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 8 oktober 1982 – Nr. 38

HET DRAMA VAN DE BRANDSTOFPRIJZEN LEIDT DE BELGISCHE VISSERIJ NAAR HET FAILLIET, OP EEN OGENBLIK DAT DE E.E.G. DE BELGISCHE BRANDSTOFTOELAGE VAN 1981 ALS ONWETTELIJK BLIJFT BESCHOUWEN

In de EEG zal de kommissaris voor de zeevisserij, de heer Contogeorgis akties ondernemen tegen het zogeheten onwettelijk toekennen in 1981 door de Belgische regering van brandstofsubsidies onder vorm van aanmoedigingspremies voor brandstofbesparende maatregelen.

Volgens de kommissaris is het niet verkeerd subsidies te verlenen voor brandstofbesparing, maar dit moet zich dan beperken tot bv. subsidies voor nieuwe technieken, die het brandstofverbruik doen dalen, voor bv. het aanwenden van zware olie mits motoraanpassingen, voor ombouw op een passieve visserij, enz. Volgens Contogeorgis is dit niet het geval met de Belgische brandstofsubsidiëring die een louter subsidie is op het brandstofverbruik, die niet zal leiden tot een effektieve brandstofbesparing of aanleiding hiertoe zal geven. Het zal in de praktijk alleen leiden tot een tijdelijke vermindering voor betrokkenen van de brandstofkosten. Het doel van een subsidie voor brandstofbesparing, is dat na het verlenen van deze subsidie de brandstofbesparing er effektief gekomen is en blijft.

Deze kommissaris schijnt niet veel af te weten wat de visserij is en in welke verhouding de Belgische visserij staat ten opzichte van de andere landen, omringd van rijke visserijgronden.

Aldus gezien leidt het Belgische systeem voor brandstofbesparing alleen tot het verlenen van voordelen (?) aan de Belgische visserij ten overstaan van de visserij van de partnerlanden. Dus het scheppen van een soort diskriminatie en vervalste konkurrentiemogelijkheden. De Commissie, aldus de kommissaris voor de zeevisserij, ziet zich dan ook verplicht deze subsidiëringspolitiek aan te klagen.

Alhoewel er niet bij genoemd werd op welke manier dit laatste zal gebeuren, veronderstellen we, dat de zaak voor het Hof van Justitie te Luxemburg zal gebeuren. Wanneer België daar eventueel veroordeeld wordt, dan stellen wij ons toch benieuwd de vraag tot wat dit zal leiden. Misschien heeft de Belgische minister, ter gelegenheid van zijn bezoekje aan Oostende hieromtrent enige inlichtingen bezorgd, samen met een antwoord op de vraag waarom de ministers van alle partnerlanden die toch voor de brandstofsubsidiëring gewonnen zijn, ten minste in hun verklaring ten overstaan van hun onderscheidelijke visserijkringen, dit dan niet beslissen wanneer zij samen vergaderen te Brussel. Of zijn die afzonderlijke verklaringen en het medevoelen met de visserij slechts een kluitje waarmede men onze vissers in het riet stuurt?

En verder dient dan ook onderzocht onder welke vorm de andere partners steun verlenen, die ook *onrechtstreeks* een toelage is op de brandstofprijzen, wat tot op heden in alle vormen is geschied zonder dat brandstofbesparende middelen dat verbruik wat verminderd hebben.

Hierover worden in de bevoegde (?) administraties van Landbouw veel woorden en brieven de nek gekraakt, maar wetende welke ontzaglijke kapitalen er nodig zijn om een vloot om te bouwen en ekonomisch rendeerbaar te houden, is het belachelijk daaraan veel woorden te verspillen.

In een schrijven voorgaand jaar aan het herstel- en bouwbedrijf S.C.A.P. gericht, als gevolg van een vraag hoe de minister en zijn administratie dit kostenbesparend gasolieverbruik per zeeuur zag en voorstelde te realiseren, kregen we voor antwoord dat in de huidige situatie van zeer dure gasolie het lofwaardig is dat er gezocht wordt om gasolieonkosten bij de exploitatie te verlagen, zelfs door meer visdagen te realiseren in een zelfde tijdspanne en daardoor de bedrijven rendabel te houden, maar dat antwoord gaf ons niet de oplossing hoe dit alles hoefde te geschieden met een vloot van 200 eenheden waarin oude motoren staan of opnieuw ingebouwd worden.

Als de bevoegde (?) administratie ons zo'n antwoord geeft, dan stelden we ons de vraag, hoe dan van een eenvoudige visser te verlangen, dat hij nog meer uren op zee klopt dan nu.

Is dat de oplossing?

Hieromtrent worden nu in fabrieken en werkplaatsen weliswaar naar nieuwe technieken en nieuwe middelen gezocht. Maar niets heeft ons al bewezen welke besparing zulks zal betekenen vergeleken met de enorme kosten welke vernieuwing of liever modernisering gepaard gaan.

Als die mensen van de E.E.G. en ons ministerie van Landbouw zo van de noodzakelijkheid en de rentabiliteit bewust zijn, waarom geven ze ons geen richtlijnen en middelen dit te verwezenlijken, rekening houdend met de zware kosten er aan verbonden en het bewijs of het de reder ekonomisch zal toelaten het schip renderend te houden.

GASOIL VISSERIJ

In 1981 heeft de Belgische regering, teneinde het energieverbruik te beperken, een aanmoedigingspremie toegekend, aan landbouwers en tuinders en aan de zeevisserij voor brandstofbesparende maatregelen. Zelfs hiervoor heeft de EEG-Commissie dus nu België ter verantwoording geroepen!

In de landbouwsector heeft men deze premie kunnen aanwenden om hetzij over te schakelen van gasoil naar andere energiemiddelen, hetzij om duurzame isolatie aan te brengen. Maar een huis of serren beter tegen koude beschutten, is geen motor dag en nacht in slecht en goed weder doen draaien op zee.

In de visserij heeft men weinig anders gekund dan minder intensief te varen; rechtstreeks evenredig betekent dit minder aanvoer.

De zeevisserijdienst van het Ministerie van Landbouw moet gemakkelijk kunnen berekenen welk percentage in 1982 de gasoilkost beloopt t.o.v. de bruto-opbrengst, en wat de verhoging '82 tegenover '80 is geworden. Met enige moeite moet tevens een vergelijking kunnen gemaakt worden met de ons omringende visserijlanden. Het volstaat niet daarvoor een bilan of boekhouding te raadplegen. Het moet diezelfde heren toch ook bekend zijn dat, op het huidig ogenblik, wegens de E.E.G.-bemoeiïngen iedere nationale regering poogt haar al of niet rechtstreekse steun te verdoezelen door bv. premies te geven op het aantal vaartdagen of op het tewerkgesteld personeel, misschien door een tussenkomst in de rechtstreekse belastingen of door stilliggen te subsidiëren, enz. Feit is dat de meeste landen de teleurgang van de visserij eerst trachten te voorkomen in afwachting dat nieuwe technieken dit na hun proefperiode het mogelijk maken.

Komt daarbij dat de netto kostprijs van gasoil voor de visserij in onze buurlanden moeilijk te achterhalen was, wegens de vrije marktsituatie, waar in België geleverd werd tegen de prijs van het programma-akkoord waarop de reder maximum 0,60 fr./liter bekomt (uitzonderlijk een 0,80 fr./liter), maar dit niets te zien heeft met technische kostenbesparende middelen, die het werkelijk verbruik moeten verminderen.

Evenmin kan worden geloochend dat, door de struktuur van de Belgische vloot, door de praktisch niet bestaande eigen visserijgronden, door de traditionele vorming van onze vissers, onze kg./aanvoer heel wat duurder kost, dan in de buurlanden. (Nederlandse vaartuigen kunnen tweedehands praktisch niet aan België verkocht worden omdat de bunkercapaciteit, volgens Belgische noodwendigheid, de helft te klein is!)

(Vervolg op biz. 3)

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN – INRICHTEN

★

Agent en depothouder 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

★

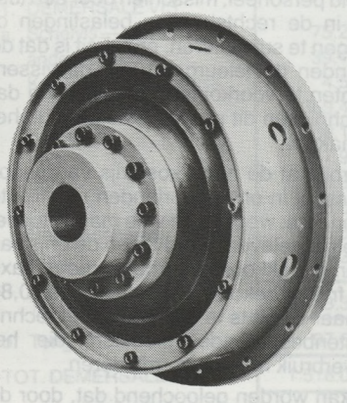
Stipte bediening

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

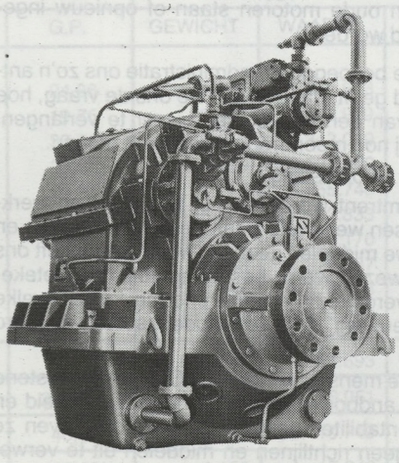
BRUINHOF
a mannesmann company

World experts in: Keerkoppelingen in diverse uitvoeringen
voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)

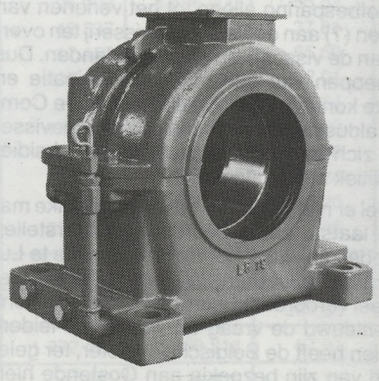
LOHMANN+
STOLTERFOHT



Hoogelastische koppeling Spiroflex



Scheepskeerkoppeling GW



Schroefaslager Radilus

Lohman & Stolterfoht bouwt keerkoppelingen, die onder de meest extreme omstandigheden het hoofd koel weten te houden. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen reduktietandwielen, slijtvaste oliedruk lamellenkoppelingen en ruim gedimensioneerde - niet statisch belaste - lagers. Keerkoppelingen, die beseffen wat snel manoeuvreren betekent en ...van "vol vooruit" naar "vol achteruit" dezelfde onderdelen schrander weten te gebruiken.

BRUINHOF
2100 - DEURNE (ANTWERPEN)
SINT FREDEGANDUSSTRAAT 15-17
TEL:(031)24.34.65-TELEX:31.835 BRUNOF
VANAF 14/8/82 : (03)324.34.65

publivaria

(Vervolg van blz. 1)

NATIONALE STEUN

Gezien de Belgische regering, wellicht al te gemakkelijk, zich door de EEG belemmert voelt, de visserij te subsidiëren om de falikante druk van de gasoilprijs te verlichten, zou de EEG, zolang geen algemeen visserijbeleid door alle partijen wordt onderschreven, moeten dulden dat België, wier aanvoer in de E.E.G. zeker niet prijsbepalend is, voorlopig haar visserij in leven houdt.

Dit zou de regering en inzonderheid de Minister van Landbouw verplichten het failliet van de zeevisserij tegen te gaan. Maar is hij en zijn administratie wel bewust van het belang en de dringende noodzakelijkheid daarvan?

