

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 17 september 1982 - Nr. 35

FAILLISSEMENTEN IN DE VISSERIJ

VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE OVERHEID

Het was dus zaterdag 11 september dat te 10 uur in de burelen van de vismijn te Zeebrugge de definitieve verkoop plaats had van het faillissement der Z.40 „Ravelingen” der rederij J. Vantorre en M. Vergaerde, alsook van de Z.41 „Ter Streep” van dezelfde M. Vergaerde met D. Declerck, twee p.v.b.a.'s.

Zeer veel volk en liefhebbers waren opgekomen.

In eerste aanleg waren deze twee vissersvaartuigen respektievelijk voor 500 en 700 duizend frank ingesteld.

Deze schepen waren elk verzekerd voor 12 miljoen frank, zodat sommigen aan de hand van de instel dachten zaakjes te doen.

Het opbod gaf tenslotte na twee uur hiernavolgende uitslag: Z.40 werd verkocht voor 4.600.000 fr. aan de rederij W. Gerard en Everaert van Nieuwpoort, terwijl de Z.41, verkocht werd voor de som van 4.300.000 fr. aan dezelfde rederij, die in samenwerking met een ander schuldeiser, het vaartuig zou uitbaten.

Hier mag eens temeer gewezen worden op een grote nalatigheid voorgevallen bij de eerste verkoop, een paar jaar geleden, waarbij de gefailleerde Vergaerde de beide schepen zonder de minste dekking, had aangekocht, waardoor thans ook niet alleen het huis van een onschuldige visser, als waarborg staande, zal verkocht worden, maar ook de vroegere eigenaars te goeder trouw hier een verlies van enkele miljoenen zullen lijden in acht nemend de schulden die nog bij de N.M.K.N. op deze schepen af te lossen zijn.

En dit geval is niet enig.

Ook te Oostende zal binnenkort ofwel een faillissement ofwel een verplichte verkoop dienen plaats te hebben van een goed vissersvaartuig, waar niet alleen miljoenen schuld op staan, maar waardoor ook tengevolge van grote nalatigheid het huis van twee vissers er zal moeten aan geloven.

Wij zeggen nalatigheid en dit zal waarschijnlijk de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid niet bevallen.

Inderdaad, de N.40 en de N.41 werden in juli 1980 aan de fameuze Vergaerde van Heist verkocht, die verschillende reders en vissers voor miljoenen aan het lijntje hield, waarvoor het zelfs onbegrijpelijk is dat tegen hem geen rechterlijk onderzoek werd ingesteld.

Dit heerschap was zelf agent van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid en misbruikte dit ambt om reders en vissers obligaties van de N.M.K.N. te doen betalen, welke ze nooit in hun handen kregen en waarmee hij kon goochelen.

Hetzelfde geldt een vissersvaartuig van Oostende, waar, na overname van aandelen, de waarborgen van de oorspronkelijke reders-vissers bleven bestaan tengevolge van een nalatigheid inzake waarborg van een huis, waarbij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid niet vrij te pleiten is.

Hetzelfde geldt het feit dat de N.M.K.N. veel te lichtzinnig toegeeft bij het afkorten van wissels en schulden voor miljoenen aan reders toegekend.

Vele leveranciers zijn onwetend van het feit, dat wissels bij de N.M.K.N. niet regelmatig afgekort worden en het moet gezegd, dat tengevolge van dergelijke tekortkomingen, velen in de waan verkeren dat bij schuldeisers en schuldenaars alles gesmeerd loopt, wat in strijd is met de waarheid.

Voor de N.M.K.N. is bij niet aflossen van de schulden het maar een half of geen kwaad.

De Staat, dus de gemeenschap staat er borg voor, zodat de slachtoffers alleen de staat en de schuldeisers zijn.

Veel te weinig en veel te lichtzinnig worden leningen en aflissingen in het oog gehouden.

De toestanden met de brandstofprijzen zijn in ons land zo snel gewijzigd, dat niemand op de duur zijn verplichtingen nog kan naleven.

En van regeringswege wordt niets gedaan om daaraan te verhelpen.

Integendeel bepaalde misbruiken in de visserij worden in de hand gewerkt, dank zij de laksheid van de overheid, waarbij de ene gemeente rivaliseert met de andere om zwarte markten in het leven te houden, die niet meer gerechtvaardigd en toegelaten mogen zijn.

Zij die tot over het hoofd in de schulden zitten, zoeken niet meer om ze te betalen, maar om bij faillissement er zelf niet aan ten onder te gaan.

De overheid zelf heeft hier grote schuld aan en hoe onaangenaam dit ook moge klinken in de oren van sommige reders en de overheid, het is een triestige waarheid waarvoor niets gedaan wordt om er aan te verhelpen.

P. VANDENBERGHE

EEG-VISSERIJBESPREKINGEN IN GEVAAR

De EEG-Visserijbesprekingen van 21 en 22 september, om nog vóór eind 1982 tot een gemeenschappelijk visserijbeleid te komen, zullen waarschijnlijk dienen uitgesteld te worden omdat de minderheidsregering van de sociaal-democraten in Denemarken door een centrumrechtse regering zal vervangen worden. Hierdoor zal de Deense minister voor zeevisserij zijn plaats dienen af te staan samen met zijn staf medewerkers.

Het is niet alleen vanwege de vervanging van de Deense minister voor visserij dat wellicht de besprekingen van 21 en 22 september niet zullen kunnen doorgaan, maar vooral omdat Denemarken het voorzitterschap in de EEG waarneemt tijdens de tweede semester van 1982 en de uitnodigingen voor het houden van de bijeenkomst dus van de Deense betrokken ministers moeten uitgaan.

Tot nog toe is de bijeenkomst te Luxemburg niet afgezegd, maar men kan zich hieraan wel verwachten.

Het harde Deense standpunt omtrent de Deense kwota zal zeker wel door de nieuwe Deense minister voor zeevisserij bijgetreden worden omdat de ganse Deense visserijsector en de verwerkingsbedrijven hier achter staan en ook de nieuwe regeringscoalitie dit plan steunde.

Uitstel van de besprekingen houdt echter in dat men de kans loopt met een gemeenschappelijk visserijbeleid niet meer klaar te komen vóór het einde van dit jaar en dit houdt in dat alle grenzen voor de visserij wegvallen, zo ook de twaalfmijlsgrens. In verband hiermede hebben de Britse producentenorganisaties en redersfederaties reeds laten blijken dat zij, bij uitstel van de bijeenkomst te Luxemburg, onmiddellijk de Britse regering zullen verzoeken om de nodige maatregelen te overwegen en uit te vaardigen om de eigen bedrijfstak te beschermen. Volgens de heer Atkins, voorzitter van de nationale federatie van de vissersorganisaties zijn er zeker geen vooruitzichten op een minder strakkere houding vanwege de nieuwe Deense minister voor zeevisserij. Daarom is het ook dringend noodzakelijk dat de Britse regering zich reeds aan het werk zet om een eigen plan uit te werken voor de bescherming van de Britse visserij.

Herinneren we er nog aan dat de Deense regering de besprekingen en een visserij-overeenkomst in de eerste semester onder het voorzitterschap van België geboycoteerd heeft omdat het zozegd niet voldoende kwota toegewezen werd, maar vooral omdat zij, met het vooruitzicht de voorzitterstouwtjes in de 2de semester op hun beurt in de handen te hebben, overtuigd waren hieruit munt te kunnen slaan en drukking uit te oefenen.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



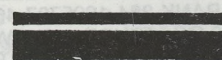
Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

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



MAASKANT

Machinefabrieken — Scheepsbouw
(scheepswerf — Dokwerken — Scheepsreparatiën)

- specialiteit : de bouw van visserijschepen .
- ontwerpers en constructeurs van scheepswinches.
- installateurs van vissorteerinstallaties.
- het aanbouwen van straalbuizen.
- alle voorkomende reparaties.
- dokfaciliteiten te Stellendam :
 - dok I hefvermogen 600 ton
 - dok II hefvermogen 2.000 ton.
- constructeurs van nettenrollieren voor de pelagische visserij.

STELLENDAM
telef. : 01879 - 1477
telex : 26695

(Holland)

BRUINISSE
telef : 01113 - 1710
telex : 55432

(8810V)

VISSERSSTOET OP VUURTOREN WERD EEN GROOT SUCCES

Al wat ook maar iets met de zeevisserij te maken heeft, was afgelopen zondag present op de Oostendse Vuurtorenwijk waar de traditionele Vissersstoet een ommevang maakte door de voornaamste straten van de wijk. Een zeer ruime belangstelling woonde deze gebeurtenis bij. Het begon allemaal met een mis en vissershulde, ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers, in de Sint Antoniuskerk waar reeds vroeger een mooi monument werd opgericht. Deze mis werd bijgewoond door tal van voor-
aanstaanden.

De apotheose kwam evenwel in de namiddag. Mede door ideale weersomstandigheden had zich een massa volk verplaatst naar de Vuurtorenwijk voor het bijwonen van deze nu al zevende uitgave. Vooraf reeds werd de menigte vergast op vrolijke deuntjes die gebracht werden door de imposante fanfare van het O.L. Vrouw College uit Oostende. En dan kwam het grote evenement, met name de start van de vissersstoet onder het thema „Oostende, parel der Noordzee” en volledig gesteld in het kader van de visserij. Schitterend in beeld gebracht, kregen de kijkers aldus een historisch beeld, gaande vanaf de tijd van Julius Caesar, over Gewijde van Dampierre en Aartshertogin Isabelle naar de periode van de Oostendse Compagnie en de „Belle Epoque” toen Oostende inderdaad tot de Koningin der Badsteden werd gekroond. Tussendoor werd ook het harde en vaak onvolprezen beroep van de zeevisser uitgebeeld.

Brengen wij dus hulde aan regisseur Werner Rabau voor de perfecte manier waarop hij de stoet heeft uitgebouwd. Wij hopen alleen maar dat er in de toekomst nog méér aandacht zal besteed worden aan alle aspecten van het zeevisserijbedrijf.

TEKENWEDSTRIJD

In het kader van deze schitterende vissersstoet werd door de Vriendenkring van de Vierterre, onder bezielende leiding van de h. Dirickx ook een tekenwedstrijd ingericht die zich speciaal richtte tot de jeugd. Een dik honderd jongens en meisjes lieten zich niet pramen om aan deze wedstrijd deel te nemen en gelijk ook in aanmerking te komen voor de prijzen. De jury, die deze inzendingen moest kwoteren, was samengesteld uit de directeur van de Moreauxschool, de directeur van het plaatselijk O.L. Vrouw College en kunstenares Mia Moreau.

Onderstaand geven wij de rangschikking van de beste inzendingen:

Cat. tot 9 jaar: Lievens Monika, Blommaert Filip, Verschelde Edwin, Verschelde Ann, Aspelag Anja, Dedecker Natacha, Belpame Katie, Velge Viky, Vandenbergh Katie, Deschepper Benjamin.

Cat. tot 14 jaar: Monet Virginie, Renault Kris, Vogelaere Rika, Lacoere Peter, Boucquez Kris, Degrote Sandra, Bulteel Tania, Blommaerts Thierie, Vandenputte Steven, Claeys Joeri.



DE RO/RO-DIENST VANUIT OOSTENDE STEEDS HOGER

De heer Van Der Zee had het hierover einde vorige week in het dagblad Antwerpse Lloyd, waaruit we aan de cijfers hem en ons door de stad verstrekt, een bemoedigende vooruitgang boeken, welke nog zou kunnen verbeteren zodra ook de R.M.T. over praktischer en moderner grondinstallaties beschikt.

Op privaat vlak dient nochtans bijzonder hulde gebracht aan het pionierswerk van de firma Dens & Co die, niettegenstaande de zware crisis welke we doormaken, het Schiaffino-vervoer in drie jaar tijd langs privé weg praktisch heeft weten te verdubbelen, rekening houdend met de diepgang van de Oostendse haven en de te nauwe sluisen Demey, die groter trafiek in de weg staan.

De heer Van Der Zee schrijft hieromtrent het volgende:

Goederenlading vertegenwoordigt reeds 59% van afvoer over zee

Sinds juli 1979 verzekert de Franse rederij Schiaffino een regelmatige ro/ro-dienst op Dover vanuit Oostende. Deze Kanaallijn is dus drie jaar oud en in die tijdspanne werden niet minder dan 833.000 ton goederen vervoerd in beide richtingen samen.

