....	18	.....	35	45	40	55
Steeschol	40	150	96	102	24	110	98	119	.....	98	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	61	85	.....	.....	59	85	45	51	.....	78	.....	26	30	8	14
Hondshaai	43	48	.....	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	30	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	29	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	31	40	.....	.....	16	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	290	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	84	97	.....	.....	70	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	245	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	199	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	80	100	70	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	59	.....	.....	.....	35	50	.....	44	.....	52	60	64	66
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	15	12	16
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52	.....	80	90	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	19	49	25	28	15	33	24	34	.....	16	.....	25	30	40	50
Rode knorhaan	110	125	.....	.....	99	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	31	.....	.....	.....	30	34	.....	32	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 24 augustus werd aangevoerd: 12.140 kg. tong; 36 kisten tarbot en griet; 1 kist kabeljauw; 3 kisten wijting; 137 kisten schol; 2 kisten schar; 34 kisten makreel en 122 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,91-21,00; grote tong 23,41-21,04; grootmiddel tong 22,62-19,87; kleinmiddel tong 13,10-11,63; tong een 10,42-9,03; tong twee 8,69-7,58.

Per 40 kg.: tarbot 727-392; griet 485-216; kabeljauw vijf 124; schol een 140-138; schol twee 170-90; schol drie 140-90; schol vier 88-60; wijting drie 185-90; makreel twee 105-50; schar 104; St. Jacobsschelpen 130; rode poon twee 166; rode poon drie 140-88; hammen met kop 240-136; horsmakreel 69-34; krabbepoten 140-126; bot 30-27; hake 152-84; blanke koolvis 140.

Aan de woensdagmarkt van 25 augustus werd aangevoerd: 495 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 51 kisten kabeljauw; 12 kisten schelvis; 45 kisten wijting; 98 kisten schol; 24 kisten schar; 5 kisten makreel en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,75-22,18; grote tong 23,07-22,80; grootmiddel tong 22,93-22,80; kleinmiddel tong 13,95-13,54; tong een 10,83-10,51; tong twee 9,61-9,01.

Per 40 kg.: tarbot 765-436; griet 463-336; kabeljauw drie 260-230; kabeljauw vier 280-232; kabeljauw vijf 220-96; schelvis twee en drie 240-190; schelvis vier 140-118; schol drie 132-114; schol vier 95-67; wijting drie 142-110; schar 124-102; makreel twee 132-66; horsmakreel 52-16; bot 30-26; steenbolk 94-80; poontjes 62; haai 160; krab 30; rode poon drie 112-92.

Aan de donderdagmarkt van 26 augustus werd aangevoerd: 4.895 kg. tong; 56 kisten tarbot en griet; 414 kisten kabeljauw; 25 kisten schelvis; 228 kisten wijting; 570 kisten schol; 65 kisten schar; 44 kisten makreel en 99 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 23,82-22,54; grote tong 23,72-22,02; grootmiddel tong 21,75-21,46; kleinmiddel tong 12,64-12,37; tong één 11,26-9,55; tong twee 9,24-7,58.

Per 40 kg.: tarbot 773-428; griet 504-272; kabeljauw één 240-204; kabeljauw twee 260-206; kabeljauw drie 232-202; kabeljauw vier 232-201; kabeljauw vijf 224-92; schelvis één en twee 192; schelvis drie en vier 110-90; schol één 162-152; schol twee 132-130; schol drie 120-96; schol vier 78-52; wijting drie 116-88; makreel 78-69; schar 94-80; bot 24-24; kleine kreeft 376; rode poon één en twee 230-140; rode poon drie 147-35; poontjes 7-24; steenbolk 72; krab 50-42; tongschar 62.

Aan de vrijdagmarkt van 27 augustus werd aangevoerd: 3.340 kg. tong; 22 kisten tarbot en griet; 498 kisten kabeljauw; 37 kisten schelvis; 653 kisten wijting; 439 kisten schol; 73 kisten schar; 38 kisten makreel en 79 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 24,09-21,50; grote tong 23,96-22,94; grootmiddel tong 22,91-22,11; kleinmiddel tong 14,04-12,41; tong één 11,64-9,45; tong twee 9,80-7,49; zalm 18,79.

Per 40 kg.: tongschar 40; rode poon één en twee 304; rode poon drie 162-74; poontjes 26;

steenbolk 80; krab 61-60; tarbot 788-424; griet 532-324; kabeljauw één 324; kabeljauw twee 340-280; kabeljauw drie 284-260; kabeljauw vier 286-222; kabeljauw vijf 232-100; schelvis vier 142-94; schol één 172; schol twee 182-176; schol vier 90-52; wijting drie 124-88; makreel één 88; makreel twee 82-35; kleine kreeft 284; horsmakreel 60-35; haai 160.

Aan de maandagmarkt van 30 augustus werd aangevoerd: 10.005 kg. tong; 156 kisten tarbot en griet; 1.766 kisten kabeljauw; 127 kisten schelvis; 822 kisten wijting; 1.836 kisten schol; 194 kisten schar; 59 kisten makreel en 175 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 24,67-20,40; grote tong 25,24-22,82; grootmiddel tong 22,31-21,28; kleinmiddel tong 12,28-11,29; tong één 9,66-8,59; tong twee 8,18-6,72.

Per 40 kg.: hake 236-146; rode poon drie 130; tarbot 830-369; griet 579-267; kabeljauw één 246-234; kabeljauw twee 256-180; kabeljauw drie 210-176; kabeljauw vier 204-156; kabeljauw vijf 166-74; schelvis één 164; schelvis twee 160-140; schelvis drie 152-120; schelvis

vier 118-80; schol één 144-112; schol twee 140-112; schol drie 110-90; schol vier 78-66; schar 70-42; tongschar 253-64; wijting drie 112-65; makreel twee 68-30; hammen met kop 308-188; hammen zonder kop 610-508.

Nog altijd is men er in het Nederlands visserij- en verwerkingsbedrijf niet over heen, dat er in de laatste tijden zoveel valse berichtgeving verscheen over het niet zuiver zijn van de vis en het gevaar voor de konsument vis te verbruiken. Nog altijd komen er in dit verband hier en daar protesten los. Ondertussen werd door deze onverantwoordelijke publikaties door het bedrijf toch heel wat schade geleden.