E.E.G.-STEUN

Tegenover de enorme bedragen die door de EEG ter beschikking worden gesteld van de landbouw, zou voor de zeevisserij een subsidieregeling moeten voorzien worden waardoor de kg./aanvoer per pk per uur t.o.v. de netto kostprijs gasoil wordt gesubsidieerd. Spijtig genoeg zal dit pas mogelijk zijn als de kontroledienst van de E.E.G. efficiënt werken. En wanneer zal dat werkelijkheid worden? Ondertussen staan we voor een katastrofe en zou het zeer interessant zijn nu na te gaan, wat de werkelijke schuldenlast is van die kleine vloot, niet alleen tegenover het N.M.K.N. en allerlei financiële instellingen en banken, maar tegenover de leveranciers, die in het laatste jaar met het ene faillissement na het andere, af te rekenen hebben.

EN DE LONEN?

De voor de hand liggende maatregel om de Belgische zeevisserij zichzelf te laten rendabel blijven is ten andere ook het verminderen van het loon van de bemanning.

In verhouding tot de bruto-opbrengst wordt de Belgische visser het hoogst betaald. Hij krijgt immers een percent op de bruto-opbrengst en dit percent werd niet verminderd niettegenstaande de zo gestegen uitbatingskosten en de prijsstijging van de vis, gepaard met een vaste bodemprijs. Het invoeren van een vast loon, of een deelname in de kosten door de bemanning, zoals zulks in Nederland sinds een paar jaar vrij algemeen is geworden, zou onze rederijen onmiddellijk minder zwaar belasten en katastrofen zoals nu vermijden.

Maar afgezien van de mogelijkheid daartoe, zijn wij van oordeel dat de Belgische visser, die ± 15 à 20 dagen van huis is en, in vaak onvoorstelbare omstandigheden, het meeste uren presteert, dit loon verdient.

Ondertussen stapelen de moeilijkheden zich meer en meer op, is er geen enkel ministeriële administratie die de werkelijke dramatische situatie schijnt in te zien of te beseffen, zijn onze Belgische vertegenwoordigers in de E.E.G. niet bewust dat om het visje te halen, zij dubbel en meer afstanden moeten afleggen dan hun collega's uit andere E.E.G.-landen en dat de energiebesparende middelen waarover die minster en administraties de mond van vol hebben, voorlopig niet opwegen tegen twee zware faktoren, die ons bedrijf naar de afgrond leiden, nl.: de brandstofprijzen die in januari 1980, 7,99 fr. per liter bedroegen en op het ogenblik dat deze regels verschijnen tot 14,73 fr. zijn gestegen, wat in twee jaar tijd een verhoging van 80% betekent. Voeg daarbij de lonen die 33% van de brutobesomming bedragen zonder te spreken van de zware sociale lasten daaraan toe te voegen. Wie kan rekenen en het bedrijf kent, zal best begrijpen dat ministeriële show bezoeken, alleen dan een resultaat kunnen hebben, als men eens en voor altijd zal inzien, dat het visserijbedrijf geen gelijkenis heeft met de kolen, noch staal, noch landbouw exploitatiebedrijven en nog veel minder met een landbouwbedrijf, waar de Boerenbond het machtig apparaat is, waarvan de Minister van Landbouw deel uitmaakt, tegenover een visproducentenorganisatie onbekwaam om de nationale regering voor te lichten van een bedrijf welke aan de rand van het failliet staat en nochtans voor het land het enige bedrijf is dat miljarden deviezen aanbrengt in plaats van kost.

P. VANDENBERGHE

MINISTER DE KEERSMAEKER TE OOSTENDE

GEEN BRANDSTOFSUBSIDIES TE VERWACHTEN ! !

Op woensdag 6 oktober is de heer minister van landbouw die eveneens de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, namelijk de heer De Keersmaeker, naar Oostende gekomen om er kontakt op te nemen met de visserij in het algemeen en met een vertegenwoordiging van de reders in het bijzonder.

Zeggen we onmiddellijk dat de minister zich beperkte tot het weergeven van algemeenheden die niets positiefs of konkreets bevatten. In elk geval mag de visserij van één zaak reeds overtuigd zijn dat er geen subsidiëring meer komt, noch rechtstreekse noch onrechtstreekse. Dat wil zeggen dat de visserij zelf haar plan kan trekken.

Na afloop van de rede van de minister, waarop wij uitvoeriger de volgende week terug komen, werden bepaalde stekelige vragen gesteld en werd onder meer op de onhoudbare toestand in de visserij gewezen als gevolg van de uit de hand gelopen brandstofprijzen. We mogen zelfs zeggen, dat het er hard aan toe ging en dat de minister zich aldus best rekenschap heeft kunnen geven van de grote malaise die ter zake in rederijkringen heerst, ook al trachtte men van de kant van de Rederscentrale sussend tussen te komen.

We wensen in geen geval onze lezers van de rede gehouden door de minister, als van de reacties, vooral van de kant van de pers te onthouden en zullen volgende week hierop terug keren.



Leraar en leerlingen van de Oostendse vissersschool Paster Pype in gesprek met staatssekretaris Dekeersmaecker bij diens bezoek aan het opleidingsschip voor de zeevisserij O.29 „Broodwinner" woensdagnamiddag.

(Foto Peter Maenhoudt)

TE KOOP:

Goed onderhouden VISKOTTER UK 175

eventueel met quotum

Lengte 34 m., motor 1.200 pk Bolnes; juli 1982 geheel gereviseerd. Tevens aangebracht: nieuw visruim, nieuwe mast, nieuwe DAF hulpmotor, 2 spoetniks - 80 kanalen. Lier is gereviseerd en van nieuwe tandwielen voorzien. Sorteermachine kan eventueel worden meegeleverd. Het schip is geheel gezandstraald. Direkt te leveren.

Inlichtingen verstrekt U gaarne:

Makelaars- en Assurantiekantoor J. ROOZE b.v., Lange dreef 9, 8302 EL Emmeloord. telefoon 0031-527012606.

LICHTE FUEL

Voor verkoop van lichte fuel heeft S.C.A.P. thans ook een verkoop ingericht, zodat men zich tot de H. Baelskaai 27 te Oostende, tel. 32.29.51 steeds mag wenden tussen 8 en 17 uur.

REDERS EN SCHIPPERS OPGEPAST

NIEUWE ADMINISTRATIEVE LOGBOEKEN VOOR VISSERSVAARTUIGEN !

Vanaf 1 januari 1983 zouden er nieuwe logboeken aan boord van elk vissersvaartuig van meer dan 10 meter moeten aanwezig zijn.

De definitieve opstelling van deze logboeken is nog niet klaar en zal door de EEG aan de visserijdiensten van de ministeries die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, betekend worden.

De nieuwe logboeken zullen weer eens de administratieve tussenkomsten van de schipper verhogen, zodat men er ten slotte een bediende zal moeten op nahouden.

Voor vaartuigen vanaf 10 meter zal er na elke uitvaart een verslag over de visvangst dienen opgemaakt. Voor vaartuigen tussen de 10 en 17 m. zal een eenvoudig verslag over de gevangen hoeveelheden volstaan wanneer zij niet langer dan 24 uur in zee verblijven. Voor uitvaarten langer dan 24 uur zal deze verklaring niet voldoende zijn, maar zullen gedetailleerde vangstinlichtingen in het logboek dienen ingedragen te worden.

Het ziet er naar uit, dat men zo langzamerhand de schroef aan het toedraaien is en dat er ten slotte nog weinig bewegingsvrijheid zal overblijven. Traagjes aan zo onopvallend mogelijk omdat men anders te hevige reacties vanwege de visserij vreest. De visserij is traditioneel altijd een bedrijf geweest waar men van zijn vrijheid houdt en nu zullen traagjes aan ook hier de duimschroeven aangevezen worden. Voor de eenvoudige visser komt er ten slotte ook al bediendenwerk om de hoek kijken. Waarschijnlijk zal men naderhand ook nog eisen, dat men een weegschaal aan boord plaatst om de juiste hoeveelheid vis, in kilogram uitgedrukt in het speciaal logboek te vermelden evenals een woordenboek waaraan men de officiële visnamen zal kunnen ontlenen. Gewicht per gewicht en soort per soort met aanduiding waar men gevist heeft, en of het over een gewicht gaat van al of niet gegutte vis.

Veel schippers hebben reeds aan de lijve ondervonden, wat voor miseries het bijhouden van een dergelijk logboek medebrengt in de Noorse wateren, waar de autoriteiten eisen dat alle vis, per soort en hoeveelheid genoteerd wordt in een logboek, de juiste positie van het vanggebied en de melding wanneer men het Noors visgebied binnenkomt en verlaat. Deze meldingen moeten trouwens per radio doorgespeeld worden aan daarvoor aangeduide kuststations.

We zien nu eerst uit of de EEG-administratie klaar zal komen tegen 1 januari 1983 met het doorgeven van haar richtlijnen over het aan boord hebben en het dagelijks bijhouden van het speciaal vangstlogboek.



GOEDE PRIJZEN VOOR DE AANGEVOERDE IJSLANDSE VIS

Vrijdag 1 oktober was er terug IJslandse vis op de Oostendse afslag, overgeladen van een treiler uit IJsland en aangevoerd door een klein vrachtschip. Dit was dus de derde beurt, hetgeen aangeeft, dat de betrokken rederijen verondersteld worden tevreden te zijn over de hen aangeboden afslagprijzen.

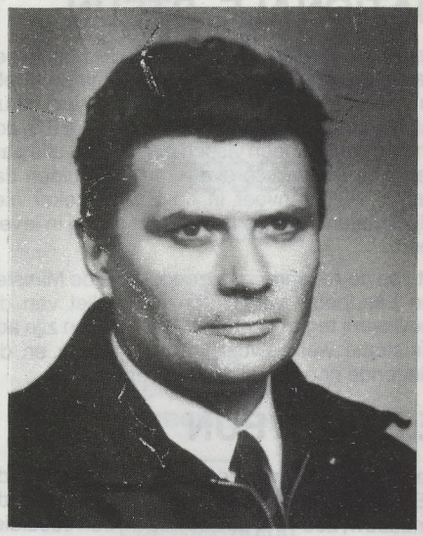
Zeggen we onmiddellijk, dat de aangeboden vis inderdaad een goede beurt kreeg vanwege de handel en dat de prijzen beduidend hoger lagen dan veertien dagen terug, toen zelfde vrachter eveneens met een lading IJslandse vis te Oostende in de afslag kwam. Dit was toen de eerste beurt en dit sinds jaren.

Deze maal werden slechts 3 soorten gelost, namelijk rode poon, koolvis en zwarte heilbot. Het is zelden dat men in onze afslagen zwarte heilbot aan de markt vindt. We vonden het dan ook in zekere zin een risiko om opeens 87 ben van deze vissoort aan te voeren. Na een openingsprijs van 41 fr. zakte dit onmiddellijk tot 31,40 fr., prijs waaraan praktisch de ganse partij wegging.

Hieronder volgt een tabel van de laagste, hoogste en gemiddelde prijs, evenals de hoeveelheid die in de markt gezet werd en de totale besomming per vissoort.

Vissoort	Laagste prijs	Hoogste prijs	Gemiddelde prijs	Aantal kg.	Besomming
Rode poon	41,80	51,60	47,68	43.535	2.075.000
Koolvis	30,—	32,—	31,06	12.935	402.166
Zwarte heilbot	31,40	41,—	31,94	4.360	139.363
Totaal				**60.850**	**2.616.529**

In totaal voor 1.217 bennen 2.616.529 fr. of een gemiddelde prijs per aangevoerde ben van 2.150 fr., terwijl de gemiddelde prijs voor de vis van de IJslandse aanvoer op maandag 27 september slechts 1.772 fr. per ben bereikte.