Het succes van de onderneming is blijkbaar verzekerd. Begin 1982 werd de afvaartfrequentie immers opgedreven tot 2 per dag in iedere richting waarbij de schepen vanuit Oostende gemiddeld voor 75% van hun capaciteit geladen zijn. Bovendien vertegenwoordigt de goederenlading van de Schiaffino-lijn circa 59% van de globale export van de handelshaven. Alles wijst dus op een vrij renderende dienst.

Alles begon op 2 juli 1979. De onderneming was beslist gewaagd, want sinds 1972 was de RMT met British Rail in pool gaan samenwerken voor het uitbaten van een ro/ro-dienst op Dover en Felixstowe met behulp van nieuwe polyvalente ferries. Onder de merknaam „Sealink” werden vanaf dat jaar niet alleen passagiers en toeristische voertuigen vervoerd, maar ook goederen op trailers en vrachtwagens.

Voor de rederij Schiaffino was het startjaar 1979 dan ook bijzonder moeilijk. Het was het tijdperk van intens promotiewerk en slechts één afvaart per dag werd toen verzekerd. De jaarbalans bood derhalve bescheiden cijfers aan: 53.782 ton goederen bij afvoer te Oostende en 43.800 ton bij aanvoer, wat 5,7% betekende van de totale goederenomzet van de handelshaven.

Stippen we hier aan, dat de rederij Schiaffino haar zetel te Parijs heeft en op het vasteland de havens van Dieppe en Oostende bedient. Vóór de onafhankelijkheid van Algerije, Tunesië en Marokko was Schiaffino sterk op deze bestemmingen gericht. Thans wordt deze vracht behandeld door Sudcargo.

In 1980 was er nog altijd gebrek aan voldoende lading. Inderdaad, voor aan- en afvoer bedroegen de jaarcijfers van de Schiaffino-lijn respectievelijk 113.000 en 158.100 ton vracht. In globo was dit 12% van de totale goederenoverslag in de Oostendse handelshaven maar een positief element was wel het feit, dat deze ro/ro-vrachten de eerste plaats bekleedden qua export over zee.

Hiermede werd dan ook bewezen, dat alleen het invoeren van ro/ro-technieken de exporttrafiek van de Oostendse haven van verdere achteruitgang kon redden. Ter illustratie: slechts

129.983 ton goederenafvoer in 1978 vóór de komst van de Schiaffino-lijn tegenover 283.803 ton in 1982, wat een ruim verdubbeld exportcijfer betekent op 3 jaar tijd. Onder laatstgenoemde goederentonnage telt men immers 167.700 ton of 59% Schiaffino-vracht.

Het jaar 1981 bracht de doorbraak van de Schiaffino Freight Ferries, vooral op het vlak van de import. Even de jaarcijfers onder de loep: 142.060 ton bij aanvoer (+ 25%) en 167.700 ton (+ 6%) bij afvoer voor Schiaffino. De trafiek is dus met ¼ gestegen bij import.

Zodoende bekomen wij volgend overzicht voor de periode juli 1979-eind 1981:

Schiaffinogoed.	Aanvoer	Afvoer
Jaar: 1979	43.800 t	53.782 t
1980	113.020 t	158.100 t
1981	142.060 t	167.700 t

Hierbij stellen wij onmiddellijk vast, dat de trafiek in de richting van Dover groter is dan de invoer uit Engeland. Gemiddeld is dit 70 trailers per dag bij afvoer en 50 bij aanvoer te Oostende. Aldus zijn de 2 ingezette schepen voor 75% van

hun capaciteit geladen bij afvaart uit het Houtdok van de achterhaven, tegenover 40% bij invaren. Deze eenheden kunnen tot 52 trailers of vrachtwagens van 12 meter vervoeren op hun twee ro/ro dekken. Net als dit voor de RMT-diensten het geval is, overtreffen de transitgoederen ook hier de Belgische produkten te Oostende.

De Schiaffino Freight Ferries bieden zowel begeleid als niet-begeleid vervoer. De schepen hebben trouwens elk accommodaties voor het logeren van 12 chauffeurs. Bij onstentenis van passagiers op deze lijn is het transport van gevaarlijke goederen praktisch onbeperkt mogelijk.

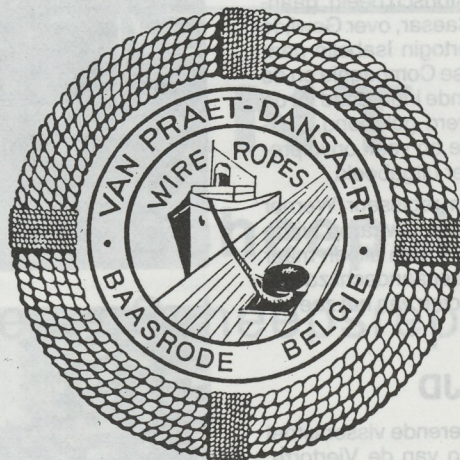
In de administratief-commerciële functies te Oostende stelt Schiaffino 12 bedienden tewerk. DENS OCEAN, die als agent optreedt, stelt bovendien nog 12 personen tewerk voor het stevedoring-werk aan het ferry-terminal van de achterhaven.

Vorig jaar werd het parkeerterrein van 30.000 m² gelegen aan de terminal volledig gemoderniseerd. Een 24 uur-ontvangst en bewaking wordt er verzekerd. De verleende service is er dus uitstekend, wat beslist ten goede zal komen aan de verdere expansie van deze lijn. Hiermede komt de maritieme goederentrafiek van de Oostendse handelshaven dan ook aan haar trekken.

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

ZWAKKE UITKIJK HOOFDOORZAAK VAN AANVARINGEN OP ZEE

Alhoewel wij het speciaal over de visserij hebben, kunnen wij onze titel niet beperken tot de visserij alleen, maar eveneens tot alle verkeer op zee.

Het probleem is echter met de tijd in de visserij wel nijpender geworden, eendeels omdat deze door de aanwending van groter en groter motoren, niet meer direkt onder de kust varen, maar grote afstanden afleggen met aldus een vergroting van het aanvaringsrisiko. In de visserij zijn er anders heel wat minder bemanningsleden beschikbaar, voor uitkijk dan bv. bij het vrachtverkeer.

Wat er ook van zij, een studie ondernomen over de laatste jaren, door het Ierse B.I.M. over de aanvaringen en het aan de grond lopen, hebben uitgemaakt dat er hier 4 voornaamste oorzaken aan de basis liggen:

- 1) een ongeschoolde in de brug als watchman
- 2) slechts één enkele man in de brug
- 3) een slechte uitkijk vooraan en achteraan
- 4) een verdeeld kommando.

In verband hiermede heeft het Brits departement van Verkeerswezen adviezen en richtlijnen doegegeven dat, waar er geen verplichting bestaat om een officier op de brug te hebben als watchman, men er zou op toezien, dat de watchman een bevoegd en onderlegd persoon is met kennis van de regelen tot voorkoming van aanvaringen op zee en van de navigatie. Een ongeschoolde en onbevoegd persoon in de brug als watchman, zowel op gebied van navigatie als van kennis van de reglementering, is hoofdzakelijk van aanvaringen.

Veel aanvaringen zijn eveneens het gevolg van het beperken tot één man in de brug. Zelfs indien dit een kompetent man is, dan nog zijn er ogenblikken dat hij onmogelijk zal kunnen instaan voor het besturen van het schip, het waar-

nemen van de Decca, het bepalen van de posities, het houden van een goede uitkijk, enz. Daarbij komt nog dat één man alleen in de brug gemakkelijk in slaap kan vallen of onwel kan worden. Deze gevaren kunnen uitgeschakeld worden door een tweede man in de brug. Voe-gen wij hier echter onmiddellijk aan toe, dat voor de kleine vissersvaartuigen dergelijke weelde om twee man in de brug te houden niet doenlijk is, vooral omdat de bemanningsleden voortdurend hun bezigheden hebben en het aantal bemanningsleden afgestemd is op het werk dat er aan boord is en slechts in bijkomende orde op een watchmanpositie of uitkijk bijkome.

Wat er ook van zij, de persoon die bestemd is om als watchman in de brug op te treden, zou voorafgaandelijk van een bepaalde rust hebben moeten genieten, opdat het een frisse kracht zou zijn die als uitkijk dient.

Onderzoeken in Groot-Brittannië verricht over de oorzaken van aanvaringen, tonen aan dat heel wat hiervan voorkwamen met geen enkele man in de brug en dit dan nog in omstandigheden van beperkte zichtbaarheid. Verder verscheidene aanvaringen met een watchman in de brug die over de VHF in gesprek was over onbenulligheden, aanvaringen wanneer het schip aan het anker lag met niemand in de brug en dit in de open wateren van de Noordzee! en zelfs, met twee man in de brug die meer oor hadden voor konversatie dan voor uitkijk, terwijl niemand achteruit keek voor oplopende schepen, nog zijdelings en aldus overlopen werden.

Het is wel duidelijk dat heel wat aanvaringen zouden vermeden worden dank zij het aanstellen van een bevoegde en uitgerust watchman, het houden van een goede uitkijk en zelfs bij beperkte zichtbaarheid door het plaatsen van een man op de bak, dit voor wat de visserij betreft.

ZEEBRUGGE: AKKOORD OVER RADARINSTALLATIE

Het sociaal-ekonomisch kernkabinet heeft donderdagnamiddag voor de eerste maal na de vakantie vergaderd onder voorzitterschap van eerste minister Wilfried Martens. Het besliste er o.m. tot de installatie van een radarketen voor het toezicht op de hoge zee en de toegang tot de haven van Zeebrugge.

De radarinstallatie – die per 1 augustus 1984 operationeel moet zijn – maakt deel uit van de radarketen van de Boven-Schelde. De radar moet klaar zijn uiterlijk een jaar voordat de „Methania” voor de eerste maal te Zeebrugge zal komen aanleggen met aardgas uit Algerije.

Voor de bouw van die radar is op de begroting 1982 reeds 200 miljoen frank uitgetrokken. Voor 1983 komt daar nog 50 miljoen bij en in 1984 nog eens 50 miljoen.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

MAATSCHAPPELIJKE BERICHTEN

Rederij ANJO. Tussen Christine Pintelon, gehuwd met Raymond Dedrie en Godelieve Devischer gehuwd met John Dedrie werd de nieuwe rederij „ANJO PVBA” opgericht. Doel ervan is de zeevisserij te bedrijven.

BENOEMINGEN EN ONTSLAG

Benoeming leden. Bij Koninklijk Besluit van 10 juli 1982 werden nog benoemd tot lid van de „Gespecializeerde Commissie Advies voor Zeevisserij bij de RVA”: Mevrouw Denise Vincent-Verhaeghe, eigenares van de O.129; de heer Gilbert Lebluy, reder van de O.114 en O.274; de heer August Puystjens, reder van de O.318; de heer Jules Rathé, reder van de O.306.

Ostend Travelwing NV., gevestigd Nieuwpoortsesteenweg 445, verleende eervol ontslag aan de heer Colin. In zijn plaats werd Georges Vanwelsenaers, kapitein ter lange omvaart benoemd tot beheerder. Dit met een mandaat tot 1985.

PARITAIR COMITE VOOR DE ZEEVISSERIJ

Bij K.B. van 27 augustus 1982, dat in werking treedt op 9 september 1982, wordt de heer August Hertsens te Knokke-Heist, als vertegenwoordiger van een werkgeversorganisatie, benoemd tot gewoon lid van het Paritair Comité voor de Zeevisserij, ter vervanging van de heer Gobert Roger, te Knokke-Heist die de leeftijds-grens heeft bereikt. Hij zal het mandaat van zijn voorganger voleindigen.

Wij zijn overtuigd dat hij het niet slechter zal doen, dan iemand, die noch reder noch vishandelaar was.