Aan het mosselleest te Yerseke nam onze ambassadeur deel, samen met heel wat andere vooraanstaanden. Wij noteren het graag dat de eerste vertegenwoordiger van ons land zijn belangstelling en zijn sympathie ten kijk gaf en meteen het bewijs leverde van wat de Nederlandse mossel voor de Belgische konsument betekend.

ONBEGRIJPELIJKE UITSPRAAK VANWEGE NEDERLANDSE RECHTBANK

De maatschappij die belast is met het transport en het dumpen in zee van kernafval, zowat 700 km. uit de Spaanse kust, heeft een akte voor de rechtbank ingespannen tegen de milieuvereniging „Greenpeace”, die het dumpen van deze kernafval had getracht te verhinderen, waardoor het dumpen heel wat vertraging had opgelopen. Niettegenstaande „Greenpeace” veroordeeld werd tot het betalen van een boete, besliste de rechtbank toch dat betrokken milieuvereniging het dumpen van kernafval moeilijk mocht maken, alhoewel het hinderen hiervan verboden wordt!

Iemand die dergelijke uitspraak hoort, mag zich zeker wel terecht afvragen of, het moeilijk maken van het dumpen van kernafval, terzelfdertijd niet het hinderen hiervan is, en of anderszids het hinderen, terzelfdertijd niet het moeilijk maken van het dumpen inhoudt. Hinderen wil inderdaad nog altijd niet zeggen dat dit gelijk staat met het beletten. Men kan inderdaad nog altijd een hindernis nemen om toch tot zijn doel te komen.

We menen dat de rechtbank zowat terzelfdertijd de geit en de kool heeft willen sparen. Op basis van deze uitspraak mag „Greenpeace” nu haar akte voortzetten en mag eveneens het dumpen gebeuren. Deze allesbehalve moedige houding van de rechtbank siert haar echter niet.

Als er een internationale wetgeving bestaat die het dumpen van kernafval verbiedt, dan moet men hieraan trachten de sterke hand te houden. In elk geval, zo deze wetgeving bestaat en de betrokken landen hebben deze geratificeerd, dan mag „Greenpeace” nog altijd niet het recht in eigen handen nemen. We menen dat er nog altijd een internationaal aanvaard reglement ter voorkoming van ongevallen op zee bestaat, die een absolute voorrang heeft. Het moeilijk maken of hinderen op zee van de activiteiten van een ander vaartuig, bezondigt zich zeker aan deze internationale regel. Greenpeace had best zelf de zaak van het dumpen voor de rechtbank gebracht. Dit zou misschien enige klaarheid gebracht hebben, terwijl dit nu niet het geval is.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 23-8 t.e.m. 27-8-1982

Door 96 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
52.919 kg.	Tong	f 592.987,12	van f 25,18 tot f 6,89
13.953 kg.	Tarbot	f 198.947,98	van f 25,98 tot f 7,03
156.120 kg.	Schol	f 334.553,37	van f 3,78 tot f 1,01
8.820 kg.	Kabeljauw	f 29.627,41	van f 10,85 tot f 2,16
2.666 kg.	Griet	f 22.925,10	van f 11,96 tot f 6,48
12.765 kg.	Schar	f 20.753,03	van f 2,91 tot f 1,43
2.725 kg.	Wijting	f 7.484,78	van f 3,25 tot f 2,34
158.737 kg.	Diversen	f 538.573,91	
408.705 kg.		f 1.745.852,70	



MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

Stedelijke VISSERISCHOOl

JOHN BAUWENS

MERCATORLAAN 15, OOSTENDE ☎ (059) 70.40.19

DAGSCHOOl EN AVONDSCHOOl

Afdelingen:

**NAVIGATIE
VISSERIJ
DIESELMOTOREN**

Enkel in avondschooL:

KOELTECHNIEK

Stedelijke cursus voor Pleziervaart:

**JACHTMAN
JACHTNAVIGATOR**

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

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

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)

BIJ DE „HEISTSE KLAKKERTJES”



Het zomerseizoen '82 werd ook voor de Heistse Klakkertjes een zeer groot succes. Alleen al in de maand augustus werd 14 maal opgetreden! Een rekord! Hoewel ze deze zomer in negen verschillende badplaatsen van onze Vlaamse kust optraden, waren ze toch ook heel regelmatig te gast in het binnenland. Zo hebben ze voor de maand september bijvoorbeeld nog uitstapjes tegoe naar Boekhoute, Damme en Moorslede.

Dit jaar gaven ze op alle folkloremarkten te Heist, telkens twee optredens weg. Eerst een drietal dansjes in de namiddag, een voorproefje als het ware voor hun grote optreden van 's avonds. Telkens onder zeer ruime belangstelling. Ook hun versterkte en verjongde fanfare kreeg steeds veel applaus. Hun optreden na de folkloremarkt in diverse kroegen en tea-rooms werd erg op prijs gesteld en is bijna één van de verworven charmes van de folkloremarkt zelf.

Alhoewel de dansgroep reeds uit meer dan veertig kinderen bestaat, zijn er toch nog veel jongens en meisjes, die ook willen meedoen met deze prachtige en gezellige dansgroep. Dat kan. Maar er moet wel gewacht worden tot de repetities opnieuw beginnen in zwemkom de Raan, iedere zondagvoormiddag vanaf 7 november. Ook nieuwe muzikanten zijn ten zeerste welkom.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 40

DE VERENIGDE STATEN WEIGEREN HET ZEERECHTVERDRAG TE ONDERTEKENEN

Waarnemers hebben het kunnen voorzien dat de Verenigde Staten, gezien de negatieve stemming in de vergadering door dit land, het nieuw zeerechtverdrag niet zouden ondertekenen.