In memoriam † GILBERT BISSCHOP

Maandag jl. werd te Knokke-Heist wijlen Gilbert Bisschop ten grave gedragen. Vorige week woensdag overleed hij op amper 55-jarige leeftijd en meteen verliest de visserij uit de Oostkust een zeer markant figuur.

Gilbert Bisschop werd geboren op 4 juli 1927. Vanaf zijn vijftiende jaar nam hij zich voor, net zoals zijn vader, scheepsmekanieker te worden. Op 12 juli 1943 trad hij in dienst bij Emiel Joly die in Blankenberge een zeer goede faam had in de visserijmiddens. Daar legde hij de basis voor zijn later beroep; tot de heer Joly overleed. Hij vond een tweede werkkring in Zeebrugge bij de firma Rotsaert-Crombez vanaf 14 oktober 1948; later werd dat de firma Crombez-Fockenier. Hij werkte daar tot hij aanvoelde dat hij paraat was om op eigen benen te staan en hij, samen met zijn werkmakker Albert Van Wulpen, de pvba Van Wulpen-Bisschop oprichtte. Dit bedrijf was gevestigd aan de Rederskaai te Zeebrugge en werd opgericht in 1956. Later werd de firmanaam gewijzigd in Scheepsmekaniek. Samen met zijn vennoot wist Gilbert Bisschop dit bedrijf op te werken tot een druk beklante zaak.

Het afsterven van Gilbert Bisschop heeft een enorme leemte nagelaten. Nooit deed iemand vergeefs beroep op hem. Met raad en daad stond hij de visserij bij en dat op een spontane en eerlijke manier. In gans de visserij genoot hij een groot aanzien omwille van zijn vakmanschap en dienstbetoon. Kortom, de visserij was zijn levensdroom. Zijn medevoelen met dat bedrijf was bijna spreekwoordelijk.

Gilbert Bisschop was niet alleen een voorbeeldig echtgenoot, vader en grootvader maar ook een goede vennoot, werkgever en vriend. Pas later zal blijken wat voor een enorm verlies werd geleden door zijn afsterven.

Aan zijn familie biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan in het zware verlies dat hen komt te treffen.

DE ONVERANTWOORDE STAKING IN DE POSTKANTOREN

of de opruierspraktijken van de syndikaten

Talrijke vishandelsfirmas en bedrijven rond de vissershaven zijn de laatste dagen van vorige week tengevolge van de onverantwoorde staking in het postbedrijf te Oostende schade berokkend.

Op enkele uitzonderingen na, wisten die heerschappen donderdag en vrijdag geen postbedeling te doen en ook zaterdag geen dag- en weekbladen te verdelen, maar in cafés grote pinten te drinken.

Ganse hopen poststukken, waaronder de pensioenen van eenvoudige mensen, bestellingen van vis, visserijmaterialen en allerlei andere financiële en industriële verhandelingen bleven achterwege, met al de schade voor elkeen er aan verbonden.

Te Kortrijk hadden diezelfde heerschappen, die vergeten dat zij tewerkgesteld zijn door de gemeenschap die voor hun posstukken betalen, ook dezelfde staking uitgelokt.

Het is ver gekomen werkwilligen te moeten laten vergezellen van politie.

Waar is die vrijheid van arbeid waarover de syndikale bonzen het steeds hebben wanneer het in hun kraam past ?

Is het om aan hun grillen te voldoen, dat het ganse land en de bevolking moet gepest worden ?

Te Kortrijk liet de Handelskamer een telegram van kranig protest aan de Eerste Minister en die van Verkeerswezen geworden daar duizenden kleine bedrijven en honderdduizenden werknemers benadeeld werden.

In het telegram werd geëist dat alle maatregelen worden genomen om „aan deze onverantwoorde en anti-ekonomische sabotage van de steeds slechter werkende en minder rendabele openbare dienst" onmiddellijk een einde te maken. En dat is, aldus de Handelskamer, in het welbegrepen eigenbelang van het betrokken personeel.

Het is bekend, meldt de Handelskamer, dat de werksfeer en de service van de posterijen in Kortrijk vooral de jongste jaren voortdurend slechter is geworden. Het bedrijfsleven is thans opnieuw het slachtoffer van onverantwoorde personen met duidelijk meer politieke ambities dan plichtsbesef. In Oostende is dat, op enkele na, niet beter.

De werkwillige postboden, een tiental, werkten onder bescherming van de politie hun ronden af.

Op de meeste plaatsen is sinds verleden week donderdag en vrijdag geen post meer verdeeld. De poststukken stapelen zich op in het centrale postkantoor, waar twee van de tien loketten open waren. Het publiek bood zich in grote getale aan om de briefwisseling op te halen. Maar alleen sommige ondernemingen en vrije beroepen werden, na een urenlang aanschuiven, bediend. Het ongenoegen van de bevolking klonk in beide steden luid in het postlokaal op.

WAAR BLEVEN DE HANDELSKAMER EN DE MIDDENSTANDSBONDEN VAN OOSTENDE ?

Hier bleef men als lamme goedzakken toekijken en dacht men waarschijnlijk meer aan de verkiezingen.

Dit valt ten zeerste te betreuren voor organismen welke steeds de mond vol hebben van de verdediging der middenstand en de bedrijven.

OPROEP AAN DE BEVOLKING

Langs deze weg doen we een oproep aan al wie in de visserij, de vishandel en de nijverheid betrokken is, DE POSTBEDIENDEN, DIE STAAKTEN en van wie zij bedeeld worden voortaan noch fooien noch kerst- of nieuwjaarsgeschenken te geven en ook de geschenken voor feestjes, programmas en folders door hen uitgegeven, radikaal van alle voordelen te ontzeggen. De syndikaten kunnen daaraan verhelpen met de lidgelden van de stakers.

In verband met deze voor de bedrijven en de handel zeer schadelijke aktie wordt ons ook de vraag gesteld, wie in deze aangelegenheid verantwoordelijk dient gesteld voor de aan een firma berokkende schade.

Ons antwoord is, dat deze firma of de Handelskamer of de Middenstandbond het zou moeten aandurven de verantwoordelijke brievenbesteller, die weigerde te bedelen voor de burgerlijke rechtbank ter verantwoording te roepen en de Minister van Posterijen in vrijwaring.

Dan kunnen de syndikaten ook hier hun staker of stakers voor de rechtbank verdedigen.

Maar dat raakt niet de beurs van deze syndikale opruiers. 't Zou de gewillige staker, die zelfs in veel gevallen niet weet waarom hij staakt, alleen schade berokkenen.

Want hebben de stakers er al eens aan gedacht waar de schatrijke syndikale bonzen, Debunne en Houthuys, alsook Colle, hun fortuin verzameld hebben ? 't Is geen klein huisje, maar een grote luxueuse villa !

Is het met te werken of van de centen van de arbeider dat ze dat verdiend hebben.

Ook zou de Minister van de Posterijen de stakers, wanneer zulks meer gebeurt, moeten ontslaan, zoals dat in Engeland en Amerika is geschied. Men zou dan misschien beter nadenken vooraleer duizenden mensen schade te berokkenen voor onverantwoorde stakingen zoals deze op een ogenblik dat het land tot over zijn hoofd in de miljarden schuld zit en elkeen van klein tot groot in verhouding zou moeten bijdragen om onze ekonomie en werkgelegenheid gezond te maken.

P. VANDENBERGHE.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Op weg naar de haven van Oostende kreeg de Z.47 een vreemde tros in de schroef waardoor hevige trillingen werden gevoeld op het achterschip. Door beurtelings de schroef op voor- en achteruit te zetten werd geprobeerd de hindernis te verwijderen maar dat lukte niet. Op halve kracht werd dan verder koers gezet naar Oostende. Op de slipway werd vastgesteld dat een schroefblad licht geplooid was.

■ Bij het binnenlopen van de Zeebrugse haven moest de Z.47 uitwijken voor een aan de steiger gemeerde treiler. Bij het voorbij varen stond de schroef op „stop" en het roer naar stuurboord. Op dat ogenblik moet de Z.47 met de kiel zijn vastgelopen in het slijk want het vaartuig bleef rechtdoor varen. Hierdoor raakte het de boegspriet van het jacht „Duet" van Engelse nationaliteit. Het jacht liep oppervlakkige averij op aan de stuurboordreling. Hoelang zullen de yachten nog in de Zeebrugse vissershaven mogen liggen? Is ook dat een conventie met de Staat?

■ Tijdens het winden hoorde men aan boord van de N.88 een zware klop in de winch. Hierop weigerde de winch alle dienst. Na een onderzoek stelde men vast dat de winch gebroken was. Met behulp van de bakboordwinch werden de beide netten binnen gehaald waarop de visserij werd gestaakt.

■ Tijdens het binnen varen van de Oostendse haven bleef de O.142 haperen aan een tros waarmee een baggermolen was vastgemaakt. Op de slipway werd vastgesteld dat de bakboord kimkiel over ongeveer twee derden van de totale lengte was losgerukt.

■ Tijdens het binnen halen van de netten aan boord van de Z.431 kwam matroos De Koninck klem te zitten tussen de kuiltouw en de reling. Hierdoor liep de visser kneuzingen op aan rug en linker arm maar na verzorging kon hij de werkzaamheden verder zetten.

■ Tijdens het vissen kwamen de netten van de Z.502 vast te zitten aan een vliegtuigwrak. Tijdens het winden is de vislier stil gevallen. Een onderzoek wees uit dat de flexible tussen de hydraulische pomp en de koppeling van de motor doorgeslagen was. Er werd een voorlopige herstelling uitgevoerd en men kon de netten verder binnen halen. Aan het stuurboordnet hing een stuk van een vliegtuig. Drie dagen later brak de voorlopige verbinding opnieuw maar men slaagde er weer in het euvel te herstellen. Uiteindelijk moest men toch Milford aandoen maar daar bleken de nodige wisselstukken niet voor handen zodat voor de derde keer een voorlopige herstelling werd uitgevoerd.

■ De Z.509 die een nieuwe motor had geplaatst kwam tijdens de proefreis met de netten vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Men slaagde er wel in de netten weer aan boord te halen. Nadien vaarde het vaartuig af voor een eerste reis maar bij het bedienen van de vislier werden abnormale geluiden gehoord in de vislier. Naarmate verder werd gevist verergerde het euvel zodat besloten werd de visserij te staken.

"HET VISSERIJBLAD"

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

DE EERSTE HARING IN DE AFSLAG TE OOSTENDE

Zoals men weet mocht vanaf 1 oktober in de zuidelijke Noordzee en in het Kanaal op de haring gevist worden. De 1ste oktober een vrijdag zijnde, was het begrijpelijk dat men minstens tot 3 oktober zou wachten om in zee te steken om te proberen haring te vangen, indien er al iemand zo vroeg zijn kans zou wagen.

Het was het koppel N.3-O.232 respektievelijk van de Rederij "Vens-Verleene" en "Vigo N.V.", die het risico nam. Toen maandagmorgen rond 11 uur dit eerste koppel aan de afslag kwam, was er dan ook zeer grote belangstelling, niet alleen van de kopers, maar eveneens van andere rederijen die klaar stonden of zich aan het gereed maken waren om eventueel met de haringvisserij te starten.