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Jansstraat 8, 8000 Brugge

— O —

Op dinsdag 21 september 1982, te 14 uur, in het „Hotel de Londres”, 't Zand 15, Brugge, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING

van:

Lot 1: BARGE ZM N° 4 (Waterlichter):

Lengte over alles: 40,77 m.
Lengte tussen loodlijnen: 40,14 m.
Breedte: 5,62 m.
Diepgang: 2,00 m.
WATERVERPLAATSING standaard: 50 Ton.
WATERVERPLAATSING geladen: 360 Ton.
Inhoud der tanks: 310 m³ (4 × 77,5 m³)

Lot 2: BARGE ZM N° 5 (lichter voor petroleumprodukten)

met zelfde gegevens als Barge ZM N° 4 (waterlichter)

Lot 3: BARGE ZM N° 6 (lichter voor petroleumprodukten)

met zelfde gegevens als Barge ZM N° 4 (waterlichter).

Deze drie Barges liggen bij de Zeemacht te 8380 Zeebrugge, Oude Basis, Lissewegesteenweg, 13.

Kosten van de verkoping: 20 t.h.

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

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Janstraat 8, 8000 BRUGGE

Op dinsdag 28 september 1982, te 14u00 in het „Hotel de Londres“, 't Zand 15, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING

van: oud ijzer-Scrap, electrisch & electronisch materieel, machine onderdelen, ledige olievat (60 l.), niet magnetisch materieel, batterijen en lood, staaldraad, touwwerk, vlaggen-lederzeildoek, enz., mijnveegkabel, motoren-onderdelen-werktuigen, dek- en keukenmaterieel - persoonlijke kledij - allerlei - 1 werkboot (jol) - 2 walvissloepen - 2 Dinghyboten, oliegoed-leder-rubber, wol.

Alles verdeeld in 21 loten die zich bevinden bij de Zeemacht, Oostende, Esplanadestraat, 1.
1 lot van 20.000 jerricans van 20 l. stuk - 4 zware vaten met ringen (200 l. stuk - 22 lichte vaten (200 l. stuk), zich bevindende in 93 Bataljon Logistiek - 932 Dep., Veerbootstraat 20, Zeebrugge.

1 lot van ± 990 kgr. aluminium - 1 lot van ± 317,5 kgr. messing - 1 lot van ± 24.517 kgr. ijzer - 1 lot van 276 kgr. rood koper - 1 lot van ± 120 kgr. zink, die zich bevinden in 93 Bataljon Logistiek - 934 Dep. Vloethelmveld, 12, Zedelgem.

1 lot bestaande uit een auto dubbel gebruik PEUGEOT 504, bj. 1973, autosleutels en inschrijvingsbewijs, ondergebracht bij de Zeevaartinspektie Sir Winston Churchillkaai 2, Oostende.

Kosten: 20 t.h. behalve voor het autovoertuig: 5 t.h.

Voor alle verdere inlichtingen en bekomen van kosteloos katalogo en kohier van lasten en voorwaarden, bel naar voormeld kantoor (tel. 050/33.17.50).

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.

POMPEN VOOR

WEG- EN WATERBOUW

AGRARISCHE
BEDRIJVEN

BOUWNIJVERHEID

CENTRALE
VERWARMING

SCHEEPVAART

INDUSTRIE

TUINSEKTOR

BRONBEMALING

ZWEMBADTECHNIEK

OPENBARE- EN
NUTSBEDRIJVEN

Een halve eeuw pompervaring... dát telt mee!!!

Raadpleeg uw installateur of vraag
dokumentatie aan bij

K&R

utrecht

kuyl & rottinghuis bv

POMPEN

wittevrouwensingel 71 - 3572 CC UTRECHT
telefoon 030 - 716842* telex 40093 Kaer nr

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

Familiaal

3/4

Apollinaris

▲ Apollinaris ▲
DE KONINGIN DER
TAFELWATERS

VIS - KEURING - NORMEN

Door de heer Geyselings, lid van het Belgisch parlement werd aan de sekretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu de hieronder gaande vraag gesteld, die we, samen met het antwoord, ten gerieve van onze lezers weergeven.

Uit dit alles kan afgeleid worden, niettegenstaande de vragensteller op een belangstelling wijst, dat bepaalde volksvertegenwoordigers toch nog zo weinig op de hoogte zijn van de visserij en de gang van zaken en zij zich maar al te gemakkelijk door oningewijden of personen die het eigenbelang nastreven, laten leiden.

Deze vragen luiden:

Kan de achtbare Staatssecretaris me antwoorden op de volgende vragen:

1. Van welke zeegebieden is de vis, die in België wordt gegeten, afkomstig?

2. Als de aangevoerde vis wordt gekeurd, hoe, wanneer en door wie geschiedt zulks?

3. Valt het voor dat aangevoerde vis afgekeurd wordt wegens aanwezigheid van lichaamsvreemde stoffen? Zo ja, hoe groot draagt gemiddeld het aantal afgekeurde vis, in procenten uitgedrukt?

4. Wat gebeurt er met de afgekeurde vis? Veevoeding? Meststoffen? Of andere bestemming, dewelke?

5. Welke norm wordt gesteld om vis en andere zeevruchten (mosselen bijvoorbeeld) voor consumptie toe te laten? Wordt de toegelaten ppm berekend op het vermogen van een volwassen persoon of kind?

6. Als een volwassen persoon als maatstaf wordt genomen wat de maximum toelaatbaarheid van aanwezige giftige stoffen betreft, schuilt hier dan geen gevaar bij eventuele consumptie door kleine kindjes die varzelsprekend heel wat gevoeliger zijn voor concentraties die berekend zijn op maat van volwassenen?

Antwoord: Ik heb de eer aan het geacht Lid het antwoord te verstrekken op de volgende vragen:

1. De vis die in België gegeten wordt kan afkomstig zijn van alle oceanen, maar is meestal afkomstig uit de Noordzee.

2. De keuring van in zee gevangen vis geschiedt bij de aanvoer in de vismijnen en -hallen. De keuring heeft betrekking op de sanitaire deugdelijkheid, de versheid en de gaafheid van

de vis. Indien de keurder het nuttig oordeelt kan hij bovendien een chemisch, parasitologisch, microbiologisch of ander onderzoek verrichten.

De keuring wordt uitgevoerd door dierenartsen die door de Koning tot keurder zijn benoemd.

3. Het is nog niet voorgevallen dat de aangevoerde vis afgekeurd werd wegens aanwezigheid van lichaamsvreemde stoffen. De uitslagen van de ook regelmatig uitgevoerde scheikundige proeven door behandeling van het Rijksinstituut voor zeevisserij te Oostende zijn tot nog toe bevredigend.

4. Vis die ingevolge voormelde keuring voor menselijke consumptie ongeschikt is verklaard, wordt in beslag genomen en na het denatureren aan een erkend destructiebedrijf geleverd.

5. Aktueel zijn er geen wettelijke maximale hoeveelheden van contaminanten voor vis.

Wel wordt in België een bewakingsprogramma uitgevoerd waarbij nagegaan wordt of voor de zware metalen met name lood, cadmium en de kwik wekelijks toelaatbare dosis voor het hele voedingsmiddelenpakket niet wordt overschreden.

Uit de studies bleek dat de gevonden gehalten (gemiddelde waarden) voor het totaal voedingsmiddelenpakket niet overschreden werden.

6. De internationale groep van experts van de Wereldgezondheidsorganisatie welke de aanbevelingen inzake toelaatbare doses voor sommige contaminanten heeft opgesteld houdt in zijn berekeningen voldoende rekening met zwakkere groepen, zoals kinderen.

ALLERLEI

■ Statistieken wijzen uit, dat praktisch alle vissoorten in Europa in 1981 hoger prijzen kregen, behalve dan schelvis en haring. Voor deze soorten ligt dit aan een onverwachte grote aanvoer vooral van kleine schelvis en totten in Groot-Brittannië en van haring op de Westkust van Schotland en in de Zuidelijke Noordzee. Er werd inderdaad buiten verwachting veel haring binnengebracht. Niettegenstaande de prijzen voor de kabeljauwsoorten ook in Engeland hoger lagen in 1981 ten overstaan van 1980, lag de gemiddelde prijs van de kabeljauwsoorten in 1981, 2.150 B.fr. de ben van 50 kgr., toch nog altijd lager dan in 1978.

GIFTIGE BAGGERSPECIE IN STROMEN EN RIVIEREN

In de laatste weken werd weer maar eens bewezen hoe giftig de baggerspecie is uit stromen en rivieren. Inderdaad zijn duizende vissen onlangs omgekomen, toen in een uitgestrekt water langs de middenschelde de baggerspecie uit deze stroom overgepompt werd. Deze grote waterput ontstond jaren geleden toen Openbare Werken zandgrond nodig had voor wegeaanleg.

De vissen die aan de oppervlakte van het water kwamen om naar lucht te happen, waaronder palingen van een kleine arm dikte werden door gelegenheidsvisser met schepnetten opgehaald, deels om in andere wateren te zetten, deels om in pan of pot terecht te komen en het overschot in de diepvries.

Twee zaken werden door dit voorbeeld bewezen, namelijk dat zoetwatervis heel goed gedijt in zuiver water, namelijk het grond- en regenwater van de betrokken waterput, en anderzijds dat de

slibneerzettingen van onze rivieren en stromen die het afval- en rioolwater van gemeenten en steden en tussendoor ook van fabrieken, medevoeren, zeer giftig zijn. Het is dus begrijpelijk dat in deze rivieren en stromen geen bodemvis meer aanwezig is, en het beeld van tientallen jaren terug, van rustige vissers wel voor eeuwig zal verdwenen zijn, indien men er niet toekomt om het afval- en rioolwater te zuiveren vooraleer het in de rivieren en stromen te laten terecht komen. Het bewijst tevens dat ook half open zeeën zoals de Noordzee, ten slotte ook vervuild zouden geraken, vooral als men daar nog het dumpen van chemisch afval en zuren aan toevoegt, evenals het oliewater van de tankers die, enkele tientallen mijlen buiten de havens, hun olietanks spoelen.

Het voorvalletje aan de Middenschelde heeft toch weer eens velen de ogen geopend. Hopen we dat men hierdoor dit probleem eens terdege zal willen aanpakken.

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

VERANDERINGEN in de "Officiële Lijst der Vissersvaartuigen"

Verandering van eigendom plus thuishaven

N.470 "SERGE" wordt O.470 "SERGE"

Eigendom : ANJO P.V.B.A.

H. Baelskaai 32, 8400 Oostende

Tel. (059) 32 00 79

Zeebrief : 12.8.1982.

Vermindering van B.T. plus P.K.

Z.408 "SPERANZA"

Eigendom : SOREYN Lucien

Reygaertsvliet 5, 8380 Zeebrugge-Brugge 5

BT = 69,63 i.p.v. 76,83

PK = 295 i.p.v. 400

Zeebrief : 4.8.1982.

Verandering van eigendom

O.599 "ZEEVOGEL"

Eigendom : BOGAERT Luc-VANDROMME

Mariakerkelaan 71, 8400 Oostende

Tel. (059) 50 72 33

Zeebrief : 24.8.1982.

Verandering van eigendom plus naam

N.349 "BLAUWE DISTEL" - wordt N.349 "DE LADY"

Eigendom : KIEKENS Noël-BYLOO

Noordstraat 66, 8430 Middelkerke

Tel. (058) 23 60 92

Zeebrief : 27.8.82.

Adresverandering

Z.72 "AQUARIUS" - Z.483 "CAROLINA"

Eigendom : BROUCKAERT Willy

Acacialaan 46, 8390 Knokke-Heist

Tel. (050) 61 22 23.

Z.98 "OP HOOP VAN ZEGEN"

Eigendom : VANTORRE Amedée-

DOBBELAERE

Duinpad 1, 8380 Zeebrugge-Brugge 5.

Wijziging huisnummer plus telefoon

Z.424 "ZEEPAARD"

Eigendom : Rederij ZEEPAARD P.V.B.A.

F. Timmermanstraat 34, 8390 Knokke-Heist

Tel. (050) 51 35 11 - 51 45 29.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Het is een welvoorziene maandagmarkt geweest deze week met zelfs twee IJslandse vangsten en verder kanaalvis, gul van de West en schelvis van de Monkey Bank. De prijzen zijn vrij goed gebleven met kabeljauw rond de 70 fr., gul tussen 46 en 65 fr. en wijting van 24 tot 68 fr. De tongen zijn wat goedkoper verkocht maar bleven nagenoeg op het peil van verleden week met grote tong tot 345 fr. als duurste sortering.