De Verenigde Staten hebben zich bij de grote meerderheid niet kunnen schikken omdat de leidinggevende rol die dit land in de wereld wenst te blijven uitoefenen niet voldoende aan haar trekken komt. De Reagan-administratie, die zich in dit verband duidelijk veeleisender opgesteld had dan de vroegere Carter-administratie heeft verscheidene redenen aangegeven waarom zij niet kunnen akkoord gaan met het Verdrag zoals het thans is opgesteld.

Volgens hen wordt de ontwikkeling van de uitbating van de zeebodemrijksdommen aan nikkel, mangaan, kobalt, enz. door het nieuw zeerechtverdrag eerder belemmerd dan bevorderd, omdat te veel kleine staten, ontwikkelingslanden en zelfs onderontwikkelingslanden mede te beslissen hebben of wensen te beslissen of van de resultaten van de uitbating genieten, zonder de kosten te helpen dekken. Hierdoor verliest de Verenigde Staten haar eerste-rangrol en overwicht.

Anderzijds kunnen wijzigingen aan het Verdrag aangebracht worden, ook al desnoods tegen de wil in van de Verenigde Staten. Deze laatste

wensen dus een soort vetorecht voor hun land of voor bepaalde landen, net zoals bv. in de Veiligheidsraad. Dat dit van aard is om de werking te blokkeren of te verlagen, is de minste zorg.

Anderzijds zullen alle landen, ook de kleinste en minstbedeelden, ook de uiterst linksgezinden deelachtig worden in de technologie en deze eventueel hun eigen maken, zelfs door de Verenigde Naties erkende bevrijdingsbewegingen.

Men mag dus aannemen, dat de Verenigde Staten het einddokument in december dit jaar te Caracas in Venezuela, niet zal ondertekenen, zeer tot ongenoegen van heel wat zakelijke en bedrijfskringen in de Verenigde Staten zelf. Toch meent men, dat voldoende landen dit verdrag zullen ondertekenen opdat het algemeen internationaal kracht van wet zal krijgen. Men kan zich derhalve dan ook de vraag stellen of de Verenigde Staten dan eveneens niet zullen verstoken blijven of worden van de voordelen die dit verdrag biedt, zoals bv. van vrije doortocht door zeeëngten, enz. De vraag mag eveneens gesteld worden of de Verenigde Staten dan desnoods tot ontginning van zeebodemrijksdommen op eigen houtje zullen overgaan en wat de reactie der andere landen in dit geval zal zijn. In elk geval kunnen de Verenigde Staten ergens hun overtuiging van het recht op een leidinggevende rol in de wereld, niet van zich afzetten.

MOEILIJKE NEDERLANDS-WEST-DUITSE BESPREKINGEN OVER DE 12 MIJLSZONE

De herrie die een paar maanden geleden ontstond door het, volgens de Nederlandse visserij, willekeurig opbrengen van Nederlandse treilers door de West-Duitse wachtschepen, waarbij zich bijzonder de kapitein van de „Seefalke” onderscheidde, heeft de Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, er toe gebracht besprekingen desaan gaande uit te lokken met de bevoegde Duitse overheid.

Zeggen we in dit verband onmiddellijk, dat deze besprekingen niet veel zaaks werden voor Nederland, want de Westduitsers zijn overtuigd van hun goed recht, dat de opgebrachte Nederlandse treilers vast en zeker in de 12-mijlszone aan het vissen waren.

Verder toonden zij aan, dat het Duitse patrouillevaartuig, de „Seefalke” met dergelijk gesofisticeerd ultramodern metingsapparaat uitgerust is, dat vergissingen totaal uitgesloten zijn. Ook worden treilers dan nog bedacht met een veiligheidsmarge van maksimum 0,3 zeemijl (een 555 meter) die men hen ten gunste buiten de 12 mijl toegeeft. Ten slotte, aldus de Duitse onderhandelaars, is daar nog altijd het gerecht, waar de Nederlandse schipper zijn goed recht mag gaan bewijzen.

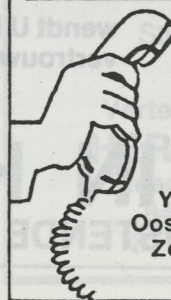
Over dit goed recht zullen we maar liefst zwijgen omdat we allen pertinent weten, dat het verslag van de overtredingsnemers altijd doorslaggevend is voor een rechtbank. Moest een rechtbank het anders oordelen, dan zou er geen wet meer nodig zijn.

Wel werd enigszins rekening gehouden met het Nederlands bezwaar over het tamelijk hard optreden door de Duitse kapitein en de bemanningsleden tegenover de Nederlandse visser. Hier zou men beloofd hebben deze bezwaren door te spelen. Maar wie weet hoe sommige bemanningsleden of schippers hebben opgetre-

den, moet ook hier voorzichtig zijn in zijn beoordeling.

Het enig resultaat van deze besprekingen zou misschien van psychologische aard zijn dat men wellicht aan Duitse kant gaat inzien, dat Nederland zwaar tort aan het opbrengen van Nederlandse treilers die „kantje-boord” (?) aan het vissen waren. Misschien komt er iets bij aan de veiligheidsmarge en een paar tienden van een zeemijl had een laatste opbrengen reeds kunnen vermijden. Anderzijds moeten de Nederlandse schippers nu toch rekening houden, dat de Duitse havikken op de loer zullen blijven liggen en dat ze overtuigd dienen te zijn en zelfs liefst uit de buurt van de beruchte grens blijven. Inderdaad is de zaak te riskant en zijn de financiële gevolgen te ernstig.

h
**netten
probleem?**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

Ook in Groot-Brittannië worden heel wat vergelijkingen getrokken tussen de behandeling die de visserij krijgt, vooral omdat beide bedrijven onder dezelfde ministeries uitkomen. Men wijst ook bij onze overburen dat de visserij in dit verband stiefmoederlijk behandeld wordt. Wij zouden bijna zeggen: „tegen wie zegt ge het”.

Ook twee Britse visserijbeschermingsvaartuigen, de „Dumbarton Castle” en de „Leeds Castle” van 1.450 Brt. en de modernste der Britse vloot zijn uit de Falklands terug. Of deze terugkomst voor alle vissers even welkom zal zijn, valt nog te bezien. Hoe meer jachtwachters in de buurt hoe meer risikos voor de stropers.