Deze eerste dag bracht het koppel "N.3-O.232" reeds 384 bennen aan de markt van prachtige kwaliteit en waarvoor de kopers stonden te drummen. Peter van de haringaankoop werd de firma Madelein N.V., die de haring inzette aan 1300 fr. de ben, hetzij 26 fr. het kg. Naderhand is de haring gezakt van 1250 tot 990 fr. de ben. Hoogste prijs was dus 26 fr. en de laagste prijs 19,80 fr. De 384 bennen waren goed voor 390.400 fr. hetzij aan een gemiddelde prijs per kg. van 20,33 fr. Het koppel zetten ook tien bennen makreel in de markt aan 550 fr. de ben, zodat de totale brutobesomming opliep tot 395.900 fr.

Dit was in elk geval een aanmoedigend resultaat voor een eerste reis waarbij men ten slotte toch nog de haring aan het zoeken was.

Ook op dinsdag was dit koppel alleen op de markt. In hun vangst was er echter veel meer makreel dan haring en de bennen moesten op tafel uitgezocht worden. Het resultaat was 117 bennen haring en 225 bennen makreel voor een totale besomming van slechts 137.700 fr. De haring kreeg praktisch dezelfde prijs als op de eerste dag, namelijk van 990 fr. de ben tot 1250 fr., maar van de 225 bennen makreel werden er 203 opgevangen aan 420 fr. de ben en de resterende 22 bennen werden door kopers opgenomen eveneens aan de opvangprijs van 420 fr.

Het is werkelijk onbegrijpelijk, dat voor levende verse makreel hier zo weinig belangstelling bestaat. Nog één van die zogezegde volkse soorten waarvoor men best eens propaganda zou hoeven te maken. In dit verband halen we een passage aan uit de rede die de heer De Keersmaeker, minister van landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, heden woensdag 6 oktober ter gelegenheid van een perskonferentie te Oostende.

Deze passage luidt letterlijk :
"Het is mijn uitdrukkelijke wens dat, met de beschikbare middelen, de markt aktief wordt bewerkt om te komen tot een betere valorisatie van de bij de konsument minder bekende vissoorten. Uiteraard kan het "Nationaal Propagandakomité voor meer visverbruik" van de N.D.A.L.T.P. hierin een belangrijke rol spelen, maar ook het Rijksstation door de Zeevisserij kan het zijne bijdragen door wetenschappelijk en technisch onderzoek naar bewerkings- en verwerkingsmogelijkheden".

Dit zijn mooie ideeën, maar of de huidige Propagandacommissie deze zal uitvoeren is wat anders.

Zo te bezien valt er dus nog heel wat te doen opdat zeer verse en smakelijke vis meer de aandacht krijgt die het verdient.

De derde dag kreeg de "N.3-O.232" dan het gezelschap van een tweede koppel, namelijk de "O.306-O.123", die samen aan de markt kwamen. Voor dit laatste koppel was het meteen een schot in de roos met een aanvoer van 517 bennen. Beide koppels voerden zuivere haring aan en er moest dus geen andere vis uitgeraapt worden. Hieronder geven we een tabel met de aangevoerde hoeveelheden, de brutobesomming, de hoogste, laagste en gemiddelde prijs per kg.

(Vervolg op blz. 7)



Bemanningsleden van de N.3 sorteren de eerste haringen die ze maandag aanvoerden in de vismijn van Oostende.

(Foto Peter Maenhoudt)

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

MEER DAN VIJFTIG MILJOEN FR. MEER OMZET IN OOSTENDSE VISSERSHAVEN

Volgens een pas verschenen persbericht uitgaande van de Oostendse havendirectie zou er na negen maanden uitbating een merkwaardige verhoging van de totale opbrengst zijn opgetekend. Tussen 1 januari en 30 september 1982 tekende men 3660 in- en uitvaarten van treilers op, zijnde 581 meer dan over dezelfde periode van het vorig jaar. Er werd 14.435.331 kg. vis aangevoerd voor een totale waarde van 621.089.804 fr., hetzij 54.162.966 fr. meer dan in de overeenstemmende periode van het vorig jaar. Anderzijds zijn de slipways aan overbezetting toe gezien er in de betrokken periode reeds 288 vaartuigen droog werden gezet.

Op het eerste zicht zal men wellicht al te haastig de konklusie trekken, dat het de visserij heel wat beter gaat dan vorig jaar vermits 54 miljoen fr. meer bruto besomd werd. Wat hier echter van primordiaal belang is, is te weten hoeveel verschillende vaartuigen op visvangst uitvaarden, wat bv. het motorvermogen van deze uitvarenden bedraagt tegenover het motorvermogen van het aantal uitvarenden over dezelfde periode van het vorig jaar, dit wil zeggen wat de vangstkapaciteit van het aantal uitvarenden betekent tegenover de vangstkapaciteit van het aantal uitvaarten in 1981, want er waren 581 aanvoeren meer, wat beduidt meer schepen, maar daarom geen groter opbrengst per schip.

Inderdaad zijn er intussen enkele nieuwe treilers met een heel wat groter vangstkapaciteit in bedrijf gekomen en verscheidene niet renderende oude vaartuigen uit bedrijf genomen. In Nederland drukt men zelfs, om een juister beeld van de aanvoer te bekomen over éénzelfde periode genomen, de aanvoer uit in kg. vis per Pk. Op de manier zoals de Oostendse havendirectie dit doet kan dit aanleiding geven tot een verkeerd beeld en zou men bv. in de ministeriële diensten eens temeer maar al te graag kunnen besluiten, dat het heel wat beter gaat in de visserij. Dat zou dan dankbaar door de minister kunnen aangegrepen worden om gelijk welk verzoek om steun af te wijzen, er op wijzende, dat de brutobesommingen met zoveel miljoen opgelopen zijn. Om maar op één kostende faktor van de uitbating van een vissersvaartuig te wijzen, was de olieprijs op 1.1.81... nog maar 9,40 fr. en op 1.1.82 reeds 12,20 fr. Op 30.9.81 was dit 10,90 fr. en heden 6 oktober 14,74. Dat betekent dat over de beschouwde periodes '81 en '82 de brandstofprijzen in feite niets weergeven, maar gemakkelijk aanleiding kunnen geven tot verkeerde interpretaties. We mogen dus besluiten dat het cijfermateriaal ons door de havendirectie over de meeropbrengst van de brutobesommingen absoluut niets leert en aan de pers een verkeerd beeld geven van de werkelijke toestand. Van ambtelijke zijde heeft men maar al te gemakkelijk de neiging alles te verbloemen om eigen tekortkomingen te dekken.

Onderstaand nog enkele cijfers over de andere sectoren van de Oostendse haven :

— **Zeeschepen :** gedurende de eerste negen maanden van 1982 vaarden 2.259 zeeschepen met een brutotonnage van 2.720.131 ton de handelshaven in en uit. Tegenover dezelfde periode van vorig jaar betekent dat een verhoging van 276 vaartuigen of 520.144 brutoton. Hier kan van een meeropbrengst gesproken worden.

— **Goederenbeweging :** 1 miljoen 075.703 ton goederen werden gelost en 397.159 ton koopwaar geladen. Dat betekent een totale verhoging van 252.686 ton. Deze verhoging tekent zich het meest af bij de invoer van chemische produkten, hout, stookolie, turf en rollend materiaal. Bij de uitvoer ligt de klemtoon op chemische produkten, schroot, stukgoed, veevoeder en voertuigen.

— **Mercatorjachthaven :** tijdens de eerste negen maanden van 1982 vaarden ongeveer 8.600 jachten de haven in en uit. Het merendeel van die eenheden zijn Belgische (4.311) ; verder 1977 Nederlandse, 1030 Britse en 936 Duitse. Meer en meer wordt overgeschakeld naar een gedeeltelijk systeem van vaste ligplaatsen en wordt een konstant percentage voorbehouden aan de bezoekers, zodat het ganse jaar een permanente bezetting wordt vastgesteld.

De vraag stelt zich echter wat al deze yachten opbrengen, want aan grootheidswaanzin doen is niet moeilijk. Wat dat opbrengt en kost hadden we liever geweten. Vergeten we niet dat de yachthaven en de nieuwe sluizen zo maar in totaal 100 miljoen hebben gekost. Of dit zijn nut had, moet nog altijd bewezen worden.

(Vervolg van blz. 6)

Vaartuigen	aantal bennen	laagste prijs	hoogste prijs	gemidd. prijs	brutobesomming
N.3/O.232	488	1000	1250	21,09	514.700
O.306/0.123	517	1080	1120	21,91	566.260

We mogen gerust verklaren dat dit besommingen zijn die welkom zijn bij de betrokken rederijen, vooral gezien de prijzen redelijk goed zijn. Of deze tendens echter zal doorgetrokken worden, is twijfelachtig. De kwaliteit van de aangevoerde haring is in één woord zeer goed en de aanvoer is nog altijd betrekkelijk klein. Hopen we voor de, zich inzettende koppels dat het een goed haringseizoen wordt en dat dit betrokken rederijen zal recht houden.

Voor donderdagmorgen waren er zelfs drie koppels voorzien met inbegrip van de "O.303-O.127" die de woensdagnamiddag eveneens in zee staken. Donderdagmorgen stond op het bord van de verwachtingen twee aanvoeren vermeld, namelijk de N.3-O.232 en de O.306-O.123 met respektievelijk 100 en 75 bennen. Het is dus hier in feite een reis-om-niets geweest. Vergeten we echter niet dat het weder niet mede zat en er een ferme bries heerste, hetgeen wel niet belet heeft dat er kon gevist worden, maar wat waarschijnlijk de verspreiding van de haring in de hand heeft gewerkt.



370 bennen haring werden maandag door de N.3 „Frederick-Patrick" in de Oostendse vismijn aangevoerd.

(Foto Peter Maenhoudt)

BELGISCHE REDERS VERKOCHTEN IN ENGELAND

Verleden week verkochten twee Belgische vaartuigen hun vangst in Groot-Brittannië, meer speciaal in Grimsby. Het gaat over de O.315 „Jean-Hélène" die verkocht via het agentschap Hamling. Voor een aanvoer van 467 kit, hetzij het equivalent van bijna 590 bennen, haalde de O.315 een brutobesomming van ongeveer 1,3 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 2.200 fr. per ben.

Behalve de „Jean-Hélène" was de Z.161 de „Knar", eveneens aan de markt te Grimsby.

Dit vaartuig maakte een brutobesomming van 1,2 miljoen B.fr. voor 512 van onze bennen (407 kit), hetzij een gemiddelde van 2.340 B.fr. per ben.

NIEUWPOORTSE VISSERSHAVENKOMMISSIE KWAM BIJEEN

Zeer onlangs greep een vergadering plaats van de Nieuwpoortse Vissershavenkommissie onder het voorzitterschap van de h. Bendels, Schepen van Visserij. Waren verder tegenwoordig: namens de vishandel: Messiaen Maurice en Vanelverdinghe Michel; namens de reders: Desaever Jean, Lycke Zeger, Rathé Jules, Vercoutter Michel, Vanthuyne Arnel, Vanhoutte Ronny, Tourlousse Daniël, Calcoen André en Vercoutter André; namens de werknemers: Declercq Georges en Zwertvaegher Arthur; verder nog raadsman Verbanck Jozef en vismijnbestuurder Hovaere Gerard.