Voor de IJslandse soorten werden ook goede prijzen betaald. Alleen koolvis deed het wat minder goed en kreeg tussen 30 en 37 fr. Voor rode zeebaars werd rond de 66 tot 70 fr. gegeven en ook leng bleef boven de 60 fr. Kabeljauw en gul werden verkocht tussen 55 en 65 fr. terwijl voor schelvis van 37 naar 50 fr. genoteerd werd. Het hoogste resultaat was voor de O.317 die met rond de 900 bennen aan 2,2 miljoen fr. geraakte.

Minder schepen van de Monkey Bank dan verleden week. De schelvisaanvoer werd echter op peil gehouden door de IJslanders die vooral deze soort in de afslag brachten. Te kleine vangsten voor deze Monkey Bankers waardoor de resultaten aan de minder goede kant lagen. Voor vlaswijting, heek, zeewolf en gul werden

nochtans flinke prijzen betaald. Steenschol was goedkoop en kreeg slechts van 30 tot 75 fr. het kg.

Voor de Westschepen lag de gemiddelde prijs die voor de vangst betaald werd, vrij hoog. Dit door de steeds meer dan middelhoge prijzen die betaald werden voor wijting, haai, rog, gul, rode knorhaan en kabeljauw. Haai haalde immers weer 60 fr. en rog werd verkocht tussen 70 en 100 fr.

Voor de kustvisserij is het een nogal drukke week geweest. De garnaalaanvoer blijft vrij groot, de prijs varieert nogal de ene dag bij de andere maar lag toch tussen 30 en 85 fr. het kg. over de gehele week. Ook de visvangers doen het niet slecht al is daarvan in de vismijn niet veel te zien. De tongprijzen zijn trouwens nogal wat gedaald en lagen voor deze kusttongen tussen 150 en 260 fr. het kg.

MAANDAG 13 SEPTEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.317	19	890	—	2.200.225
O.129	18	545	—	1.270.069
WEST				
N.346	6	165	—	311.354
O.127	12	255	—	797.217
O.303	9	175	—	509.903
N.597	8	165	—	479.133
N.45	8	260	—	605.736
KANAAL				
Z.34	17	200	2.765	1.199.048
N.36	15	160	3.760	1.562.135
N.719	11	130	—	441.229
KREEFTENPUT				
Z.563	12	85	3.526	621.803

WOENSDAG 15 SEPTEMBER 1982

KANAAL				
Z.19	15	220	2.385	1.308.093
MONKEY BANK				
O.114	13	310	—	616.646
O.26	12	295	—	474.726
WEST				
O.470	6	55	450	182.551

Verwachtingen

VRIJDAG 17 SEPTEMBER 1982

KREEFTENPUT: Z.38 (135 vis - 100 kreeftjes).
WEST en NOORD: O.83 (300 vis - 300 tong).
WEST: O.131 (150 vis - 2.000 tong).
NOORDZEE: O.318 (250 kab.-gul, 500 schelvis en totten, 25 rog en haai, 30 makreel).
IJSLANDSE CARGO: 960 m. bonen, 140 kabeljauw, 75 kools, 32 bl. leng, 28 varia).

MAANDAG 20 SEPTEMBER 1982

KANAAL: O.33, O.118.
MONKEY BANK: O.134, O.274, O.275, O.135
WEST: O.705, N.706, O.229, N.752, N.3.

DINSDAG 21 SEPTEMBER 1982

MONKEY BANK: O.141.
WEST: O.123, Z.50 (vermoedelijk).

WOENSDAG 22 SEPTEMBER 1982

WEST: O.35
MONKEY BANK: O.285.

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 13 september 1982

Grote schelvis	50,60/ 52,00
Mid. schelvis	42,00/ 46,00
Kleine schelvis	32,00/ 36,00
Kabeljauw	61,00/ 66,00
Gul	58,00/ 67,00
Wijting	.....
Schaat	100,00/103,00
Zeebaars	63,00/ 72,00
Leng (witte)	63,40/ 66,00
Blauwe leng	67,00/ 69,00
Schartong (Schothse schol)	7,00/ 44,00
Heilbot	156,00/238,00
Koolvis	32,00/ 40,00
Hondstong (mieten)	38/ 61
Zeewolf	63,00/ 77,00
Staat	217,00/252,00

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr.
DONDERDAG 9 SEPTEMBER 1982				
Z.16 K	500	80	5	339.745
Z.427 KRP	—	105	8	337.605
Z.313 N	1.000	400	13	1.054.977
Z.507 W	800	66	12	448.545
Z.60 N	600	450	14	1.149.190
				3.330.062

VRIJDAG 10 SEPTEMBER 1982

Z.573 KRP	—	110	11	398.134
Z.43 W	1.000	140	11	625.407
Z.30 N	1.500	160	12	930.898
Z.12 K	300	10	—	108.490
				2.062.929

MAANDAG 13 SEPTEMBER 1982

Z.53 N	1.600	260	15	1.055.380
Z.576 W	1.300	50	10	399.660
Z.526 N	200	220	16	535.080
Z.84 W	1.100	380	14	1.361.620
Z.186 N	1.000	500	15	1.465.058
Z.189 N	100	265	15	799.900
Z.510 KRP	—	235	9	767.510
Z.176 N	100	290	15	762.830
				7.147.038

DINSDAG 14 SEPTEMBER 1982

Z.196 N	3.500	180	15	1.026.073
Z.533 KRP	—	130	11	397.535
Z.89 N	700	350	10	1.141.850
Z.578 K	1.000	40	8	249.990
				2.815.448

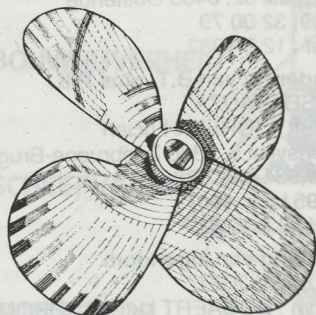
WOENSDAG 15 SEPTEMBER 1982

Z.584 N	100	200	10	536.550
Z.181 KRP	—	140	10	491.185
Z.92 N	500	530	14	1.228.210
Z.105 N	600	500	14	970.480
O.231 N	—	500	15	1.283.470
Z.321 W	1.000	80	11	603.820
Z.307 KRP	—	160	10	525.675
Z.580 K	600	50	9	242.880
				5.882.270

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
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

NIEUWPOORT

DONDERDAG 9 SEPTEMBER 1982

GARNAAL		
N.22	189 kg.	10.435 fr.
N.349	280 kg.	10.778 fr.
N.211	200 kg.	10.100 fr.
N.782	155 kg.	8.516 fr.
N.106	98 kg.	5.529 fr.

VRIJDAG 10 SEPTEMBER 1982

VIS		
N.551	65 kg.	7.813 fr.
N.575	510 kg.	49.201 fr.
N.88	218 kg.	37.070 fr.
N.788	52 kg.	12.193 fr.
N.710	119 kg.	18.644 fr.

GARNAAL		
N.22	96 kg.	6.625 fr.
N.211	285 kg.	15.229 fr.
N.782	164 kg.	9.619 fr.

Op de vrijdagmarkt losten vijf vaartuigen van de Kust hun vangst. Er werd 290 à 300 fr./kg. voor tong nr. 1 betaald en 340 à 360 fr./kg. voor tong nr. 2. Bloktong of tong nr. 3 haalde 322 à 340 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 268 à 286 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 230 à 250 fr./kg. en kleine tong 187 à 198 fr./kg. Middenslagtarbot boekte men aan 240 tot 260 fr./kg. en varia aan 190 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 65 à 75 fr./kg. genoteerd, middenslag- of drielingpladijs tegen 55 à 65 fr./kg. en visjes tegen 1.250 à 1.500 fr. de ben. Grote zandschar bekam 40 à 50 fr./kg., kleine zandschar 30 à 40 fr./kg., terwijl voor knorhaan 1.500 à 2.000 fr. de ben werd betaald. Tevens werden drie vangsten garnaal verkocht waarvan de prijs varieerde van 53 tot 60 fr./kg.

ZATERDAG 11 SEPTEMBER 1982

GARNAAL		
N.211	215 kg.	13.518 fr.
N.106	67 kg.	3.904 fr.
N.22	288 kg.	18.113 fr.

MAANDAG 13 SEPTEMBER 1982

VIS		
N.575	525 kg.	58.872 fr.
N.700	711 kg.	55.640 fr.
N.551	648 kg.	49.161 fr.
N.172	2.885 kg.	134.995 fr.
Z.512	2.610 kg.	211.391 fr.
N.88	196 kg.	21.312 fr.
N.710	442 kg.	54.210 fr.

GARNAAL		
N.211	219 kg.	10.363 fr.
N.22	324 kg.	18.039 fr.
N.349	233 kg.	10.634 fr.

Twee vaartuigen van de West, één bokkennisser en vier kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt.

Voor tong nr. 1 werd 350 à 360 fr./kg. betaald en voor tong nr. 2 368 à 388 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 342 à 368 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 265 à 280 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 180 à 195 fr./kg. geboekt en voor kleine tong 148 à 180 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 430 à 446 fr./kg. genoteerd, middenslag tarbot tegen 240 à 300 fr./kg. en griet tegen 160 à 250 fr./kg. Tongschar kocht men tegen 45 à 120 fr./kg. aan, robaard tegen 80 à 90 fr./kg. en rode soldaten tegen 48 à 60 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3.000 à 3.300 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 2.300 à 2.600 fr. de ben en visjes tegen 1.200 à 1.500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.930 à 4.200 fr. de ben geveild en gul tegen 3.700 à 4.000 fr. de ben. De

schaars aangevoerde rog haalde 80 à 86 fr./kg. voor moerrog, 78 à 80 fr./kg. voor tilten en 80 à 85 fr./kg. voor scherpstaarten. Grote wijting werd aan 3.250 tot 3.600 fr. de ben geboekt en kleine wijting aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben. Grote zandschar bekam 1.600 à 1.800 fr. de ben en kleine zandschar 1.200 à 1.300 fr. de ben. Zeehond werd aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben genoteerd, zeehaai aan 1.000 tot 1.250 fr. de ben, terwijl voor knorhaan 1.300 à 1.750 fr. de ben werd neergeteld. Drie vangsten garnaal werden verkocht waarvan de prijs van 43 tot 57 fr./kg. varieerde.

DINSDAG 14 SEPTEMBER 1982

GARNAAL		
N.22	143 kg.	9.357 fr.
N.349	355 kg.	14.456 fr.
N.782	141 kg.	6.909 fr.

WOENSDAG 15 SEPTEMBER 1982

VIS		
N.736	1.926 kg.	106.124 fr.
N.738	2.247 kg.	132.663 fr.
N.88	104 kg.	12.009 fr.
N.788	203 kg.	31.893 fr.
N.710	238 kg.	30.235 fr.
N.575	534 kg.	59.267 fr.

GARNAAL		
N.22	348 kg.	16.707 fr.
N.211	188 kg.	6.640 fr.
N.106	96 kg.	4.149 fr.
N.700	349 kg.	15.114 fr.
N.349	275 kg.	8.880 fr.

Op de woensdagmarkt losten twee vaartuigen van de West en vier kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 290 à 295 fr./kg. en tong nr. 2 345 à 350 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 300 à 308 fr./kg. betaald en voor de fruitong of tong nr. 4 250 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 185 à 190 fr./kg. en kleine tong 160 à 170 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 350 à 380 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 260 à 300 fr./kg. en griet tegen 235 à 250 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 60 à 70 fr./kg. genoteerd, middenslag- of drieling pladijs tegen 2.600 à 3.000 fr. de ben en visjes tegen 1.400 à 1.700 fr. de ben. Tongschar bekam 70 à 180 fr./kg. Kabeljauw werd tegen de marktwaarde van 4.250 à 4.750 fr. de ben opgekocht en gul tegen 3.750 à 4.250 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 2.800 tot 3.000 fr. de ben en kleine wijting aan 2.000 tot 2.250 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2.000 à 2.250 fr. de ben en kleine zandschar 1.400 à 1.500 fr. de ben. Moerrog haalde 3.150 à 3.300 fr. de ben als roepprijs, tilten 2.700 à 3.900 fr. de ben en scherpstaarten 3.000 à 3.250 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 3.600 / 3.750 fr. de ben geboekt, zeehaai tegen 1.000 à 1.250 fr. de ben en zeehond tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben. Rode soldaten werd tegen 3.000 à 3.750 fr. de ben aan de koper gebracht, robaard tegen 3.500 à 4.000 fr. de ben en knorhaan tegen 1.500 à 2.000 fr. de ben.