De Seiners-Redersfederatie die 200 aangesloten tenen telt te Grimsby heeft de Schotse visserijminister Alick Buchanan-Smith gewezen op de hopeloze financiële toestand van de visserij, waardoor deze volledig overgeleverd is aan de willekeur van de banken. Tevens vraagt zij zo spoedig mogelijk resultaten in verband met kwota en toegang tot bepaalde vangstgebieden. Hun besluit is dat de eerste minister op 26 april in een speech te Aberdeen, vele beloften deed, maar niets hiervan waar gemaakt werd.

De visserij is zo gewoon het kind van de rekening of melkkoe te zijn, dat men het reeds als goed nieuws betiteld dat de Transport-Dokkersbond te Grimsby heeft laten weten dat er in de tweede semester van 1982 geen nieuwe doklasten of verhogingen zullen bijkomen voor wat het lossen van de vis betreft. En nu nog maar dankbaar wezen ook!!

Een visser uit Fraserburgh die in tamelijk zwaar weder, binst het ophalen van het net over boord ging, is verdrongen. De andere bemanningsleden konden hem driemaal met een haak vasthouden, maar bij het ophalen speelde men hem telkens kwijt.

MOEILIJKE DUIJS-DEENSE BESPREEKINGEN OVER GROENLANDSE VIS

Van de moeilijke Deens-Duitse besprekingen die op 16 augustus i.l. te Kopenhagen gehouden werden tussen de ministers van deze beide landen samen met de Groenlandse minister, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is men in Duitsland nog altijd niet goed gekomen.

Wel werd het Duitse kwotum aan kabeljauw voor de kust van Oost-Groenland van 7 duizend tot 9 duizend ton verhoogd, en wellicht kon men daar nog iets meer uithalen, omdat de Groenlandse visserij daar geen te grote bedrijvigheid uitoefent, maar het streven van Duitsland om voor zijn diepzeevloot een kwotum los te peuten voor de Westkust van Groenland, stuitte op sterk verzet van beide landen, zowel van de Groenlandse als van de Deense minister.

Nochtans stelt Duitsland dat de EEG een onbetwistbaar recht bezit op visserij in de Groenlandse 200-mijlszone en dus ook op West-Groenland, maar Groenland, hierin gesteund door Denemarken, houdt hier het been stijf.

Zoals men herinnert had het referendum, gehouden onder de voorgaande regering in

Groenland, een lichte meerderheid aangegeven om zich los te maken uit de EEG en dit wel in de eerste plaats onder impuls van de Groenlandse visserij. Dit losmaken is echter nog niet in de praktijk omgezet en wellicht wenst de huidige regering noch de Deense regering, de visserij in Groenland voor de kop te stoten. De visserij is er inderdaad het hoofdbedrijf.

Voor West-Duitsland staat echter de toekomst van wat nog van de diepzeevloot overblijft op het spel. Men heeft er vroeger gevist en men ziet niet in waarom dit nu plots niet meer kan, des te meer omdat de onderzoeken naar de leefbaarheid van de bestaande visstand dit wel toelaten. De West-Duitse minister heeft de zaak dan ook voor het kabinet gebracht, waar men beslist heeft op het hoogste niveau, desnoods door de regeringsleiders nieuwe besprekingen met Denemarken, die nog altijd voor de buitenlandse betrekkingen van Groenland instaat, te gaan aanknopen om een contingent kabeljauw voor de kust van West-Groenland vrij te krijgen.

OVEREENKOMST MET IJSLAND

De moeilijke besprekingen tussen de EEG, Noorwegen en IJsland die vooraf gingen, hadden nooit de hoop gewettigd op een visserij-overeenkomst met IJsland. Nochtans is men een paar weken terug tot een overeenkomst gekomen, waarbij door IJsland 40 duizend ton blauwe wijting ter beschikking gesteld werd, die vooral de West-Duitse diepzeevloot zullen kunnen ten goede komen.

Gezien de gekende starre houding van IJsland, sinds de laatste kabeljauwoorlog is dit, zowel in de EEG als in Duitsland als een totale en gelukkige verrassing overgekomen. Wel wenst IJsland dat men in Groenlandse wateren de, voor IJsland zo belangrijke lodde-bestanden zou in bescherming nemen. Het zijn deze scholen die later naar IJslandse wateren terugkeren en die in bepaalde perioden, door het vastleggen van een Groenlandse 200-mijlszone, voor de IJslandse visserij niet meer bereikbaar waren.

In de overeenkomst heeft IJsland nu een vangstverbod op de lodde in Groenlandse wateren kunnen doen opnemen en dit tot de loddevisstand voldoende hersteld is. Indien dit herstel nu zou toelaten, dat IJsland reeds in de winter-

periode 82/83 weer deze industriële visserij zal kunnen uitoefenen, zal omgekeerd onmiddellijk een kwotum van 40 duizend ton blauwe wijting tussen IJsland en Groenland voor de EEG vrijgemaakt worden. Vermits het vooral Duitsland was, die daar reeds aan deze visserij deed en dit met goed gevolg, is het duidelijk dat het de West-Duitse diepzeevisserij zal zijn, die hieruit het grootste voordeel zal weten te halen. In de IJslandse wateren zelf, zal men aldus 34 duizend ton lodden kunnen opnemen en de rest in Groenlandse.

Zowel voor de EEG in het algemeen als voor West-Duitsland in het bijzonder, is van grote betekenis, dat hierdoor voor de eerste maal sinds de kabeljauwoorlog, terug EEG-treilers, bijzonder West-Duitse opnieuw in de IJslandse 200-mijlszone zullen kunnen optreden. Dat wil zeggen dat men, dank zij deze overeenkomst, weer eens een voet in de IJslandse viskamer kan zetten en dit alles tot meer samenwerking moet leiden.

Deze overeenkomst werd dan ook, vooral in West-Duitsland en meer speciaal in de diepzeevisserij, met grote vreugde onthaald.