Een eerste punt was het treffen van een regeling voor de spanvisserij. Na discussie tussen reders en handelaars over het aanvangsuur der verkoop, stelt de vismijndirekteur voor, het voorstel van de h. Verbanck als compromis te aanvaarden. Dat houdt in dat de verkoop gedurende de winterperiode op iedere marktdag zal aanvangen om 8.30 u. Dit voorstel wordt aanvaard. Na beraadslaging werd, voor wat de gulvissers betreffen, volgende regeling getroffen:

- Per loting zal op het bord door de Mijnbestuurder vooraf aangeduid worden welk vaartuig zich het eerst op de volgende marktdag hoeft aan te bieden om zijn vangst te verkopen, alsmede de volgorde der verkoop van de andere vaartuigen.
- Het vaartuig dat door het lot werd aangeduid om zijn vangst als eerste te veilen, wordt automatisch van loting vrijgesteld voor de daaropvolgende marktdag. Dit vaartuig mag dan zijn vangst als laatste der vaartuigen in de reeks verkopen.
- Het vaartuig dat als eerste door het lot werd aangeduid dient zorg te dragen dat het tijdig binnenloopt en dat het volledig gelost en gewogen is om 8 uur. De andere vaartuigen dienen eveneens op hun beurt volledig gelost en gewogen te zijn.
- Het vaartuig dat door loting als eerste werd aangeduid en zich moedwillig niet aan die verplichting houdt, of die zijn vangst in een andere haven veilt, wordt op de beurtrol voor de volgende marktdag opnieuw als eeste aangeduid. Voor het tweede en de daaropvolgende vaartuigen loopt de beurtrol gewoon door.
- Er wordt een goede naleving der reglementering beoogt, teneinde geen drastische maatregelen te moeten treffen tegenover een eventuele overtreder der reglementeringen.
- De mijnbestuurder dringt nogmaals aan opdat de vangsten tijdig zouden worden gemeld en wijst op de noodzaak ervan om de handelaars volledig te kunnen inlichten.
- Hij stelt voor dat het vaartuig welk als eerst op de beurtrol werd aangeduid, zich met die taak voor zijn beurtrol belasten zou.
- De reders zijn allen onderling akkoord om 's morgens tussen 06u30 en 7 uur de vangsten aan het bureel der vismijn te melden.

Bezoedeling van havenwater

Door de reders wordt voorgesteld twee bijkomende waterslangen van elk 80 m. lengte te voorzien om de vis aan boord, langsheen de visserskaai, te kunnen wassen. Het water van de havengeul is momenteel te erg bezoedeld en biedt geen enkele hygiënische zekerheid meer. De Vissershavencommissie dringt er dan ook op aan dat door het Schepencollege een schrijven zou worden gericht aan de bevoegde overheid waarin die toestand wordt aangeklaagd. De platen van de ijzeren treilers worden door de chemische produkten aangewreten en de verf- en menielaag worden in een tijdspanne van amper één maand volledig aangetast. Zelfs werden gaten vastgesteld in de scheepsromp, veroorzaakt door deze chemische produkten terwijl de ijzeren nagels van de houten vaartuigen ook al weg gewreten worden. Zeker is dat de situatie van het havenwater in de Nieuwpoortse havengeul een zeer alarmerende toestand heeft verwekt.

VERSCHEIDENE

- Door de h. Verbanck wordt gevraagd dat bij de N.V. Zeemineralen nogmaals zou aangedrongen worden dat op de trucks geluidsdempers zouden geplaatst worden. De laadkranen maken inderdaad dermate veel lawaai dat de verkoop er door gestoord wordt; de afslagers zijn soms niet te verstaan door de handelaars. Voorgesteld wordt dat niet meer zou geladen of gelost worden gedurende de verkoop.
- Door de reders wordt gevraagd dat het stadsbestuur de nodige stappen zou aanwenden om in de toekomst de sportvissersvaartuigen, die nu aan het Kattesas gemeerd liggen, over te brengen naar de installaties van de V.W.W.
- Voor het meren van de spanvissers wordt tenslotte volgende regeling getroffen:

  – Bij stormweer of op de dagen waarop geen verkoop plaats grijpt, dienen de koppels te meren aan de oude vismijn, op zij van elkaar. Het eerste vaartuig mag meren waar de nieuwe vismijn begint. Op de marktdagen dient het eerste vaartuig vóór het rode signaallicht der nieuwe mijn af te meren.

★ ★ ★

Aan de verkoopsregeling van garnaal op zaterdag werden geen wijzigingen aangebracht. Het verkoopuur blijft voor de verkoop op zaterdag, gehandhaafd op 9 uur.

† BEDANKING

De familie G. Bisschop-Jaumain, de pvba Scheepsmekaniek en personeel danken langs deze weg voor de vele blijken van deelneming die zij mochten ontvangen bij het afsterven van hun geliefde echtgenoot, vader, grootvader, vennoot en werkgever.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 10.10 tot 16.10.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
– Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
– Dagelijks te 07.35 u., behalve op 10 en 16.10.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
– Dagelijks te 17.00, te 18.45, en te 23.00 u., behalve op 16.10.82
– Dagelijks te 05.00 u., behalve op 10 en 11.10.82
– Op 16.10.82 bijk. afv. te 20.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
– Dagelijks te 01.15 u. en te 05.15 u.
– Dagelijks te 06.45 u., behalve op 10.10.82

Afvaarten uit Dover Western Docks :
– Dagelijks te 12.40, te 16.30 en te 20.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
– Dagelijks te 01.00 u.
– Dagelijks te 04.00 u., behalve op 10.10.82
– Dagelijks te 07.00 u., behalve op 10 en 16.10.82
– Dagelijks te 10.00 u., behalve op 10 en 11.10.82
– Dagelijks te 22.00 u., behalve op 16.10.82

Afvaarten uit Folkestone :
– Dagelijks te 23.45 u.
– Dagelijks te 01.10 u., behalve op 10.10.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
– Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50 en te 16.35 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
– Dagelijks te 11.35, te 14.20, te 16.20 en te 18.50 u.



Zicht op de Vismijn en kaai van de vissershaven te Nieuwpoort waar reders beweren dat hun schepen schade ondergaan van het vervuilde zeewater afkomstig uit het nabije kanaal Nieuwpoort-Veurne.

(Foto Peter Maenhoudt)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

We hebben tijdens de voorbije week een vrij gevarieerde aanvoer gekregen met dit keer een overwicht voor IJslandse soorten en vis van de Monkey Bank. Van de West waren de vangsten doorgaans aan de kleine kant omdat verschillende schepen hier korte reizen maakten en voortijdig naar huis terugkeerden om aan het haringseizoen te beginnen.

Dat haringseizoen is ondertussen gestart. Maandag werd de eerste vangst gebracht. Er werd een vrij goede prijs voor betaald die schommelde tussen 20 en 26 fr. Dinsdag werd meer makreel dan haring gelost en lag de prijs rond de 22 fr.

Voor de IJslandse vissoorten werden op de drie verkoopdagen flinke prijzen betaald. Rode zeebaars kreeg vrijdag tot 2.500 fr. per ben, noteerde maandag rond de 2.000 fr. en liep dinsdag weer op tot 2.500 fr. Blauwe leng en schelvis deden het evenmin slecht zodat de resultaten voor de verschillende schepen (rekening houdend met de niet altijd even grote vangst) bevredigend uitvielen. Voor de O.317 werd het geen opbrengst van 7 cijfers, hier werd echter een korte reis gemaakt. De Monkey Bankers mogen evenmin klagen over de prijs die voor deze soorten betaald werd. Duurst waren vlaswijting, kabeljauw, zeewolf, grote schelvis en gul. Steenschol blijft nog steeds achterop en kreeg maar tussen 30 en 80 fr. Uitzonderlijk werd voor kleine beetjes van de West tot 100 fr. betaald. De totten deden het beter dan verleden week. Grote sortering noteerde rond de 30 fr. en kleine tussen 18,40 en 23 fr. Er dienden minder kleine totten te worden opgevangen dan verleden week. Voor de kanaalschepen is het niet al goud wat blinkt. De reizen zijn hier langer en de kosten dus hoger. Tong werd verkocht tussen 140 en 380 fr. het kg. met grote tong als duurste sortering. Dalende prijzen op de dinsdagmarkt alhoewel de aanvoer zeker niet zó groot was. De rogprijzen vertoonden weer erg grote schommelingen. Voor rog van de West noteerden we tot 90 fr., deze van het kanaal werd verkocht tussen 30 en 55 fr. volgend grootte.

Wijting is een vissoort die duur blijft. De grote sortering kreeg tussen 60 en 70 fr., de kleine tussen de minimumprijs en 44 fr. het kg.

Voor de kustvisserij is het nog altijd alle hens aan dek. Er wordt garnaal gevangen bij de vleet, de prijzen blijven schommelen tussen 20 en 40 fr. het kg.

MAANDAG 4 OKTOBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	—	625	—	1.379.186
NOORD				
O.83		245	1.070	883.223
MONKEY BANK				
N.719	—	320		686.240
N.706	—	380	—	901.611
WEST				
O.279	—	160	—	423.631
O.128	—	130	—	915.062
N.752	—	270	—	583.946
O.303	—	90	—	241.916
O.206	—	170	—	600.251
O.275	—	325	—	786.739
KREEFTENPUT				
N.723	—	60	2.000	347.260

DINSDAG 5 OKTOBER 1982

MONKEY BANK				
O.134	—	410	—	860.101
O.306	—	385	—	813.669
WEST				
O.123	—	85	—	246.603
O.470	—	35	250	121.771
IJSLAND				
O.317	—	370	—	938.226
KANAAL				
Z.34	—	145	2.750	1.042.584

WOENSDAG 6 OKTOBER 1982

KANAAL				
Z.19	18	195	2.380	1.243.008
WEST				
O.127	6	130	—	362.281
O.26	6	95	—	238.060
KUST				
N.3/O.232	1	488	—	514.700
O.123/306	1	517	—	566.260

IJSLANDSE VISSOORTEN

	4-10	5-10
Gr. schelvis	60,00/ 68,60	53,00/ 58,00
Mid. schelv.	48,00/ 53,00	50,00/ 51,00
Kl. schelvis	44,00/	35,40/ 40,00
Kabeljauw	62,00/	68,00/
Gul	65,00/	56,00/ 57,00
Wijting	.....	52,00/
Schaat	.....	.....
Zeebaars	32,00/ 42,00	46,00/ 52,00
Witte leng	68,00/	69,00/
Blauwe leng	81,00/	81,00/
Schartong	38,00/ 50,00	38,00/ 52,00
Heilbot	202,00/241,00	.....
Koolvis	45,00/ 53,00	50,00/ 52,00
Hondstong	42,00/	.....
Zeewolf	46,00/ 50,00	37,00/ 61,00
Staart	.....	.....

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

Verwachtingen

VRIJDAG 8 OKTOBER :
MONKEY BANK : O.135 (230 m.)
O.141 (250 m.)
WEST : N.597 (80 m.)