IJSLANDSE CARGO TE OOSTENDE

Heden vrijdag komt voor de eerste maal aan de markt te Oostende een IJslandse coaster welke 1.300 bennen klipvis (rode bonen) van 50 kg. elk aanvoert en 300 bennen varia.

De vis is volgens aangifte van uitstekende kwaliteit.

Zoals reeds gezegd zou er elke week een schip op vrijdag de Oostendse markt aandoen.

Nu we praktisch maar twee IJslanders meer hebben, die varen, mag dat een verheugend feit genoemd worden.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
10 sept.			964	125.911
13 sept.			8.021	586.329
15 sept.			5.259	423.683

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
9 sept.	—	—	922	45.358	38	60
10 sept.	—	—	545	30.483	53	60
11 sept.			570	34.110	54	62
13 sept.			776	38.288	43	57
14 sept.			639	27.974	38	49
15 sept.			1.256	50.293	27	47

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

Z.284 „VICKY” WORDT GEDOOPT

Op zaterdag 25 september a.s. wordt in de haven van Zeebrugge de nieuwe treiler Z.284 „Vicky” gedoopt. Zoals bekend werd dit vaartuig gebouwd op de Scheepswerven Industrielle des Pêcheries te Oostende voor rekening van reder Paeye Willy uit Knokke-Heist. Pas medio vorige week liep dit vaartuig van stapel te Oostende. Meter is mejuffer Nadia Paeye terwijl als peter de heer Brian Stent zal fungeren.

Na de plechtigheid grijpt in de Salons van Patrick Rommel te Knokke-Heist een feestmaal plaats. Te gelegentertijd komen wij hier uitvoerig op terug.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★

Stipte bediening

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	13 september	14 september	15 september
Lappen	300 317	.....	301
Grote	321 357	.....	340 382
3/4	296 316	.....	284 320
Bloktongen	204 234	.....	178 229
Vóór-kleine	160 182	.....	163 206
Kleine	153 161	.....	132 160
Slips	144	.....	132 144

ZEEBRUGGE

	13 september	14 september	15 september
Grote	347 385	312 316	.....
Bloktongen	402 416	365 395	.....
Fruittongen	300 306	267 290	.....
Schone kleine	186 193	161 167	.....
Kleine	156 160	148 160	.....
Tout petit	145 149	118 124	.....
Slips	124 133	110 114	.....

NIUWPOORT

	13 september	14 september	15 september
Tong I	330 360	.....	290 295
Tong II	368 388	.....	345 350
Tong III	342 368	.....	300 308
Tong IV	265 280	.....	250 270
Tong V	180 195	.....	185 190
Kleine tongen	148 180	.....	160 170

PLADIJS

OOSTENDE

	13 september	14 september	15 september
Platen	52 57	.....	54 61
lek (groot-klein) ...	46 50	.....	46 51
Derde slag	31 42	.....	35 40
Platjes	22 33	.....	21 24

ZEEBRUGGE

	13 september	14 september	15 september
I	38 48	44 48	.....
II	34 37	40 42	.....
III	35 37	24 26	.....
IV	21 24	24 26	.....
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

	13 september	14 september	15 september
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	60 66	.....	60 70
Platjes	24 30	.....	28 34
Drielingen	46 52	.....	52 60

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)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.

Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

en dat
24 uur per dag...

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	13 sept.	13 sept.	13 sept.	13 sept.	14 sept.	14 sept.	14 sept.	14 sept.	15 sept.	15 sept.	15 sept.	15 sept.	15 sept.	13 sept.	13 sept.	13 sept.	13 sept.
Tarbot grote	321	376	380	397	.....	369	394	358	.....	430	440	350	380		
Tarbot middel	203	246	264	274	.....	269	289	249	.....	240	300	260	300		
Tarbot klein	146	167	204	218	.....	203	212	137	171	.....	.....	.....	.....
Griet groot	167	228	254	265	.....	245	257	218	.....	160	250	235	250		
Griet middel	141	151	184	190	.....	155	196	166	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	94	131	107	138	.....	124	136	97	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	50	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	40	41	.....	.....	.....	.....	.....	36	44	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	24	30	.....	.....	.....	.....	.....	18	31	.....	.....	.....	.....
Heek grote	100	122	.....	.....	.....	.....	.....	117	135	.....	.....	.....	.....
Heek middel	83	94	.....	.....	.....	.....	.....	86	105	.....	.....	.....	.....
Heek klein	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	76	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	61	64	.....	.....	.....	.....	.....	40	61	.....	.....	.....	.....
Rog I	60	90	80	87	.....	69	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	55	88	70	74	.....	67	42	64	.....	80	86	63	66		
Scherpstaart	42	80	81	86	.....	80	42	64	.....	80	87	54	58		
Halve mans	.....	.....	54	60	.....	59	.....	.....	.....	80	.....	60	.....		
Teelt	.....	.....	50	52	.....	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	12	19	20	25	.....	22	24	20	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	60	72	80	87	.....	78	82	57	61	.....	79	84	85	95	
Gul (groot)	61	68	70	74	.....	70	74	57	61	.....	74	80	75	85	
Gul (middel)	53	61	60	64	.....	72	64	53	61	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	26	57	54	56	.....	55	57	26	46	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	130	277	126	287	.....	.....	103	257	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	58	70	46	52	.....	50	54	54	59	.....	65	72	56	60	
Wijting klein	22	43	24	27	.....	20	24	26	35	.....	40	50	40	50	
Schar	10	31	12	19	.....	10	19	13	20	.....	25	36	30	45	
Steenschol	20	100	87	92	.....	60	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	58	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	25	20	25	
Hondshaai	16	21	.....	.....	.....	.....	.....	15	25	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	75	
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	17	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	13	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	120	70	110	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	19	22	.....	.....	.....	.....	.....	14	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	60	82	.....	.....	.....	.....	.....	30	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	45	66	.....	.....	.....	.....	.....	34	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	118	317	.....	.....	.....	.....	.....	82	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	198	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	235	240	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	170	180	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	55	40	45	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	.....	12	15	.....
Rode Poon (roobaard)	45	80	46	50	.....	.....	.....	24	41	.....	80	90	70	80	.....
Grauwe poon (knorhaan)	6	13	10	14	.....	6	12	.....	.....	.....	25	35	30	40	.....
Rode knorhaan	6	81	12	19	.....	10	19	20	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 7 september werd aangevoerd: 1.115 kg. tong; 6 kisten tarbot en griet; 41 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 69 kisten wijting; 37 kisten schol; 1 kist schar; 2 kisten makreel en 24 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 20,75-18,60; grote tong 24,60-23,95; groot-middel tong 21,00-20,23; kleinmiddel tong 15,00-11,00; tong één 10,09-9,46; tong twee 8,20-7,97.

Per 40 kg.: tarbot 752-392; griet 304-288; kabeljauw drie en vier 176; kabeljauw vijf 92-57; schol één en twee 174-142; schol drie 138-110; schol vier 90-61; wijting drie 82-51; makreel twee 65; schelvis vier 90; schar 57; horsmakreel 51; bot 28-26.

Aan de woensdagmarkt van 8 september werd aangevoerd: 1.980 kg. tong; 11 kisten tarbot en griet; 9 kisten kabeljauw; 8 kisten wijting; 217 kisten schol; 23 kisten schar en 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,25-22,11; grote tong 24,99-24,51; grootmiddel tong 21,03-20,21; kleinmiddel tong 11,99-10,82; tong één 10,20-8,51; tong twee 8,30-7,50.

Per 40 kg.: tarbot 788-442; griet 483-305; kabeljauw vijf 160-104; schol één 130; schol twee 164-132; schol drie 114-96; schol vier 75-46; wijting drie 114-79; schar 90-82; rode poon twee 182; rode poon drie 84-76; steenbolk 64-59; krab 52; horsmakreel 60; bot 26.

Aan de donderdagmarkt van 9 september werd aangevoerd: 1.605 kg. tong; 13 kisten tarbot en griet; 164 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 361 kisten wijting; 150 kisten schol; 19 kisten schar; 4 kisten makreel en 43 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 22,71-22,13; grote tong 25,36-24,36; grootmiddel tong 21,23-20,50; kleinmiddel tong 13,14-11,67; tong één 10,74-8,67; tong twee 8,75-7,79.

Per 40 kg.: tarbot 792-452; griet 502-315; kabeljauw twee 274; kabeljauw drie 276-254; kabeljauw vier 234-208; kabeljauw vijf 208-63; schelvis vier 102; schol één en twee 196-168; schol drie 160-112; schol vier 75-54; wijting drie 82-54; makreel twee 50-36; schar 130-90; horsmakreel 37; kleine kreeft 352; bot 30-26; steenbolk 81-65; rode poon twee 190; rode poon drie 132-84; tongschar 140.

Aan de maandagmarkt van 13 september werd aangevoerd: 7.430 kg. tong; 163 kisten tarbot en griet; 1.524 kisten kabeljauw; 218 kisten schelvis; 1.240 kisten wijting; 2.502 kisten schol; 136 kisten schar; 42 kisten makreel en 304 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 15,41; tarbot 20,69-18,11; grote tong 24,80-22,51; grootmiddel tong 20,68-19,62; kleinmiddel tong 10,84-10,14; tong één 8,10-7,43; tong twee 7,02-6,42; zalm 10,00.

Per 40 kg.: krab 34-30; kleine kreeft 176-84; steenbolk 26; roggen 224-112; leng 124; hammen zonder kop 674-434; hammen met kop 276-140; hake 240-128; wolf 260; tarbot 788-360; griet 550-270; kabeljauw één 210-150; kabeljauw twee 214-170; kabeljauw drie 192-156; kabeljauw vier 184-150; kabeljauw vijf 166-52; schelvis één 162; schelvis twee 160-150; schelvis drie 146-102; schelvis vier 73-46; schol één 124-108; schol twee 122-104; schol drie 114-90; schol vier 70-57; wijting drie 76-32;

GEMEENTE DEN HAAG ZET WERKLOZEN OP VISKOTTER!

Welke gemeentelijke ambtenaren het in hun hoofd gekregen hebben om de werkloosheid te helpen oplossen door het huren van een stilligende kotter en deze met werklozen te bemannen, die belangstelling voor de visserij betonen, is ons onbekend, maar dat het om een bij voorbaat te mislukken project gaat, kunnen wij nu reeds voorop zetten.

Een paar ervaren vissers zouden de bemanning aan boord opleiden en hen de nodige kennis bijbrengen. Dit is een project dat zou uitgaan van de Commissie voor Economische Zaken uit Den Haag.

De peters van dit project hebben waarschijnlijk niet het minste benul van de zeevisserij. Ervaren bemanningen hebben thans nog alle moeite om de twee eindjes aan elkaar te kunnen knopen en hiervoor wordt dan nog een inzet van hen gevraagd van praktisch achttien uur per dag! En nochtans schermen de initiatiefnemers met argumenten zoals deze, dat hierdoor de Scheveningse kottervloot uitbreiding zal vinden, dat er meer vis in de afslag van Scheveningen zal komen en dat werklozen een vaste werkkring zullen vinden! Inderdaad denken de geestelijke vaders van het project reeds aan een regelmatige en gestadige uitbreiding van hun werklozen-vissersvloot!

Het project zou starten in het voorjaar 1983 met een visserij op de Noordzee. Aan boord komen dan 6 werkloze jongeren, geleid door twee bekende vissers. En hiermede moet dan een renderende visserij gerund worden.