**REDERS en
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

WEST-DUITSLAND

Er zijn in West-Duitsland nog 4 rederijen op de diepzeevisserij, namelijk 3 uit Bremerhaven-Cuxhaven en één met zetel te Hamburg. Door deze grote rederijen worden nog 27 moderne diepvriestrelers uitgebaat met ongeveer een zestig-koppige bemanning aan boord voor het kuisen, diepvriezen en verpakken van de gevangen vis. Deze rederijen komen niet zonder verliezen rond, maar toch menen de betrokkenen dat de Duitse diepzeevisserij nog te redden valt, ook al zal eventueel moeten overwogen worden een vaartuig te verkopen.

Van 1970 tot 1979 zijn in het West-Duitse visserijbedrijf bijna 6.000 arbeidsplaatsen verloren gegaan, waarvan 3.000 vissende werknemers. Ter gelegenheid van de verkoop van het ultramodern fabriekvisserij-schip „Regulus” aan een Amerikaanse rederij, had er dan ook een protestmanifestatie plaats, opgezet door de bemanningsleden. Maar wat baat dat. Het is toch niet met plezier dat men zo'n verhandelingen doet.

GROOT-BRITANNIE

Bij de terugkeer van de vijf Britse treilers die als mijnenveger ingezet werden in de Falklandoorlog en als verbindingsschepen, hebben de Navy-bevelvoerders nogmaals gewezen op de hoge zeewaardigheid van deze schepen en op het feit, dat de gewone mijnenvegers in de moeilijke en zware wateren van de Falklands onmogelijk hun taken zouden hebben kunnen uitvoeren. Betrokken hektreilers van rond de duizend Brt hadden een 30-man sterke Navy-bezetting onder leiding van een luitenant-commander. Wel zijn de schippers en de motoristen van de rederijen eerst enkele dagen aan boord gebleven om de officieren en bemanningsleden vertrouwd te maken met de vaartuigen. Het ging om 4 treilers van de rederij J. Marr & Son en één treiler van de rederij B.U.T. (Britain United Trawlers). Zoals men vaststelt zijn de vissers en hun schepen in tijd van oorlog zeer nuttig voor het vaderland, maar zijn ze nadien vlug vergeten en zijn de helden meest diegenen die niet in het gevaar maar achter het gevaar gezeten hebben.

ALLERLEI

Een zekere mijnheer Prout, lid van het Europees Parlement, ging op heksenjacht en stelde een vraag aan de EEG-Commissie, om alle producten die met hulp van producten van de walvissen werden vervaardigd, in de EEG te verbieden. Ook derde producten waarbij men in de vervaardiging onder meer walvisoliën gebruikt! Als de Gemeenschap voor dergelijke heksenjachten en dwaze activiteiten de miljoenenweddende voor deze parlementairen en hun privésekretaresse, waarop zij recht hebben, moeten betalen, dan verwonderen ons de grote Staatsschulden zeker niet meer.

Op 28 september zal de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, zijn Noorse kollega ontmoeten in Noorwegen voor besprekingen die de gemeenschappelijke visserij tussen beide landen in het kader van de EEG-overeenkomst betreffen. Dit gebeurt dus een week na de bijeenkomst tussen de tien minis-

ters van de EEG over het gemeenschappelijk visserijbeleid onder Deens voorzitterschap en die, ofwel te Luxemburg of te Brussel zullen gehouden worden, naargelang de omstandigheden, dat wil zeggen, naargelang men te Luxemburg over akkomodaties of niet zal kunnen beschikken.

Voor wat de aanvoeren aan vis door de minder dan 24-meter vissersvaartuigen betreft, heeft op de Oostkust van Groot-Brittannië, Grimsby haar eerste plaats moeten afstaan aan Scarborough. Zelfs Bridlington overstak in aanvoerwaarde het zo lang ongenaakbare Grimsby, terwijl Whitby deze laatste eveneens op de hielen zit.

IJSLAND

In IJsland zijn er reeds een honderdtal vissersvaartuigen uitgerust met een techniek die zeer precies toelaat het brandstofverbruik te meten. Aldus werd bij bepaalde vaartuigen vastgesteld dat, om de snelheid van het vaartuig met anderhalve mijl op te voeren, het verbruik verdubbelde, namelijk van 71 tot 145 liter (!). Wanneer geen bijzondere omstandigheden iemand dwingen, het laatste greintje snelheid uit de motor te halen, is het voordeel om elk uur, één of anderhalve mijl sneller te lopen, zeker dit méérverbruik niet waard. Van belang is echter toch wel het stijgend verbruik van brandstof te kunnen volgen om zo economisch mogelijk te varen.

IN ENGELAND HERINGESCHREVEN SPAANSE TREILER IN DE GROND GELOPEN

Op 19 augustus werd, ten zuidwesten van het eiland Ouessant, de 32-meter lange Spaanse treiler „Rush” in de grond gelopen door een Italiaans containerschip „Itanage”, die op weg was naar de Franse haven „Le Havre”.

De „Rush” werd in 1972 gebouwd met als thuishaven de Spaanse vissershaven Ondarroa. Dit schip werd hergeregistreerd in Engeland met als thuishaven Plymouth. Het is één van die schepen van de Spaans-Engelse vloot, die door deze herinschrijving onder Britse vlag komen en aldus in Britse wateren kunnen komen vissen. Daar is in Groot-Brittannië reeds heel wat om te doen geweest omdat de Britse vissers dit zo maar niet nemen. Nochtans is de herregistratie wettelijk en juridisch in orde.

Dergelijke schepen varen doorgaans met een Britse schipper en een Spaanse bemanning, hetgeen nogmaals duidelijk aantoonde, dat deze herinschrijving in feite de poort open laat aan treilers uit derde landen om toch in de gemeenschapswateren te komen vissen.

Aan boord van de „Rush” waren een Britse schipper bijgestaan door een Spaanse schipper en een dertienkoppige bemanning.