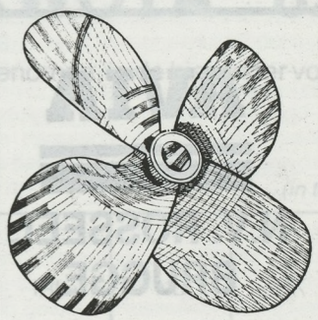
MAANDAG 11 OKTOBER
MONKEY BANK : O.274,O.285,O.309
KANAAL : O.33.
WEST : O.35, N.45, N.708, O.229, N.736, O.705

DINSDAG 12 OKTOBER
MONKEY BANK : O.243
WEST : N.709

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
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

VRIJDAG 1 OKTOBER 1982

Z.408	K	800	30	9	268.310
Z.319	KN	2.300	330	18	1.266.860
Z.559	KRP	—	130	6	516.050
Z.189	N	100	230	12	698.587
Z.53	W	3.000	300	12	1.272.255
					4.022.062

MAANDAG 4 OKTOBER 1982

Z.582	W	—	100	7	363.490
Z.289	N	500	470	12	1.519.010
Z.533	W	—	100	12	432.230
Z.584	N	900	280	14	1.072.421
Z.105	N	200	470	14	1.204.450
Z.92	N	—	700	14	1.615.700
Z.569	KRP	—	180	12	474.685
Z.462	W	600	200	14	642.868
					7.324.854

DINSDAG 5 OKTOBER 1982

Z.525	—	300	20	—	193.160
Z.560	—	—	20	—	89.610
Z.27	—	100	580	—	1.384.830
Z.568	—	400	20	—	190.670
Z.573	—	—	190	—	511.815
Z.507	—	1.300	80	—	665.110
Z.506	—	1.000	200	—	1.001.390
					4.036.585

WOENSDAG 6 OKTOBER 1982

Z.96	W	1.500	120	—	924.240
Z.44	N-W	1.400	250	—	829.528
Z.483	N-W	700	260	—	782.020
Z.84	N	700	450	—	1.337.696
Z.510	KRP	—	180	—	455.062
Z.509	KRP	—	110	—	378.433
Z.99	N	500	430	—	1.244.106
					5.951.085

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

NIEUWPOORT

VRIJDAG 16 OKTOBER

VIS			
N.710	K	442 kg	53.428 fr
N.575	K	1190 kg	90.425 fr
GARNAAL			
N.22		429 kg	12.969 fr
N.211		262 kg	8.702 fr
N.349		434 kg	8.681 fr
N.700		293 kg	5.059 fr
N.106		171 kg	4.694 fr

Twee kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr 1 kreeg 285 à 290 fr per kg, tong nr 2 325 à 330 fr, bloktong of tong nr 3 werd tegen 315 à 320 fr per kg betaald en fruittong of tong nr 4 tegen 276 à 285 fr per kr. Tong nr 5 haalde 230 à 245 fr per kg en kleine tong 116 à 175 fr per kg. Middenslag tarbot werd tegen 220 à 310 fr per kg aangekocht, varia tegen 160 fr per kg en griet tegen 155 à 165 fr per kg. Grote pladijs bekwam 60 à 65 fr per kg, drieling of middenslag pladijs 2700 à 3000 fr de ben en visjes 1250 à 1500 fr de ben. Grote zandschar werd tegen 2100 à 2250 fr de ben geboekt en kleine zandschar tgen 1600 à 1750 fr de ben. Robaard noteerde men tegen de marktprijs van 70 à 80 fr per kg en knorhaan tegen 1350 à 1500 fr de ben.

ZATERDAG 2 OKTOBER

GARNAAL		
N.22	387 kg	1.664 fr
N.211	520 kg	14.800 fr
N.349	334 kg	9.566 fr

MAANDAG 4 OKTOBER

VIS		
N.590	2498 kg	114.708 fr
N.575	455 kg	38.251 fr
N.738	2594 kg	106.823 fr
N.346	2755 kg	123.882 fr
N.551	896 kg	79.917 fr
N.788	159 kg	17.670 fr
N.710	851 kg	92.363 fr
GARNAAL		
N.22	1106 kg	36.446 fr
N.349	389 kg	11.167 fr
N.211	259 kg	6.993 fr
N.700	450 kg	9.460 fr

Vier vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong, variatie en Westvis werden aangevoerd, zodat iedere handelaar ruimschoots zijn gading vinden kon. Voor tong nr 1 werd 294 à 304 fr per kg betaald en voor tong nr 2 334 à 345 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 310 à 325 fr per kg en fruittong of tong nr 4 244 à 255 fr per kg. Tong nr 5 werd tegen 198 à 210 fr per kg betaald en kleine tong tegen 156 à 165 fr per kg. Grote tarbot werd tegen 340 à 350 fr per kg geboekt, middenslag tarbot tegen 220 à 260 fr per kg, varia tegen 160 fr per kg en griet tegen 165 à 206 fr per kg. Zonnevis bekwam 250 à 260 fr per kg, koningsvis 215 à 230 fr per kg, tongschar 62 à 115 fr per kg, rode soldaten 60 à 70 fr per kg. Grote pladijs kocht men tegen 3100 à 3250 fr de ben op, drieling of middenslagpladijs tegen 2700 à 2900 fr de ben en visjes tegen 1250 à 1600 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4250 à 4500 fr de ben geveild en gul tegen 2500 à 4000 fr de ben. Moerrog werd tegen 3100 à 3500 fr de ben geboekt, tilten tegen 2800 à 3100 fr de ben en scherpstaarten tegen 3000 à 3250 fr de ben.

MAANDAG 4 OKTOBER

Voor grote wijting werd de marktprijs van 2900 à 3200 fr de ben neergepend en voor kleine wijting 1500 à 1800 fr de ben. Grote zandschar kreeg 1800 à 2000 fr de ben en kleine zandschar 1400 à 1500 de ben. Zeehond boekte men aan 2400 tot 2500 fr de ben, zeehaai aan 1500 tot 1600 fr de ben, wijl voor knorhaan 1250 à 1500 fr de ben werd genoteerd. Door vier garnaalvaartuigen werden 2204 kg garnaal aangevoerd waarvan de prijs van 19,50 fr à 32 fr per kg varieerde.

DINSDAG 5 OKTOBER

N.700	526 kg	16.832 fr
N.22	185 kg	7.420 fr

WOENSDAG 6 OKTOBER

GARNAAL		
N.349	390 kg	12.035 fr
N.106	287 kg	9.478 fr
N.700	210 kg	5.250 fr
N.782	251 kg	8.038 fr
N.211	300 kg	11.946 fr
VIS		
N.720 W	4310 kg	191.300 fr
N.710 K	213 kg	28.174 fr

Eén kustvaartuig en één vaartuig van de West losten hun vangst op de woensdagmarkt. De aanvoer van Westvis was gering omdat tal van vaartuigen zich momenteel aan het uitrusten zijn om de spanvisserij te bedrijven. Tong der sortering 1 à 3 kreeg 288 à 310 fr per kg. Tong nr 4 of fruittong bekwam 259 à 270 fr per kg, tong nr 5 225 à 235 fr per kg en kleine tong 185 à 190 fr per kg. Middenslagtarbot werd aan 230 tot 240 fr per kg genoteerd, varia aan 190 tot 250 fr per kg en griet aan 180 à 220 fr per kg. Tongschar boekte men tegen 50 à 75 fr per kg, koningsvis tegen 150 à 180 fr per kg, robaard tegen 55 à 70 fr per kg en rode soldaten tegen 40 à 60 fr per kg.

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	4 okt.		5 okt.		6 okt.	
Lappen	330		300	328	312	
Grote	383		340	382	344	
3/4	335	344	295	305	303	307
Bloktongen	251		239	248	229	
Vóór-kleine	216		190	179	192	197
Kleine	170		140	163	136	154
Slips	164		123	131	115	

ZEEBRUGGE

Grote	341	353	330	338	340	345
Bloktongen	392	394	388	398	364	368
Fruittongen	304	348	306	325	270	279
Schone kleine	201	294	211	218	180	188
Kleine	200	211	155	186	141	152
Tout petit	193	198	130	134	135	130
Slips	154	188	170	124	108	113

NIEUWPOORT

Tong I	294	304	.....		288	310
Tong II	334	345	.....		288	310
Tong III	310	325	.....		288	310
Tong IV	244	255	.....		225	235
Tong V	198	210	.....		185	190
Kleine tongen	156	165	.....		185	190

PLADIJS

OOSTENDE

	4 okt.		5 okt.		6 okt.	
Platen	59	56	37	50	49	
Iek (groot-klein)	48	51	36	46	46	
Derde slag	32	46	32	40	37	
Platjes	21	31	21		27	

ZEEBRUGGE

I	41	44	42	44	40	41
II	42	45	42	44	44	
III	40	45	42	44	40	45
IV	30	33	31	33	29	
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	62	65	.....		65	75
Platjes	25	32	.....		40	45
Drielingen	54	58	.....		55	65

WIJZIGINGEN DOOR DE EEG-COMMISSIE IN DE TOEGESTANE VANGSTKWOTA '82

Na de besprekingen op hoog niveau door de Raad in zijn vergaderingen inzake TAC's en Kwota, zijn herziene TAC's en Kwota voor de EEG opgenomen, in de hieronder volgende tabel weergegeven.

INTERNE EN GEZAMENLIJKE BESTANDEN

(in ton)

ICES-gebied	Gemeenschappelijk gedeelte van TAC voor 1982	**BELGIE**	DK	D	F	IRL	NL	UK
Kabeljauw IV, IIa (EEG-zone)	224.100	**8.000**	44.400	30.000	9.500	—	26.900	105.300
Kabeljauw VI, Vb (EEG-zone)	31.500	**100**	0	930	10.000	3.900	0	16.570
Kabeljauw NAFO 1	75.000	**0**	62.000	10.000	0	0	0	3.000
Koolvis IIIa, IV, IIa (EEG-zone) IIIb, c, d (EEG-zone)	66.500	**50**	4.500	15.000	33.300	—	150	11.500
Koolvis VI, Vb (EEG-zone)	26.000	**0**	0	1.900	18.870	630	0	4.600
Wijting IV, IIa (EEG-zone)	130.800	**4.000**	17.300	4.500	26.000	—	10.000	69.000

Verder worden onder meer volgende wijzigingen aan bepaalde artikelen doorgevoerd:

Artikel 10, lid 1, wordt gelezen:

„Wanneer voor haring een nul-TAC geldt, mag geen haring als bijvangst worden aangevoerd, tenzij deze niet te scheiden is van de vangst van andere soorten. In dat geval mag de bijvangst niet meer bedragen dan 10% van de sprotvangst en 5% van de vangst van andere soorten. Bijvangst van haring die niet te scheiden is van de vangst van andere soorten, mag noch aan boord van het vaartuig, noch bij aanvoer worden gesorteerd.".

Artikel 10, lid 2, sub b), ii)

Dit wordt gelezen:

ii) voor haring mogen geen sorteermachines worden gebruikt aan boord van vissersvaartuigen, tenzij die vaartuigen voor de haringvisserij netten gebruiken met een maaswijdte van ten minste 32 mm, ongeacht het gebruikte nettype.".