Dat men een viskotter als opleidingsvaartuig voor jongeren zou inzetten die op de visserij-school zitten of deze pas verlaten hebben, is een initiatief dat aanvaardbaar is en zelfs noodzakelijk. Maar dat men werklozen, die van de visserijstiel niets afweten, zo maar op een viskotter zet, grenst aan onzin. Wij vragen ons af hoeveel reizen die jongens het zullen uithouden en of er ooit één enkele voluit tot visser zal gevormd worden. In elk geval, indien dit ooit mocht, dan zal deze zeker onmiddellijk naar andere vaart en een ander schip uitkijken, want het is duidelijk dat men, met een werklozenkotter, nooit het zout in de pap zal verdienen, vooral met de huidige brandstofrekening. Beginnen te

dromen van uitbreiding van de werklozen-kottervloot is een totale utopie, dat alleen maar kan ontspruiten uit het brein van een ambtenaar die nog nooit de visserij van dichtbij gezien heeft en zeker niets kent van de problemen hiervan. Als we denken aan de vele kotters op rondvis, die thans met een nochtans ervaren bemanning, moeten stilliggen omdat de visserij niet rendend is, dan kunnen we het slechts jammer noemen van het goede geld dat dit project zal opslorpen, terwijl dit zoveel beter ten voordele van de visserij zou kunnen besteed worden.

Zelfs als men ooit, uit de werkloze jongeren, enkele ervaren vissers zou kunnen vormen, dan is het leitmotief van de projectnemers, om hierdoor de Scheveningse kottervloot uitbreiding te geven, eveneens een utopie, omdat deze jongeren onmogelijk over het nodige kapitaal zullen kunnen beschikken, om ergens van start te gaan met een tweedehandse, of nieuwgebouwde kotter.

Wij menen dan ook, dat, al het geld dat men hieraan zal besteden, een hopeloze en dwaze verkwanseling wordt. Wij kunnen zelfs niet veronderstellen, dat dit project ooit in praktijk wordt gebracht, omdat toch zeker wel voldoende zinnige mensen de initiatiefnemers op het absoluut zekere fiasco van de betrokken onderneming zullen wijzen en hen rede bijbrengen. Het zou inderdaad werkelijk zonde zijn van het weggesmeten geld, vooral dan nog omdat het over gemeenschapsgeld gaat, dat zeker een betere aanwending verdient.

De Nederlandse Konsumentenbond die met haar onderzoek op kabeljauwfilets heel wat beroering teweeg bracht in de visserij en visverwerkende bedrijven, weigert de volledige onderzoeksresultaten vrij te geven, zoals dit gevraagd werd door vertegenwoordigers van de visverwerkende nijverheid. Het is inderdaad altijd zo met de op sensatie beluste bonden, dat zij slechts deze cijfers kwijt willen of aan de openbaarheid prijs geven die hen te pas komen of in hun kraam passen als zogezegde beschermer en hoeder van de verbruiker. Zeggen we nog, dat de onderzoeken voor de Nederlandse konsumentenbond in België plaats grepen.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 6 t/m 10 september 1982

Door 100 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
433293 kg.	Tong	f 424.315,68	van f 26,25 tot f 6,06
14.098 kg.	Tarbot	f 208.311,06	van f 24,28 tot f 6,69
164.975 kg.	Schol	f 340.725,54	van f 3,60 tot f 1,01
19.835 kg.	Kabeljauw	f 43.143,68	van f 6,28 tot f 1,24
2.083 kg.	Griet	f 21.148,11	van f 12,33 tot f 7,49
12.650 kg.	Schar	f 19.150,47	van f 2,80 tot f 0,65
7.880 kg.	Wijting	f 10.519,26	van f 2,43 tot f 0,99
184.655 kg.	Diversen	f 631.437,71	
4.494.469 kg.		f 1.706.751,51	

NEDERLAND

HET VAARBEBWIJS IN NEDERLAND

We hebben er vroeger reeds op gewezen, dat in Nederland een vaarbewijs zal geëist worden van de schippers, die met een schip in de beroeps- of in de pleziervaart te water gaan.

Eén en ander werd ingegeven door het feit, dat „Jan en Alleman” zo maar de wateren, zowel op zee of in de binnenwateren zonder enige vorm van kennis van de vaarreglementering of van de wateren zelf, een schip kon gaan besturen. Het is duidelijk dat dit aanleiding geeft, of kan geven tot heel wat moeilijkheden en aanvaringen op het water.

Voor de binnenwateren, die in Nederland bijzonder uitgestrekt en talrijk zijn, niet alleen stromen, meren en rivieren, maar ook binnenwateren zoals de Wester- en Oosterschelde, het IJsselmeer, de Waddenzee, de Eems en de Dollard, is een Binnenschepenwet tot stand gekomen met een regeling voor een vaarbewijs.

De verplichting om een vaarbewijs aan boord te hebben komt er nog niet onmiddellijk, maar zal, over de loop van de eerste jaren er langzaam aan komen. Wel zal vanaf 1 oktober e.k., de mogelijkheid gegeven worden om een examen af te leggen voor het bekomen van een vaarbewijs. Voor de thans reeds sinds een paar jaren varende schippers is een overgangperiode voorzien, die in vele gevallen het vaarbewijs zullen kunnen bekomen zonder examens af te leggen.

Er is een klein en een groot vaarbewijs voorzien, die natuurlijk samengaat met een kleine of grotere verantwoordelijkheid naar gelang het risico kleiner of groter is dat bevangen wordt.

Hieronder geven wij dan een samenvatting van de vaarrisikos die een klein ofwel een groot vaarbewijs noodzakelijk maken.

afmeting 15 ton laadvermogen of meer ongeacht lengte	bedrijfsmatig vervoer van goederen groot vaarbewijs	
lengte minder dan 15 meter 15 - 20 meter lengte lengte 20 meter of meer	bedrijfsmatig vervoer van personen 12 personen of minder meer dan 12 personen geen vaarbewijs groot vaarbewijs klein vaarbewijs groot vaarbewijs groot vaarbewijs	
	sleep- of duwbotten niet gebezigd voor het slepen, duwen of langs zij vastgemaakt meevoeren van schepen met een lengte van 20 meter of meer wel gebezigd voor het slepen, duwen of langs zij vastgemaakt meevoeren van schepen met een lengte van 20 meter of meer	
lengte minder dan 20 meter lengte 20 meter of meer	klein vaarbewijs groot vaarbewijs	groot vaarbewijs groot vaarbewijs
15 - 20 meter lengte 20 meter of meer	andere bedrijfsmatige vaart klein vaarbewijs groot vaarbewijs	
lengte 15 meter of meer	niet bedrijfsmatige vaart (pleziervaart) klein vaarbewijs	
lengte minder dan 15 meter	geen snelle motorboot* geen vaarbewijs	snelle motorboot* klein vaarbewijs

We geven dit, niet alleen weer ten behoeve van onze Nederlandse lezers, maar ook ter overweging aan onze eigen overheid, alhoewel wat de binnenwateren betreft, we in België hiervan eigenlijk gespeend zijn.

Anderzijds verwondert het ons toch, dat de grenzen voor het klein vaarbewijs niet strenger doorgetrokken zijn. Een vaartuig, of pleziervaartuig van even onder de vijftien meter is toch ook nog een behoorlijk risico. Als men dergelijke vaartuigen zonder kennis of ervaring in drukke wateren mag gaan besturen, is dit toch van het slechte te veel.

Als men op 1 oktober niet voldoet aan de voorwaarden voor de overgangsregeling, moet een examen afgelegd worden. Voor het klein vaarbewijs is dit bij de Koninklijke Nederlandse Toeristenbond A.N.W.B. te 's Gravenhage, het Ko-

ninklijk Nederlands Watersportverbond te Amsterdam, de Koninklijke Nederlandse Motorboot Club te Utrecht, de Nederlandse Waterski Bond te Haarlem. Voor het groot vaarbewijs, de Stichting Koninklijk Onderwijsfonds voor de Scheepvaart te Amsterdam.

Inlichtingen ontleend aan: „Stuurboord Visserij-Editie”.

”HET VISSERIJBLAD”

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

■ Uit de Nederlandse „Stuurboord Visserij-Editie” lichten wij dat in totaal in 1981 bij de Nederlandse werven 28 vissersschepen te water gelaten werden (en hoeveel op vreemde werven?) met een totale tonnage van 9.662 ton, terwijl veertien opdrachten tot nieuwbouw werden verstrekt. De tekenen wijzen er echter op, dat voor 1982 de vernieuwingsgolf niet zo ontstuimig meer zal verlopen als in de afgelopen twee jaren.

■ De door de Nederlandse biologen voorspelde goede broedval bij de oesters in de Grevelingen is naar het schijnt, niet uitgekomen, niettegenstaande de voorspelling gegrond werd op de vele larven die tijdens het warme juliweder vastgesteld werden. Deze larven hebben zich echter in zeer mindere mate vastgezet op de, voor hen klaar gestoomde ledige mosselschelpen. Men zoekt hier nog altijd een verklaring voor.

■ In de Oosterschelde zouden er in het wilde, zowat 50 miljoen Japanse oesters leven, die zelfs somtijds met verscheidene exemplaren boven op elkaar vastgehecht zitten. Te Yerseke heeft men, na het verdwijnen van de platte oester door de parasieten, nu zijn hoop op de Japanse oester gesteld. Maar de kwaliteit van deze is ver van de lekkere Zeeuwse oester te zoeken.

■ Uit Bruinisse vernemen we, dat dit jaar heel wat meer mosselen aangevoerd werden dan vorige jaren. Voor 1982 zou dit, vanaf het openstellen tot 21 augustus, reeds 300 duizend ton (van 100 kgr.) bedragen, tegenover 219 duizend ton in 1981, 120 duizend ton in 1980 en 204 duizend ton in 1979. Er werden echter 15 duizend ton opgevangen door het mosselonds, aan een bepaalde bodemprijs, hetgeen in de andere jaren niet vóór september gebeurde.

■ De visserijdagen in „Den Oever” in Nederland werden besloten met een prachtige vlootshow waaraan heel wat, met vaandeltjes en wimpels versierde kotters en trailers deelnamen. Het weder zat mede en de tocht ging over de Wadden met talrijke genodigden en toeristen aan boord. Voor visserijdagen, vlootparades en zee-uitstapjes dient men werkelijk in Nederland te zijn.

■ Bij de Nederlandse Vissersbond gaat een studiereis naar Groot-Brittannië door van 13 tot 23 september. Bezoeken aan visserijhavens, afslagen en onder meer aan het Nationaal Maritiem Museum in het bekende Greenwich staan op het programma. Het was trouwens in deze gebouwen dat het oorlogskabinet gedurende de laatste wereldoorlog samenkwam.

■ Ook Belgische prominenten uit de visserij werden uitgenodigd om op 27 september in de tentoonstellingshal te Hilversum, deel te nemen aan de officiële opening van de Vakbeurs „Vis '82”. Het is de voorzitter van de Nederlandse Vaste Commissie voor de Visserij, de heer Everdijk, die de vakbeurs „Vis '82” officieel zal openen. De vele prachtige visschotels die zullen voorgesteld worden, zullen een weelde zijn voor het oog en voor de visminnende verbruiker. Het zoveelste bewijs dat Nederland wat doet voor vis, zeebanket en verbruikerspropaganda.

■ Te Urk is de firma „North Seafood” verleden week met een nieuw visverwerkend bedrijf begonnen, dat zich in het bijzonder op het verwerken van de kabeljauw zal richten. Minstens vijftig werknemers zullen in dit bedrijf kunnen te werk gesteld worden, zodat dit heel wat betekenis voor de werkverschaffing in het Urkse.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

WETENSWAARDIGHEDEN OVER DE ZEEROBBEN EN HUN VERMENIGVULDING

In de laatste tijd is de zeerobbenkwestie meer dan eens aan bod gekomen, maar dan hoofdzakelijk controversieel. Om een objectief overzicht te krijgen in het probleem van de zeerobben in het perspectief van de visserij, is het noodzakelijk dat hierover meer geweten is.

Aldus werd vastgesteld, dat de bevolking van de zeerobben rond de Britse kusten om het jaar met 6 tot 7% stijgt, en aldus, mede door de voortzetting van de nieuwe bijgekomenen, verdubbelt om de elf jaar!

Bij de laatste schatting van het aantal Britse zeerobben, en dit gebeurde in 1973, rekenden men toen reeds met een populatie van 61 duizend eenheden en hun eetlust was toen goed voor 112 duizend ton vis voor menselijk gebruik, voor een waarde van rond het miljard B.fr. (waarde 1973).