De „Itanage” liep op het ogenblik van de aanvaring 18 mijl en had de „Rush” aan stuurboord vooruit. Deze laatste treiler liep slechts 10 mijl zodat het containerschip de „Rush” snel inliep. Gezien hun vaart zich kruiste en beide schepen met de automatische piloot bestuurd werden, zonder uitkijk op het één of ander schip, waardoor op geen enkel vaartuig een koersverandering ingezet werd, noch waarschuwingssignalen konden gegeven worden, was de aanvaring niet te vermijden. Met een snelheid van 18 knopen per uur boorde het containerschip zich in de „Rush” en sleepte de treiler enkele honderden meter mede vooraleer de vaart uit de „Itanage” kon genomen worden en het visserschip vrij kwam.

Aan boord van de „Rush” was intussen elkeen aan dek komen lopen en werden onmiddellijk de beschikbare pompen ingezet om het vaartuig drijvende te houden. Het water kwam echter te snel binnen en nadat het visruim onder water kwam, was het de beurt aan de machinekamer, zodat de Britse schipper verplicht werd het schip

te verlaten. Twee reddingsboten werden uitgezet en naar de „Itanage” gevaren die de schipbreukelingen aan boord nam.

Eén uur na de aanvaring verdween de „Rush” in het water, terwijl het Italiaans containerschip de vissers naar Le Havre mede nam waar zij, vooraleer te vertrekken, in onderhoor genomen werden door de diensten van de marineprefektuur. De „Itanage” zelf had beschadigingen opgelopen aan de voorsteven en de bulb, maar dit bellette niet dat het vaartuig zijn activiteit normaal kan voortzetten.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROTE HAAIEN- EN DOGGENVANGSTEN OP DE MORECAMBEBAAI

In de laatste tijd werden in de Morecambebai heel goede vangsten van haai- en doggen genoteerd, die hoofdzakelijk te Fleetwood binnen gebracht werden.

Van de kleine treilers kwamen de besten aan meer dan 500.000 B.fr. brutobesomming, onder andere de „Boy-Anthony” met 533.000 fr. voor 375 van onze bennen, hetzij een gemiddelde van 1.420 fr. de ben. Een kleiner vaartuig, de „Sharwendon” geraakte met 175 bennen, hoofdzakelijk doggen, aan 378.000 fr., hetgeen een gemiddelde geeft van 2.100 fr. de ben (!). Wel dient gezegd dat voor dit laatste vaartuig, de vis reeds aan boord in kisten van 25 kgr. in ijs weggestoken was en deze onmiddellijke verzorging, die dan bij het lossen, het uitgieten, rapen en terug in bennen vullen uitsluit, van betere kwaliteit was. Dit is waarschijnlijk de reden waarom hier gemiddelde prijzen van 2.100 fr. de ben werden behaald. Prijzen die voor doggen zeker niet kunnen gehaald worden in onze af-

slagen. Daarbij komt nog dat onze markten niet ingesteld zijn voor plotse grote aanvoeren van vis, zodat de afslagprijzen hier onmiddellijk een nadelige weerslag van ondervinden. Dit geldt niet alleen voor haaien en doggen, maar ook voor platvis, wijting en heel wat andere soorten. Dit is dan ook de reden waarom heel wat van onze schippers in het buitenland gaan verkopen waar de opname-mogelijkheden heel wat groter zijn, zonder dat hierdoor direkt een gevoelige prijszinking het gevolg van is.

Het is nu ook wel zo dat in deze buitenlandse afslagen de opnamecapaciteit van de visverwerkende bedrijven heel wat groter is, maar daar moeten reders en schippers nu eenmaal mede rekening houden en dat kan hen gewis niet kwalijk genomen worden.

Wat echter tegenvalt, zijn de zware onkosten die in het buitenland, vooral Engeland, tot 25% oplopen!

IERLAND

In verband met de succesrijke Ierse makreelvisserij van het afgelopen jaar en om de opnamecapaciteit van deze vaartuigen te vergroten, worden drie Ierse seinetreibers uitgelend. Het gaat om de 39-meter „Western Viking” die uitgelend wordt tot 48 m., de „Jasper Sea” van 35,50 m. tot 43,50 m. en de „Oileen Croine” van 27,50 m. tot 36,50. Dat de makreelvisserij een goede visserij was, we zouden bijna zeggen een gouden visserij, was reeds af te leiden uit de recente bouw van de grote Nederlandse hekdiepvriestreibers. Inderdaad zijn onze noorderburen er altijd als de kippen bij als er ergens zaken te doen zijn. En of ze gelijk hebben, ook al houdt dit wel risico's in.

IJSLAND

De grote IJslandse hekreiler, „Brekki” heeft de grootste aanvoerbesomming voor 1982 op haar naam gebracht door een besomming van 8,7 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 3.900 bennen, hetzij een gemiddelde van 2.240 B.fr. de ben van 50 kg. Waar is de tijd van onze grote IJslanders van de P.V. en Movis die ook van 2 tot 3 duizend bennen in één enkele reis durfden in de Oostendse afslag zetten!

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

DE MEXIKAANSE TONIJN-AMBITIES

De Mexikaanse 200-mijlszone van de Stille Oceaan is het bij uitstek uitverkoren domein van de tonijn. Zodanig zelfs dat heel wat schepen uit de Verenigde Staten, in het bijzonder uit San Diego, er proberen illegaal te vissen.

Vroeger mochten de tonijnscepen van de Verenigde Staten wel in de Mexikaanse wateren vissen en was er een overeenkomst waarin verscheidene Latijns-Amerikaanse staten betrokken waren. Daaraan heeft Mexico echter een einde gesteld, hetgeen aanleiding gaf tot een zekere vorm van tonijnoorlog met de Verenigde Staten en tot conflicten waarbij heel wat tonijnvaartuigen uit de Verenigde Staten opgebracht werden en tot zware boeten werden veroordeeld. Mexico zette door omdat dit land de tonijnrijkdom zelf wenst uit te baten. Terzelfdertijd werd een ambitieus plan opgezet door een bijna onbegrensde en nog nooit geziene uitbouw van de tonijnvloot. Sommigen bestempelen dit als een roekeloos gebeuren.

Inderdaad zal op het einde van 1983 de Mexikaanse tonijnvloot volgens de vooropgezette bouwplannen en nieuwbouw 90 duizend Brt bedragen voor 1.110 eenheden. Dit is het resultaat van een aangehouden nieuwbouw sinds 1980. Hiervoor heeft men zich tot buitenlandse werven moeten richten omdat de eigen werven, niettegenstaande uitbreiding hiervan, de orders niet aankonden.