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	4 okt.		4 okt.		5 okt.		5 okt.		6 okt.		6 okt.		4 okt.		6 okt.	
Tarbot grote	300	308	359	368	336	350	370	394	307	312	334	372	340	350	.....	
Tarbot middel	266		300	303	250	260	263	313	236		274	294	220	260	230	240
Tarbot klein	204		193	230	165	220	208	227	153	207	170	190	160		190	250
Griet groot	230		250	256	218	233	240	246	202		228	250	165	206	180	220
Griet middel	190		180	186	164	179	178	184	168		175	185	.....		.....	
Griet klein	149		130	138	95	140	113	141	103		139	137	.....		.....	
Schelvis groot	71	73	.....		57	73	.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	47	55	.....		41	53	.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	18	32	.....		18	35	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	102	110	.....		105	120	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	90	100	.....		70	90	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	74	80	.....		35	56	.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	69	72	.....		55	70	.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	.....		.....		.....		.....		.....		.....		62	70	76	82
Keilrog	90	108	87	96	.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	70	82	75	80	50	82	68	70	76		75		.....		.....	
Tilten	45	69	74	78	39	61	58	60	71		59		56	62	74	75
Scherpstaart	37	61	78	80	32	42	70	78	46	67	68		62	65	70	72
Halve mans	.....		57	60	.....		50	52	.....		51		60		70	
Teelt	.....		54	58	.....		49	51	.....		52		.....		.....	
Katrog	12	20	30	34	22		24	28	.....		23		.....		.....	
Kabeljauw	77	95	74	84	68	90	92	95	73	77	.....		85	90	95	100
Gul (groot)	76	82	69	72	75	79	73	90	76	81	69		50	80	70	85
Gul (middel)	61	71	60	64	63	69	70	75	65	70	66		.....		.....	
Gul (klein)	22	57	60	63	26	54	60	66	26	51	61		.....		.....	
Hozemondhamme	153	293	173	305	110	298	205	335	102	257	.....		.....		.....	
Wijting groot	65	72	45	50	60	70	40	45	61	64	40	44	58	64	52	57
Wijting klein	14	44	17	19	28	33	17	19	22	31	20	22	30	36	20	30
Schar	13	31	20	24	12	22	22	26	12	17	20	24	30	40	35	45
Steenschol	25	110	72	82	14	105	74	77	50	104	73		.....		.....	
Zeehaai	30	44	34	52	30	36	30	38	44		34	36	30	32	20	30
Hondshaai	26		.....		16	24	.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		14	20	.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		13	33	.....		.....		.....		62	115	50	75
Volle haring	19	26	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	22	28	.....		26	30	.....		.....		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	58	70	.....		60	68	.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	68	76	.....		64	69	.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	196	342	.....		.....		.....		.....		.....		250	260	.....	
Koningsvis	179		.....		.....		.....		.....		.....		215	230	150	180
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse school	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		30	37	.....		30	32	.....		20	22	48	50	.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		12	15	14	16
Rode Poon (roobaard)	10	64	6	15	.....		8	24	.....		45		55	70	55	70
Grauwe poon (knorhaan)	6	10	6		.....		6	8	.....		10		25	30	14	20
Rode knorhaan	12	86	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	10	19	.....		.....		10	12	.....		20	24	.....		.....	

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 28 september** werd aangevoerd : 300 kg. tong, 5 kisten tarbot en griet, 16 kisten kabeljauw, 121 kisten wijting, 79 kisten schol, 9 kisten schar, 4 kisten makreel en 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg. :
tarbot 21,00-18,57, grote tong 20,34, grootmiddel tong 19,20-17,57, kleinmiddel tong 15,00-10,99, tong één 11,60-8,73, tong twee 10,40-6,90.

Per 40 kg. :
tarbot 704-344, griet 408-154, kabeljauw vier 246, kabeljauw vijf 172-144, wijting drie 104-45, schol één en twee 246, schol drie 153-106, schol vier 94-67, makreel 53-24, schar 106-68, bot 33-28, horsmakreel 56-14, rode poon drie 126-116, steenbolk 45.

Aan de **woensdagmarkt van 29 september** werd aangevoerd : 440 kg. tong, 6 kisten tarbot en griet, 30 kisten kabeljauw, 262 kisten wijting, 86 kisten schol, 28 kisten schar, 5 kisten makreel en 115 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg. :
tarbot 20,66-20,21, grote tong 21,28-20,49, grootmiddel tong 20,40-18,99, kleinmiddel tong 13,40-11,87, tong één 10,14-8,96, tong twee 8,96-8,50.

Per 40 kg. :
tarbot 512-380, griet 468-210, kabeljauw vijf 182-120, schol één en twee 180-144, schol drie 132-104, schol vier 94-72, wijting drie 93-37, schar 124-82, makreel twee 52-28, finten 10, bot 31-23, rode poon drie 130-94, steenbolk 45, horsmakreel 33-17, harders 196.

Aan de **donderdagmarkt van 30 september** werd aangevoerd : 1040 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 88 kisten kabeljauw, 335 kisten wijting, 2 kisten schelvis, 217 schol, 55 kisten schar, en 66 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg. :
tarbot 22,86-22,20, grote tong 21,50-21,40, grootmiddel tong 21,00-19,03, kleinmiddel tong 13,00-11,88, tong één 9,78-9,06, tong twee 8,74-8,00.

Per 40 kg. :
tarbot 768-390, griet 492-280, kabeljauw twee 370, kabeljauw drie 298-266, kabeljauw vier 236-204, kabeljauw vijf 216-100, schelvis vier 126, schol twee 146, schol drie 152-100, schol vier 106-75, wijting drie 85-46, schar 122-82, horsmakreel 50-28, krabben 54-28, steenbolk 56, rode poon één 242-228, rode poon drie 162-96, bot 27, poontjes 71.

Aan de vrijdagmarkt van 1 oktober werd aangevoerd: 11.220 kg. tong; 95 kisten tarbot en griet; 668 kisten kabeljauw; 21 kisten schelvis; 984 kisten wijting; 1.386 kisten schol; 108 kisten schar; 8 kisten makreel en 182 kisten diversen.

Prijzen in guldens. – Per 1 kg.: tarbot 22.17-20.21; grote tong 22.70-20.50; grootmiddeltong 19.68-19.01; kleinmiddeltong 11.82-11.02; tong één 8.83-8.02; tong twee 7.80-7.17; zalm 26.00-7.01.

Per 40 kg.: horsmakreel 30-20; bot 26-5; poontjes 40; krab 27-21; steenbolk 65-44; kleine kreeft 400-324; haai 104; tarbot 792-388; griet 484-260; kabeljauw één 216-174; kabeljauw twee 266-238; kabeljauw drie 244-180; kabeljauw vier 236-178; kabeljauw vijf 192-68; schol één 170; schol twee 164-154; schol drie 154-132; schol vier 81-59; wijting drie 92-36; makreel twee 42-22; schar 92-42; tongschar 232-40; witte koolvis drie 176; hake 348-320; hammen met kop 264-204; roggen 134.

Aan de **maandagmarkt van 4 oktober** werd aangevoerd : 7605 kg. tong, 157 kisten tarbot en griet, 976 kisten kabeljauw, 77 kisten schelvis, 1195 kisten wijting, 1094 kisten schol, 75 kisten schar, 4 kisten makreel en 256 kisten diversen.

Prijzen in guldens :
Per 1 kg. :
heilbot 16,87, tarbot 20,09-18,75, grote tong 22,29-20,17, grootmiddel tong 19,20-18,18, kleinmiddel tong 11,38-10,20, tong één 8,26-7,51, tong twee 7,70-7,08.

horsmakreel 15, kleine kreeft 208-154, krab 29-18, krabbepoten 69-54, rode poon drie 104, haai 120-60, tongschar 250-40, tarbot 754-360, griet 508-192, kabeljauw één 240-168, kabeljauw twee 214-170, kabeljauw drie 200-176, kabeljauw vier 192-176, kabeljauw vijf 156-60, schelvis twee 187, schelvis vier 81-56, schol één 152-120, schol twee 132-114, schol drie 144-100, schol vier 82-65, wijting drie 74-32, makreel twee 27, schar 72-54, hammen zonder kop 576-364, hammen met kop 304-176, hake 268-204, roggen 194-82.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 27/9 t/m 1/10

Door 98 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
50.192 kg.	Tong	ƒ 492.717,99	van ƒ 23,90 tot ƒ 6,48
14.009 kg.	Tarbot	ƒ 185.995,12	van ƒ 23,75 tot ƒ 5,81
141.875 kg.	Schol	ƒ 313.841,10	van ƒ 3,69 tot ƒ 1,50
54.475 kg.	Kabeljauw	ƒ 123.693,56	van ƒ 5,71 tot ƒ 1,11
2.698 kg.	Griet	ƒ 22.488,98	van ƒ 9,68 tot ƒ 6,00
13.105 kg.	Schar	ƒ 22.255,15	van ƒ 2,00 tot ƒ 1,33
6.070 kg.	Wijting	ƒ 9.105,54	van ƒ 2,18 tot ƒ 0,79
174.861 kg.	Diversen	ƒ 712.235,32	
4.572.285 kg.		**ƒ 1.882.332,76**	

■ In Nederland zit men nog altijd gekonfronteerd met een regeringskrisis zodat men vanwege de ontslagnemende minister De Koning die nog de lopende zaken beheert, niet te veel initiatief mag verwachten. Dit komt echter bepaald niet goed uit voor enkele dringende problemen die op een oplossing wachten, zoals de toekenning van mosselpercelen, de nieuwe vismijn voor Vlissingen, de uitbreiding van de vissershaven te Lauwersoog, het Grevelingemeerprobleem, enz... om er maar enkele van de voornaamste te vernoemen.

■ Nadat men van verscheidene zijden uit Nederland pessimistische berichten doorkreeg over het weinig aanwezig zijn van mosselzaad, hoort men thans dat er op verscheidene banken wel grote vangsten aan mosselzaad werden verwezenlijkt. We zouden mogen zeggen dat de natuur niet slaat zonder elders te genezen.

■ Lauwersoog in Nederland krijgt een bijzondere belangstelling vanwege de vissers, dank zij haar gunstige ligging ten overstane van de visgronden in de Noordzee. Dit brengt echter een overbevolking van de haven mede zodanig, dat Lauwersoog dringend aan uitbreiding toe is. Thans is het reeds de eerste Nederlandse visserijhaven van het Noorden van het land.

■ Onze collega "Stuurboord visserij-editie" uit Nederland maakt zijn beklag over het feit dat in Nederland de sportvissersvaartuigen vaak onderbemand zijn en zelfs bemand door onbevoegden. Aldus kreeg de schipper van het sportvissersvaartuig "Cornelia" een hartaanval op zee en geen enkele van de 2 andere bemanningsleden kon met de zender werken om hulp te vragen. Gelukkig bevond zich onder de hengelaars een Duitser aan boord, die dit wel kon en deze zond een noodsein uit waardoor een reddingsboot na een zoekaktie het vaartuig kon aantreffen, de schipper aan boord nemen en naar een kliniek afvoeren. Ook bij ons in België komt men doorgaans onderbemande sportvissersvaartuigen tegen met onbevoegd personeel. De rijkswacht en het vliegeskader van Koksijde hebben in de zomer meer last daarvan, dan van andere vaartuigen.

■ We ontlenen eveneens aan Stuurboord dat de vismijn in Colijnsplaat in Nederland, voor de eerste maal sinds lange jaren winst zal maken en dus geen geldelijke tussenkomst vanwege het gemeentebestuur van Kortgene zal nodig hebben.