In 1963 schatte men de zeerobbenpopulatie rond de Britse noordkusten en eilanden op slechts 30 duizend stuk. Thans heeft de Britse Zalm en Forellen Vereniging aan de regering gevraagd het aantal zeerobben tot de hoogte van 1963 terug te brengen.

De kwestie van het doden van zeerobben is reeds sinds het begin van deze eeuw aan de orde van de dag en resulteerde onder meer in de afkondiging van de eerste wet in 1914 op de bescherming van de grijze zeerobben. Deze werden toen ook reeds gejaagd voor hun pels en speklag. De jacht werd toen wel te intensief gevoerd zodanig, dat de zeerob met uitsterving bedreigd werd. Bij wet werden er toen perioden van jachtverbod ingelegd. Dit gaf echter terug aanleiding tot een te grote populatie en op de aanhoudende klachten uitgaande van het visserijmilieu, werd door het Bestuur van de Natuurbescherming een onderzoek ingesteld met als aanbeveling de zeerobben op het peil van 1963 te houden. Niettegenstaande deze aanbevelingen, schatte men de zeerobben in 1970 reeds op 50 duizend stuks.

Vanaf 1970 kwam er echter meer en meer drukking en verzet tegen het controleren van het zeerobbenbestand, nog in de verf gezet en aangemoedigd door een emotioneel geleide propagandakampagne, gesteund op verkeerde informatie.

Een onderzoek van de maag van gedode zeerobben toonde aan, dat de zeerob als hoofdbestanddeel van zijn voeding de zalm en de kabeljauw verkiest, respectievelijk 25 en 22%.

De voornaamste Britse broedplaatsen voor de zeerob zijn de Mayo-eilanden, de Donegalkusten, Orkneys, Shetlands, Inner- en Outer-Hebriëden, North Rona en de Farne Eilanden met daarbij een regelmatige migratie naar de Schotse eilanden. De zeerobben komen samen aan land voor de voortzetting en het uitbroeden van september tot november. Binst de ontwikkeling en het afwerpen van de vrucht, en de eerste verzorging, neemt de vrouwelijke zeerob geen voedsel tot zich en leeft dus op zijn dikke speklag.

De zeerob is één van de weinige levende wezens die aldus, door het tot zich nemen van grote hoeveelheden vis, goed voor menselijk gebruik, in competitie staat tot de visser. Gezien

hun grote uitbreiding en vermenigvuldiging, daar zij praktisch geen natuurlijke vijanden kennen, is het op basis van deze logica, dat door de visserij om een onder controle houden van de zeerobbenpopulatie verzocht wordt, buitenom alle emotionele geladenheid.

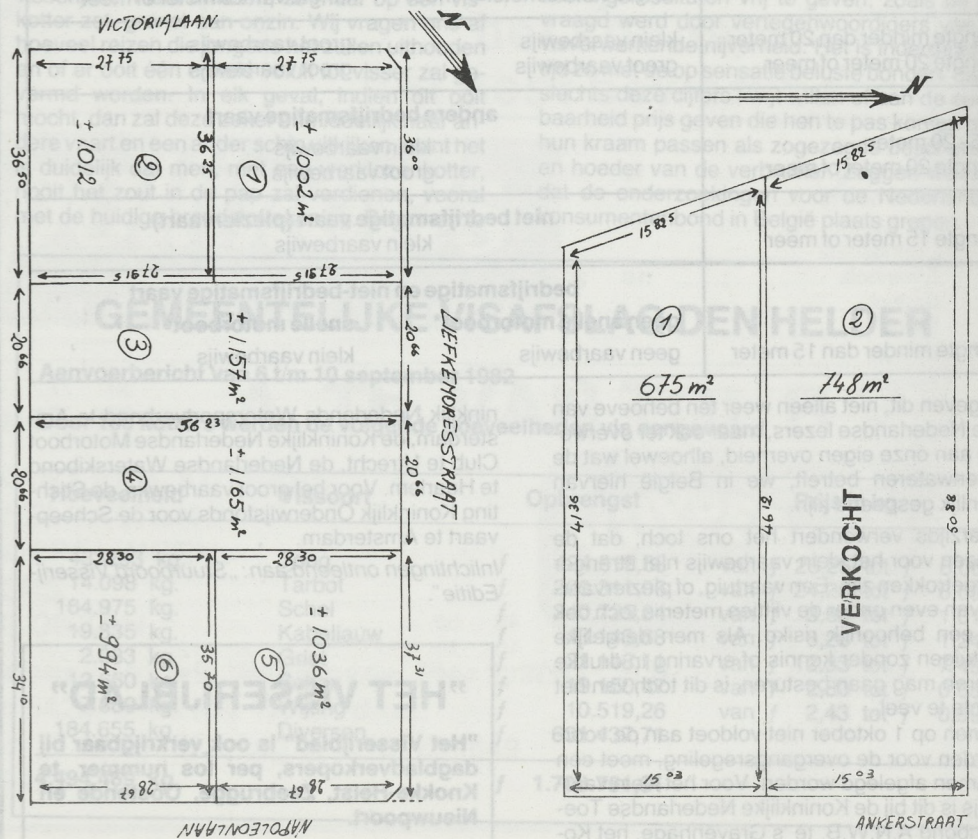
En deze controle is niet alleen gerechtvaardigd, maar ten zeerste noodzakelijk.

ALLERLEI

■ In 1982 is het honderd jaar geleden, dat er tussen België, Nederland, Frankrijk, Duitsland, Denemarken en Groot-Brittannië, een visserijovereenkomst afgesloten werd voor een visserijpolitie-reglement op de open zee, dus buiten de territoriale wateren. Het gebeurde inderdaad meer dan eens, dat de vissersvaartuigen uit deze verschillende landen, praktisch op bijna dezelfde plaats hun netten gingen uitsmijten met de onvermijdelijke wrijvingen voor gevolg. De vaartuigen konden toen moeilijk verre afstanden halen met het zeil en zochten daarom de dichtst bijgelegen visrijke plaatsen op. Met het ontstaan van dit visserijreglement kregen we de eerste nationale visserijwachtschepen.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victoriaalaan - Liefkermesstraat - 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.



FRANKRIJK

■ Het Frans Centraal Comité voor de Visserij, in vergadering op 2 september te Parijs bijeengekomen, heeft het positief karakter van de F.E.O.G.A.-leningen beklemtoond, maar zich gekeerd tegen bepaalde misbruiken, zoals het blijven hangen van de aanvraag-dossiers tussen de verscheidene diensten, door het overdreven formalistisch karakter. Aldus werden zelfs gevallen bekend gemaakt van aanvragen die, alhoewel volledig in orde, slechts jaren nadien resultaat gaven.

■ Voor het Frans visserssyndicaat blijft de 39-urenweek in de visserij op een oplossing wachten. Thans klopt de visser volgens dit syndicaat, doorgaans 11 uur per dag. Er wordt wel ingezien dat de strakke landreglementering moeilijk toepasselijk is op zee, maar zij vragen dan maar meer betaalde rust, namelijk 15 dagen betaald verlof aan de wal voor één maand op zee. Het gaat nog niet slecht genoeg in de visserij, om met dergelijke voorstellen het bedrijf totaal op de knieën te krijgen.

■ Het Franse visserssyndicaat dat ten overvloede zijn bestaansrecht tracht te bewijzen, bereidt voor het ogenblik het stokpaardje voor van de betaalde verloven en het oprichten van een kas voor vergoedingen bij slecht weder, zoals dit onder meer in de bouw bestaat door toekenning van regenzegels. Zij vergeten hierbij dat dergelijke kassen hun voornaamste inkomen dienen te verwezenlijken door heffingen onder één of andere vorm op het bedrijf, waarvan zij aldus ten slotte de doodgravers worden met als gevolg nog meer werklozen. Zegde men vroeger van de Franse Staat, dat deze ambtenaren zaaide en belastingen oogstte (dit is nu wel zo een beetje overal het geval) dan zou men van syndikaten kunnen zeggen, dat zij nieuwe instellingen zaaien en bedrijfsheffingen oogsten. Beiden hebben echter gemeen dat zij het bedrijf ten onder hebben geholpen.

■ Het Frans oceanografisch vaartuig „Thalia” heeft na een paar dagen dieptesondages, het wrak van het gezonken Frans vissersvaartuig „Galv ar Mor” voor de Bretoense kust, gelokaliseerd. Het onderzoekingsvaartuig heeft vastgesteld, dat het wrak in de nabijheid ligt van een zware haak die vereenzelvigd werd als een oude onderwaterkabel buiten gebruik. Zonder te vroeg vooruit te willen lopen over de oorzaak van het plots kapseizen van de „Galv ar Mor” sluit men nu niet uit dat het vistuig van de Franse treiler aan deze onderwaterkabel is blijven vasthaken met het fatale gevolg. Binnenkort zullen duikers van de marine de romp van het vaartuig onderzoeken om preciezer gegevens te bekomen. Vier mensenlevens gingen bij het zinken van deze kusttreiler verloren, waarvan slechts de schipper alleen gevonden werd. Men veronderstelt dat de andere opvarenden nog opgesloten zitten in het ruim.

■ De Franse Minister van de Zee is van de 17de naar de 10de plaats opgeschoven in de lijst van de best aanvaarde ministers. Het moet gezegd dat de heer Le Pensec geen gelegenheid verloren laat gaan om overal bezoeken te brengen en zich persoonlijk in de debatten te mengen met de betrokken maritieme- en visserijkringen.

■ De voorbije campagne van de kleine Franse tonijnvissers is nog slechter gegaan dan het vorig jaar waar men het reeds over zeer arme resultaten had. Thans rekent men dat begin sep-

tember amper 2 duizend ton aangevoerd werden, terwijl dit in 1981 toch nog altijd 260 ton meer was, en dit voor ongeveer éénzelfde vangstcapaciteit van ingezette schepen.

■ Het Franse Nationaal Prijzencomité heeft een verhoging van de viskonservenprijzen toegelaten met 3%, hetgeen ongeveer zou overeenstemmen met het peil van de gestegen uitbatingkosten. Deze verhoging geldt echter niet voor de gewone witte tonijn.

DENEMARKEN

■ Is Noorwegen de grootste aanvoerder van vis van de West-Europese en Scandinavische landen, dan is Denemarken de grootste aanvoerder van de EEG-landen met zijn 1,8 miljoen ton in 1981, hetgeen iets minder was dan in 1980. Van deze 1,8 miljoen gaat er echter ongeveer 75% de weg op naar de vismeelfabrieken! Deense visaanvoer voor menselijk verbruik bestaat hoofdzakelijk uit kabeljauw, pladijs en haring, alhoewel heel wat jonge haring ook de weg opgaat naar de vismeelfabrieken.

IJSLAND

■ Niettegenstaande de IJslandse aanvoer van verbruikersvis als kabeljauw, rode poot, koolvis, schelvis, wijting en haring in 1981 ten overstaan van 1980 verhoogde, lag de totale aanvoer voor IJsland in 1981, toch licht onder deze van 1980. Oorzaak hiervan was eveneens een teruglopen van de vangst van vis bestemd voor de vismeelfabrieken. IJsland was wel verplicht hiertoe over te gaan omdat deze soorten bedreigd werden door overbevissing.

GROOT-BRITANNIË

■ De Britse rederij J. Marr & Son waarvan vier grote treilers wegens hun goede zeevaardigheid opgeëist werden voor de Falklandoorlog, heeft drie van deze vaartuigen aan een werf afgeleverd om de vaartuigen terug uit te rusten voor de visserij. J. Marr meent dat men hiermede zal klaar zijn om intijds de makreelvisserij op de Schotse westkust te kunnen aanvatten. Het vierde vaartuig is voor de visserij verloren omdat het ingezet zal worden voor wetenschappelijk marine-onderzoek.

■ Ook voor hun tweede reis hebben de 2 grote Britse IJslandtreilers die van uit Hull naar Nieuw-Zeeland verkocht werden, uitzonderlijke resultaten behaald waarover de betrokken kringen in Nieuw-Zeeland in de wolven verkeren. Aldus werd door de vroegere „Artic Buccaneer” in 27 dagen 810 ton diepbevroren, ontkopte en gereinigde vis binnen gebracht en door de Artic Gaillard in tien dagen 250 ton. Dagelijks worden er brutovangsten verwezenlijkt van 60 ton, terwijl dit met de, ter beschikking gestelde Russische schepen van dezelfde grootte slechts 15 tot 20 wordt!