In Alabama in de Verenigde Staten, is men onder meer bezig aan de voltooiing van twee reuzetonnijnscepen van elk 12 duizend ton (!). Ook voor het in de vaart komen in 1984 zijn nog grote tonijnscepen in bestelling.

In de omliggende landen vraagt men zich toch af of Mexico hiermede haar vangstcapaciteit niet te ver vooruit is gelopen. Tenslotte hangt dit toch in de eerste plaats van de visbestanden af, niettegenstaande de Mexikaanse wateren de voornaamste pleisterplaats zijn van de tonijn en in bepaalde perioden, enkele tientallen mijlen hogerop, de Californische kust met San Diego als voornaamste haven, hiervan verstoken blijft.

FRANKRIJK DOET WAT AAN DE PRIJZEN IN DE DETAILHANDEL

De linkse regering Mitterand legt in Frankrijk aan de visdetailhandel een strakke verkoopsregeling op. Of men er echter in zal slagen deze reglementering te doen naleven, minstens in de zin dat de regering het ziet, is een andere zaak.

Een algemene regel is, dat de kleinhandel de inkooprijzen hoogstens met 50% mag verhogen. Ten titel van inlichting delen wij hier mede, dat in België de fiscale aanslag forfaitair berekend wordt op 60% voor de detailhandel wanneer men zijn vis afneemt aan een grossist en op 74% wanneer men zijn vis rechtstreeks in de afslag koopt.

In Frankrijk komt er nog bij, dat in elke visdetailhandel een vissoort dient te koop aangeboden die niet meer kost dan 77 fr. het kg. met kop en staart gewogen, tevens twee vissoorten, die niet meer dan 95 fr. mogen geprijsd staan.

Wat de filetvis betreft, moet minstens één soort te koop gesteld worden die niet meer mag kosten dan 165 fr./kg. en 2 vissoorten in filet aangeboden, die hoogstens 185 fr. mogen aangerekend worden.

We geloven niet dat het opleggen van strakke prijzen in de vishandel mogelijk is omdat de inkooprijzen afhankelijk van vraag en aanbod en men in bepaalde perioden de vis goedkoop koopt, maar omgekeerd ook zeer duur. Men zou nu wel kunnen zeggen, dat men dit door elkaar moet slaan, maar met het Franse systeem wordt dit niet mogelijk omdat men, wanneer de vis goedkoop gaat, de prijs moet zakken, gezien de algemene regel dat niet meer dan 50% op de inkooprijzen mag bijgerekend worden. Anderzijds moet de kleinhandel minstens een bepaalde winst per kgr. nemen om uit de kosten en aan zijn inkomen te geraken. Om het duidelijk te stellen, doen we dit met een voorbeeld. Koopt men bv. haring in de afslag aan 10 fr. het kg. dan zou volgens het Franse systeem de vishandelaar daar slechts 50% bij mogen doen, dat wil zeggen aan 15 fr. verkopen. Welnu er is geen enkel vishandelaar die zijn tijd kan besteden aan het halen, bergen, schikken, etaleren, wegen, verpakken van vis, enz., met een overschotmarge van 5 fr. het kg., waarvan men dan nog minstens één fr. in mindering mag brengen voor het plastieken zakje en de verpakking. Als hij 3 minuten benodigt voor deze handelingen, en zonder verpozen bestelt, dan zou hij 80 fr. per uur verdiend hebben! Er is dus een minimum winstmarge te nemen die, in gevallen van goedkope aanschaffing zeker in botsing moet komen met een te strakke regeling, zoals men dit in Frankrijk uitgedokterd heeft.

Om nog eens een concreet voorbeeld te nemen en dan in toepassing gebracht in België, zullen we een aankoop veronderstellen van een vissoort aan 100 fr. het kg. in de afslag. Hierbij komt voor de viskleinhandel het afdragen van 6% op de BTW op de aankoop en op de forfaitaire winstmarge van 75%, dat wil zeggen op 175 fr. of 10,50 fr. Op de door de fiskus vastgestelde winstmarge van 75 fr. krijgt de handelaar een aanslag van 30% of 22,50 fr. In totaal kost hem de vis (het kan evengoed garnaal zijn) aan 100 fr. aangekocht in de markt, reeds 133 fr.! We voegen er nu 2% aan toe voor gewichtsverlies

(uitdroging) en het verwegen en dan zou nog iets moeten voorzien worden voor onvolledige verkoop, dat wil zeggen, men blijft onvermijdelijk altijd met een overschot zitten. Het is dus duidelijk dat een verkoop aan 150 fr. op zijn geheel, zonder versnijden en kuisen, een onmogelijke zaak wordt! Wanneer het gaat om vis die van kop, vinnen, buikvlies, staart, wammen, enz. dient ontdaan te worden zodanig, dat slechts 65% zuivere vis overblijft, dan wordt die 133 fr. reeds 200 fr. het kg., nog altijd zonder winst!

Wat nu de opgelegde verkoopprijs voor visfilet betreft, zien we het daar evenmin goed zitten, vooral omdat het over 3 verschillende visfilets gaat.

Nemen we nu bv. filet van kabeljauw (gul). Eerstens moet het om vaste vis gaan van een zekere grote. We zullen nu de uitzonderlijke visprijzen van afgelopen week niet aanhalen waar de kwaliteitsgullen boven de 4.000 fr. de ben bleven tot 4.800 fr.! We zullen vaste kwaliteitsgullen nemen aan 3.000 fr. de ben of 60 fr. het kg. Alleen blijft men dan met het probleem zitten waar men die nu nog vindt. Vermits men uit een ben 20 kg. visfilet haalt, dan kost de filet, zonder rekening te houden met de BTW op aankoop en op de winstmarge, reeds 150 fr. het kg.! De fis-

kus zal hierop dan nog een aanslag berekenen van 35 fr. belasting per verkochte kg. (namelijk op een winstmarge van 75%) en uw filet, zonder enige winst voor de kleinhandelaar en zonder de BTW-storting, kost dan reeds 185 fr. het kg. Men vraagt zich dan ook af, verwijzende naar de Franse verkoopsreglementering, hoe men filets kan te koop stellen aan 165/185 fr.! Inderdaad kan men wellicht filets van grote wijting en van posten en van koolvis te koop stellen om te voldoen aan het reglement, maar ook mooie grote wijting kost reeds 2.500 fr. de ben (als men ze nog voor deze prijs vindt). Aldus komt men op dezelfde manier ook reeds op meer dan 150 fr. vóór deze filet zonder eigen winstname!