■ De kleinhandelsprijzen in Groot-Brittannië zijn in de periode van januari 1979 tot eind december 1981 gestegen met zowat 15%, terwijl de prijzen van het rundvlees over diezelfde periode stegen met 40%. Algemene voedingswaren stegen in deze periode met ongeveer 33%. Hieruit zou men kunnen besluiten dat de visprijzen achteruit blijven op de vleesprijzen. In Frankrijk stegen de kleinhandelsprijzen voor vis in deze periode echter met 40%, maar dit is vooral het gevolg van een hoger inflatieritme in dit land.

GEVAARLIJKE SPANNINGEN TUSSEN SPAANSE EN FRANSE VISSERS IN DE GOLF VAN GASCOGNE

In de Golf van Gascogne komt er geen einde aan de spanningen tussen Spaanse en Franse vissers. Voornaamste redenen die hiertoe sedert lang aanleiding waren, was het feit, dat de Spanjaarden niet omkeken naar het al of niet bezitten van een vergunning om in de gemeenschapswateren op te treden, terwijl omgekeerd de Franse vissers zich hierdoor benadeeld voelden, om net zoals onze vissers ten overstaan van de grote Hollandse treilers, die illegaal in de twaalfmijlszone visten, dit doorseinen aan de Franse marine.

Het is niet de eerste maal dat aldus grote Spaanse treilers eenvoudig recht op de Franse vissers invaren.

In de nacht van 5 op 6 december was het dan terug zover. Twee Franse treilers werden door grote Spaanse lijnenvissers aangevaren, stalen schepen van 40 meter, omdat zij zogezegd door hun lijnen gevaren waren. De Spaanse treilers bestrijken echter met hun lijnen soms afstanden van meerdere tientallen km., zodat het soms moeilijk is deze te ontwijken vooral des nachts.

De eerste Franse treiler, de „Louisa” werd vooraan aan de steven aangevaren, waardoor bij de Fransman een scheur ontstond maar boven de waterlijn. Een uur later was het de beurt aan de

„Rocambole” waardoor een groot lek ontstond bij deze laatste waarlangs het water overvloedig binnenkwam. Men moest onmiddellijk met alle kracht de pompen in werking stellen om vlotende te blijven, terwijl de schipper een rode vuurpijl afschoot. De Spanjaard doofde echter zijn lichten en sloeg op de vlucht achtervolgd door de „Louisa” en door twee andere Franse vissersvaartuigen, waardoor de Spanjaard kon vereenzelvigd worden als zijnde de „Monte-Alleru”. Dit vaartuig vertoonde echter geen bijzondere aanvaringsschaden zodat men zich nu afvraagt of men wel het juiste vaartuig heeft vereenzelvigd.

De beide Franse schippers verwijten anderzijds de Franse marine te weinig belangstelling te tonen voor de moeilijkheden en de gevaren die zij vanwege de Spaanse schippers te verduren krijgen. De Franse vedette de „Marjolaine” kwam wel op de plaats van de incidenten, maar veel te laat.

Voor de Franse reders wordt het ten slotte een zware rekening, vooral voor de Rocambole waarvan eveneens de brug ontzet is en de portiek achteraan beschadigd.

Volgens de betrokken schippers zullen deze spanningen zeker eens aanleiding geven tot verliezen van mensenlevens en vaartuigen.

DUITSLAND

■ De Europese Investeringsbank zal de bouw van een Onderzoekings- en Ontwikkelingscentrum voor de visserij in Aarhus in Denemarken helpen financieren. Dit centrum wordt te Jutland ingeplant. Dit centrum zou operationeel dienen te worden vanaf 1984.

■ Ook Duitsland probeert het met passieve visserij opdat velen de zware brandstofprijzen nog moeilijk aankunnen. Het gaat hier om een visserij met bodemstelnetten in de Oostzee. Inderdaad is het gebied voor de Duitse kust in de Noordzee hiervoor niet geschikt vanwege het druk handelsverkeer, de zware getijden en stromingen. Het gebied omheen Helgoland en Jutland, waar aan tongvisserij zou kunnen gedaan worden met de stelnetterij, is hiervoor meer geschikt. Men heeft daar trouwens reeds met de bodemstelnetvisserij zeer renderende resultaten bekomen.

■ Twee van de 5 Duitse treilers die voor de kust van Oost-Groenland aan het vissen waren werden opgebracht en beboet omdat zij de toegelaten vangstkota zouden overtreden hebben. Ze werden beboet met 80 duizend Deense kronen, hetzij 425 B.fr. Aan enkele andere Duitse schippers werden vermaningen toebedacht.

■ Het visserijproject door de Duitse regering opgezet en gefinancierd met de twee grote diepzee treilers „Ostsee” en „Nordsee” voor een visserij rond de Seychellen-eilanden, waartoe men 6.500 zeemijlen ver diende te varen, heeft uitgezwen dat een renderende visserij niet mogelijk is. De kosten voor dergelijke verre reizen lopen te hoog op, terwijl de vangstmogelijkheden voor de sleepnetvisserij eerder aan de lage kant liggen. De totale reisduur en de proefvisserij had negen maanden in beslag genomen.

DE TOEGEWENZEN KWOTA VIS ALTIJD VOLLEDIG VOLVISSEN!

Het lijkt misschien ironisch wanneer we de waarschuwing plaatsen dat de toegekende kwota moeten volgevisst worden. Inderdaad horen we overal klagen, dat er te veel beperkingen op het vangstgelegd worden en het moet dan eerder onzinnig lijken, dat men een bepaald gedeelte van de toegewezen kwota zou laten liggen.

Nochtans is het mogelijk dat voor bepaalde vissoorten minder belangstelling vanwege de visserij bestaat en de toegewezen kwota dan niet gehaald worden. Welnu het blijkt uit ons toegelaten inlichtingen, in verband met het gemeenschappelijk visserijbeleid, waarvan men verwacht dat het dit jaar nog tot stand zal komen, dat niet volgevisste kwota, niet alleen verloren zijn voor het betrokken jaar, maar men ook voor volgende jaren waarvoor men eveneens op basis hiervan, verminderde kwota zal toegewezen krijgen.

Men zal dus, in visserijkringen, er best aan doen hiermede rekening te houden en zoveel mogelijk diversiteit in de aanvoeren leggen, opdat alle kwota zouden volgevisst worden, alhoewel dit alles gemakkelijker gezegd is dan uitgevoerd.

DEENSE CHANTAGE OP WEST-DUITSLAND

Niettegenstaande door de EEG het licht op groen gezet werd voor de kabeljauwvisserij van de Duitse diepzeevloot voor de westkust van Groenland, wordt dit door Denemarken verhindert. Ook de uitwisseling van protestnotas en antwoorden heen en weer tussen beide landen heeft tot niets geleid. Denemarken dreigt eenvoudigweg de Duitse vissersschepen in de betrokken Groenlandse wateren door patrouillevaartuigen te laten opbrengen.

Eén en ander is in samenhang te brengen met het inzicht van Denemarken om een groter eigen aandeel af te dwingen uit de totale gemeenschappelijke EEG-vangstkota, vooral nu zij in het voorzitterschap van de betrokken Commissie waarnemen.

Wel zou West-Duitsland zich kunnen wenden tot het Hof van Justitie te Luxemburg, maar dan heeft Denemarken het recht om over drie maanden te beschikken voor het indienen van zijn verweerschriften of van zijn verdediging. Het is duidelijk dat de Duitse diepzeevisserij hier niet kan op wachten, omdat dan het kabeljauwseizoen op de westelijke kust van Groenland voorbij is. Ondertussen zouden deze schepen eveneens dienen op te liggen terwijl de algemene kosten van onderhoud, kapitaalafdeling, verzekering, administratie, enz. ten slotte voor deze rederijen niet meer dragelijk zouden worden en uit de hand lopen.

De houding van Denemarken om van zijn bevoorrechte positie, wat Groenland betreft, misbruik te maken, daar het voor dit land naar buiten uit nog optreedt, niettegenstaande een vergaande volledige onafhankelijkheid, wordt door geen enkel partnerland goedgekeurd. Nochtans kan de EEG verder niets ondernemen. Het heeft

West-Duitsland een aandeel in de Groenlandse kabeljauwvisserij toegekend, maar het heeft praktisch geen middelen om dit verder voor dit land in de praktijk waar te maken.

Ondertussen hoort men in de betrokken West-Duitse kringen, dat het maar een kale troost is dat zij in deze zaak het recht aan hun kant hebben, als men de uitvoering hiervan niet kan waarborgen. Voor Denemarken komt het er op aan een ander land op de knieën te dwingen en zijn bevoorrechte positie in de Skagerak, Kattegat, Sont, Belt en de Baltische Zee te Behouden en zelfs uit te breiden, ook al in de bilaterale besprekingen met Noorwegen en Zweden en dit ten nadele van West-Duitsland. Het is duidelijk dat dit de verstandhouding in de EEG onder de partnerlanden zeker niet zal bevorderen.

FRANKRIJK

■ Frankrijk is het land in Europa met het hoogste importcijfer aan vis en visproducten. Ook in 1981 verhoogde dit cijfer nog ten overstane van 1980. Ook Denemarken verhoogde zijn visinvoer in 1981, maar deze invoer dient voor verwerking en wordt terug uitgevoerd, hetgeen niet het geval is voor Frankrijk, waar alles praktisch voor binnenlandse verbruik bestemd is.

SPANJE

■ Niettegenstaande de moeilijkheden die Spanje voor zijn visserijvloot heeft ondervonden door de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 mijl, is dit nog altijd één van de Europese groten met een aanvoer van boven de miljoen ton vis. Voor 1981 schat men dit op 1,2 miljoen ton, praktisch alles bestemd voor menselijk verbruik.

GAAT DE MAKREEL DE WEG OP VAN DE HARING?

In het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen lezen we, dat het EEG-aandeel van de totale makreelvangst voor het westelijk makreelbestand is verhoogd tot 375 duizend ton.

De totale toegelaten vangst ligt nu ver boven de door de I.C.E.S. aanbevolen hoeveelheid.

Verbazend is, dat in haar eigen commentaar over deze beslissing, de Commissie erkent, dat deze toegelaten totaalvangst tot een verdere snelle achteruitgang van de makreelstand zal leiden met gevaar voor de totale ineenstorting in de eerstvolgende jaren! Zij is echter eveneens bewust van de noodzaak de huidige vangsten uit dit bestand geleidelijk aan te verminderen en stelt daarom voor 1982 een kwota voor, waaraan strikt de hand moet gehouden worden.

De Commissie dringt er bij de Lid-Staten tevens op aan te erkennen, dat de pelagische vloot moet worden geherstructureerd in het licht van de omvang van de vangst op lange termijn.

Aan dit proza uitgaande van de Commissie ontleen we, dat de Commissie weet, dat op basis van wat zij voor het vangen aan makreel vrij geeft, er gevaar is voor de totale ineenstorting binnen enkele jaren. Maar dezelfde Commissie troost zich echter met de gedachte als zij, door

het opvoeren van wat mag gevangen worden, tevens de vangst tot deze grootte zou kunnen beperkt houden, zij reeds gelukkig zou zijn. Met andere woorden geeft zij hierbij dus uitvoerig toe, dat men zich niet houdt aan de door de Commissie bepaalde kwota, hetgeen een bedenkelijke bekentenis is.

De titel, waarin wij ons afvragen of de makreel de weg opgaat van de haring, is dus zeker op haar plaats.

We hebben er anderzijds reeds meermalen op gewezen, dat er geen, of moeilijke controle van de makreel kan gebeuren op de directe overlading op zee zelf aan boord van de vreemde factorische schepen, terwijl nog onlangs beschuldigingen geuit werden aan het adres van de Nederlandse makreelvisserij, dat zij in 1981 voor tweemaal zoveel makreeluitvoersubsidies van de EEG kregen, als het Nederlands makreelkwotum zelf!

We kunnen er dus van overtuigd zijn, dat niet alleen het cijfer van 375 duizend ton door de Commissie toegekend, zal gehaald worden, maar daarenboven op nog een heel flink stuk er bij, zodat we overtuigd zijn, dat op die manier de makreel de weg van de haring eertijds zal opgaan.