We menen dan ook dat het Franse reglement aanleiding zal geven tot het aanwenden van allerlei achterpoortjes of het voorleggen, wat de filets met opgelegde prijzen betreft, van vis van twijfelachtige kwaliteit, die men voor een zacht prijsje heeft kunnen bekomen aan opvangrijzen, dit om in regel te zijn met het verkoopsreglement, terwijl men de cliënt wel duidelijk zal maken dat hij liefst deze filet niet zou nemen, maar wel andere kwaliteitsfilets waarvan de prijs niet zo strak bepaald wordt. Met andere woorden kunnen we regelrecht terug naar een zwarte markt gaan waarmee de oudere-generatie nog gekonfronteerd werd in de oorlogsjaren.

Ware het echter niet beter geweest in plaats van winstmargen inzake een zo wisselvallig product, er voor te zorgen, dat alle detailhandelaars en voortverkopers bij de uitstalling van hun vis, de naam er van te moeten vermelden om te vermijden zoals nu, dat men appels voor citroenen en butts voor tongschar verkoopt, enz.

Meer kan hiervoor niet gedaan worden.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en dephouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

Een nadeel voor de passieve visserij is het feit dat men seizoengebonden is. Dit is wel opmerkelijk voor de lijnvisserij, hoe modern deze ook uitgerust zijn. Falmouth lijnvisserij hebben dan ook een slechte tijd achter de rug en slechts sinds de laatste week kregen zij wat leng aan de lijnen. Ook de vloot grote lijnvisserij uit Newlyn is niet aan het feest. Zij wijten dit hoofdzakelijk aan de Franse en Spaanse lijnvisserij op, deze voor de Newlyners, traditionele lenggronden.

De autoriteiten van de Northumbrianwaters deelden mede dat het jaar 1981 een rekordjaar werd voor de zalmvisserij en het tweede beste resultaat in de voorbije 16 jaar. Men kan zich anderzijds wel blind staren op absolute vangstcijfers, maar wanneer hier niet bij gezegd wordt of deze resultaten verwezenlijkt werden op basis van éénzelfde inzet, ofwel dank zij de inzet van een grotere vloot, met moderner en meer kostende middelen, kunnen we hieruit moeilijk besluiten trekken.

FRANKRIJK

De Franse diepzeevervisserij, die tot op vandaag altijd gebonden is geweest aan bepaalde vissoorten zoals de kabeljauw en bepaalde vangstgebieden zoals Canada en Noorwegen, heeft zich voorgenomen hieraan wijzigingen te brengen. Men zal uitzien naar nog andere vangstgebieden en naar nog andere vissoorten. Het is duidelijk dat dit zo maar niet op een wip en een gauwe zal kunnen gebeuren en dat de intenties gemakkelijker zijn dan de uitvoering.

Verleden week liep het kustvisserijvaartuig „Orphée” voor de kust van Jersey op de gekende rots „La Corbeille”. Het vaartuig maakte overvloedig water en verdween in de diepte ter hoogte van de haven „Saint-Hélier” op de westkust van Jersey. De vier bemanningsleden werden aan boord genomen van de reddingboot van het eiland Jersey.

De Vereniging van de Franse Vissersvrouwen heeft bij de Franse Minister van de Zee, de heer Le Pensec, ten scherpste aangedrongen opdat hij zijn belofte zou waar maken het wrak van het gezonken vissersvaartuig „Galy Ar. Mor” uit Le Guilvinec te lokaliseren door onderzoekingsvaartuigen van de Franse marine. Aan boord van het gezonken vissersvaartuig zouden zich nog de lijken bevinden van drie bemanningsleden. Alleen het lichaam van de schipper werd opgevisst. Het vissersvaartuig dat 16 m. lang is, ligt op 110 meter diepte. Op een paar mijlen na weet men de juiste plaats niet van het gezonken vaartuig.

Het visserij-akkoord tussen Frankrijk en Rusland in verband met de Russische visserij rond de Kerguelen-eilanden werd voor twee jaar verlengd. Alleen zullen de Russen nu 60% meer betalen per ton gevangen vis dan vroeger. Deze gelden komen ten goede aan het budget van de Franse zuidpoolgebieden.

De Franse Minister van de Zee Le Pensec ont-

moet op 2 en 3 september zijn Deense kollega, de heer Hjortnass, die voor het ogenblik eveneens voorzitter is van de Raad van Ministers van de EEG die de visserij onder hun bevoegdheid hebben. Reeds eerder had de Franse minister, in het kader van de visserij, dergelijke bilaterale besprekingen met zijn Ierse en Britse kollega. Het gesprek in Denemarken zal vooral betrekking hebben op de verdeling van de totale kwota in landenkwota.

Niettegenstaande de resultaten van de prototypes voor de visserij met het zeil en hulpmotor eerder tegengevallen zijn, onder meer in Frankrijk met de „Eole”, zal Noorwegen ook een pro-

totype van zeilvisserijvaartuig met een hulpmotor afleveren. Het gaat om een klein vissersvaartuig van 10 m. lengte, voorzien van een mast in aluminium van 11 meter hoog. Dit vaartuig zou een bemanning van 2 personen krijgen. Het bedienen van het zeil gaat elektrisch.

E.E.G.

Er bestaat grote kans dat de EEG-bijeenkomst over de visserij die gepland was op 20 september te Luxemburg, toch in Brussel zal doorgaan, vanwege plaatsgebrek te Luxemburg. Een definitieve beslissing werd nochtans nog niet genomen.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.