■ Zullen we binnenkort terug Nederlandse haringvangers aan de Oostendse afslag zien ? Nederland werd een kontingent van 13 duizend ton toegewezen in de zuidelijke Noordzee en het oostelijk deel van het Kanaal. Naar gelang de haring zich zuidwaarts begeeft en ter hoogte van onze kusten vertoeft, krijgen we de Nederlanders aan de afslag te Oostende. Dit was minstens verleden jaar het geval en zal zich denkelijk wel dit jaar herhalen, daar men te Oostende zeer goed gediend is en de haven zich gemakkelijk leent tot lossen en verkopen.

■ De Nederlandse visserij ziet nog altijd goede toekomstperspektieven. Dit bewijst ondermeer het onderzoek van de machinefabriek Maaskant waarop nog 16 schepen op voorkomen die nog dienen gebouwd te worden. Dit betekent nog werk tot minstens einde 1983 voor meer dan honderd werknemers. Maaskant laat doorgaans de kasko's van de vaartuigen in het Poolse Gdansk bouwen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

SRI-LANKA

■ In Sri Lanka is het de gewoonte op bepaalde plaatsen te vissen bij middel van het tot ontploffing brengen in het water van dynamietstaven. Doorgaans barsten dan de longen van de vissen over een bepaalde afstand verwijderd van de ontploffing en deze vissen komen dan aan de oppervlakte waar zij verzameld worden. Om deze praktijken volledig uit te roeien, minstens te verbieden, worden zware sankties gelegd op diegenen die dynamiet gebruiken. Er worden anderzijds beloningen uitgeloofd aan diegenen die de dynamiteurs bij de overheid aanbrengen.

E.E.G.

■ Door aan het bewind komen van een nieuwe regering in West-Duitsland, vreest men dat de EEG-besprekingen om nog vóór het einde van het jaar te Luxemburg tot een gemeenschappelijk visserijbeleid voor de E.E.G. te komen, in gevaar zullen gebracht worden. Inderdaad kan een nieuwe regering met nieuwe mensen die zich eerst moeten inwerken, wel aanleiding tot vertraging van de besprekingen geven.

■ De E.E.G.-producentenorganisaties zullen op 8 oktober in Amsterdam vergaderen om de nieuwe marktregelingsnormen voor 1983 te bespreken, evenals de opvangprijzen voor 1983.

■ Voor het ogenblik voert de Britse staatssekretaris voor de visserij, de heer Buchanan-Smith, in Noorwegen besprekingen over de visserij met zijn Noorse kollega Thor Listau. Deze besprekingen zullen drie dagen in beslag nemen. Men kan vermoeden dat dit ondermeer zal gaan over de tamelijk harde houding inzake toepassing der Noorse reglementen op de EEG-vissersvaartuigen in het algemeen en de Britse in het bijzonder.

THAILAND

■ Thailand die veel last heeft van Vietnamese piratenschepen die de vissersschepen van Thailand aanvallen, evenals Vietnamese bootvluchtelingen, heeft een bedrag van 180 miljoen B.fr. van de Verenigde Naties gekregen om gewapende patrouillewachtschepen uit te rusten, die zullen ingezet worden tegen de piratenschepen.

SIERRA LEONE

■ Een verzoek van Sierra Leone, een kustland van West-Afrika, gericht aan Britse diepzeereders om aan visserij te doen voor deze kusten werd eerder koel onthaald door de Britse reders en dit niettegenstaande het sukses van andere Britse diepzeevriezers in de wateren vanNieuw-Zeeland. Russische, Koreaanse en Italiaanse diepzeetreilers, die voor de kusten van Sierra Leone visten schijnen er geen potten te hebben gebroken en dit stelt de Britten op hun hoede.

YEMEN

■ Canadezen hebben een studie verricht op de aanwezigheid van kreeft op de rotsachtige kust van Yemen. Men schat de totale stock op ongeveer 2 duizend ton, hetgeen een jaarlijkse vangst zou toelaten van 200 tot 250 ton. De kreeft wordt zowel met netten als met fuiken gevangen. Door het inbrengen van een nieuwe technisch verbeterde fuik, worden er thans betere vangsten met de fuik dan met de netten gemaakt. Het gemiddeld gewicht van de gevangen kreeft is 900 gram voor een lengte van 24 cm. voor het lichaam.

Gullevissers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK" KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

►

60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

TEL. (059) 32 29 51

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers

s.v. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059)32.29.51

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIË

■ In Schotland is een rel ontstaan tussen de producentenorganisaties en het fonds dat de gelden beheert die aangewend worden om de schadevergoedingen uit te betalen aan de rederijen die schade opliepen door over boord geworpen afval van de olieboorplatformen. Een Schots vaartuig had zware schade aan haar netten opgelopen, maar de feiten gebeurden in de Noorse wateren van de Noordzee. Daar mag wel gevist worden door de Schotten, maar het fonds betaalt niet voor schaden opgelopen buiten de Britse wateren.

■ Door het meer en meer uitrusten van de Britse treilers met ijsproducerende machines gaat de aktiviteit van de ijsfabrieken gevoelig achteruit. Eén en ander was onder meer oorzaak dat acht werknemers van de Grimsby & Co. ijsfabriek opgezegd werden.

■ De Britse vistrein die deel uitmaakt van de promotiekampagne voor meer visverbruik in Groot-Brittannië, zal 21 grote steden aandoen en enkele tonnen vis per dag demonstratief bereiden en uitdelen. Er zal tevens op de belangrijkheid van het viseten in de dagelijkse voeding gewezen worden. Door het opvoeren van het visverbruik verwacht men betere visafslagprijzen. Trachten betere afslagprijzen te bekomen is echter volgens ons slechts één facet van de problematiek waarmee de visser gekonfronteerd wordt. Men zou best ook eens even veel geld, energie en initiatief aanwenden, om vanwege de eigen regering en vanwege de EEG, subsidies te bekomen voor de brandstofaankoop. Dit is thans het probleem nummer één voor de visser.

■ In Groot-Brittannië is de visserij op de haring in de zuidelijke Noordzee en het Kanaal vanaf 1 oktober opengesteld. Vaartuigen vanaf 12 meter en meer dienen zich echter te voorzien van een vergunning voor de haringvisserij. Er is echter geen grens bepaald voor een maksimumaanvoer per schip. Vaartuigen die op zee overladen dienen echter binnen de 24 uur melding van deze overlading aan de Britse autoriteiten te doen met opgave van de tonnage. Anderzijds wordt het aantal havens waar men de haring mag binnen brengen of overladen beperkt gehouden om een betere kontrole te kunnen uitoefenen.

■ De Britse haringvisserij in de zuidelijke Noordzee en het Kanaal die start vanaf 1 oktober moet gebeuren ten zuiden van de 53° N in het ICES-gebied IV-C. Uitgesloten is echter het gebied van het „Blackwater" oost van Landguard-Point, Felixstowe en een lijn gaande ten oosten van de vuurtoren van North-Foreland. In het Kanaal mag gevist in het gebied ICES-VIID.

■ De totale Schotse vloot, met inbegrip van de schelpenvisserij en de fuikvisserij, is in het laatste jaar met 150 verminderd om nu het totaal van 2.370 te bereiken. In de klasse van vaartuigen met meer dan 80 voet (24,40 m.) die aan diepzeevisserij doen is het totaal van 34 op 32 gekomen en bij de seiners van 46 op 43. Bij de schelpenvisserij is het totaal van 1.145 naar 1.028 gezakt. Nochtans rees de aanvoer in Schotse havens door Schotse vaartuigen met 21% om in 1981 meer dan 427 duizend ton te bereiken. Men kan hieruit afleiden dat dit zowat een algemeen verschijnsel is, namelijk minder vaartuigen maar een grotere vangstkapaciteit door vervangingen van oude door nieuwe.

■ Dat er nog altijd reders zijn die in de toekomst van de visserij geloven leert ons een bericht dat Ierland terug 4 nieuwe middenslagvissersvaartuigen in de vaart brengt. Het gaat om 2 vaartuigen van 25 m. en één van 27,5 meter met motoren gaande van 565 tot 850 pk en zelfs 1.200 pk. voor de 27,5 meter (!) Dit laatste vaartuig is uitgerust met zeewatertanks.

■ Van de 42 vreemde faktorijschepen die zich op de Minch bevinden om de makreel over te nemen van voornamelijk de Schotse treilers, zullen er 13 Oost-Duitse eenheden het gebied verlaten vanwege de eerdere povere vangsten die de seiners maken. Voor de seiners is dat echter riskant omdat men vreest, mocht de makreel zich toch overvloediger beginnen te tonen, dat er dan, door een gebrek aan voldoende faktorijschepen, heel wat makreel naar de vismeelfabrieken zou gaan.

NOORWEGEN

■ De Noorse marine die bijzonder hard optreedt tegen overtreders als tegen vermeende overtreders, heeft het nu ook aan de stok gehad met twee grote Zweedse treilers, die niet geantwoord hadden op radioverzoeken van de Noorse marine. Schoten werden voor de boeg van de Zweedse vaartuigen gelost, terwijl zij de zeeengte tussen Denemarken en Noorwegen doorvaarden en niet vissende waren. Na het lossen van een 70-tal schoten, konden de Zweedse treilers toch opgebracht worden naar Kristiansand. De schippers werden er beboet met elk 450.000 B.fr.!

EEN WERELDREKORDVANGST DOOR INDUSTRIELE TREILER

Wat de gekende vangstcijfers betreft, is de vangst van de Noorse seiner "Floeman" een absoluut wereldrekord. Dit vaartuig verwezenlijkte in één enkele trek een vangst aan lodde (capelin) van 2.500 ton (!), zijnde het equivalent van 50 duizend van onze bennen.

De lodde of capelin wordt gevangen voor vismeeldoeleinden, en gebeurde in de Barentsee in het hoge Noorden. De schipper van de "Floeman" die slechts 700 ton kan bergen, kon onmogelijk deze vangst aan boord halen en was verplicht assisstentie te gaan vragen bij andere Noorse industriële vissersvaartuigen. Drie Noorse seiners kwamen tegemoet aan het verzoek van de betrokken schipper. De vis werd bij middel van pompen uit het net aan boord van de drie bijgekomen schepen overgepompt, waarna de "Floeman" zich met de rest bezig hield.

De "Floeman" bezigt het net met zeskantige maas dat niet samentrekt, veel minder weerstand aan het water biedt en dus met een groter opening kan gebruikt worden. Nochtans vreesde de schipper dat het net ging barsten of omkeren en losscheuren. Dit was dus gelukkig niet het geval.

Om zich een idee te geven van wat 50 duizend bennen betekent zou men hiervoor verscheidene malen na elkaar de beschikbare plaats in de Oostendse afslag, namelijk de twee mijnen moeten gebruiken. Of anders uitgedrukt zou een trein voorzien moeten worden van 250 wagons van elk 10 duizend kg om voor het vervoer van deze vangst te kunnen zorgen. Dit zou dus een treinstel van enkele kilometer lang zijn ! Het is duidelijk, dat deze vangst de koppen haalde in heel wat vak- en zelfs niet-vakbladen. Anderzijds is het best begrijpelijk, dat zelfs grote seiners niet over visruimen beschikken om 2.500 ton vis te bergen ! Voor de schipper van de "Floeman" en voor de bemanningsleden was het de belevenis van hun vissersloopbaan !

DE BRITSE REDERIJ MARR & SON STELT VISSERIJ OP DE FALKLANDS VOOR

De grote Britse rederij Marr & Son waarvan onder meer vier grote diepvrieshektreilers door het ministerie van landsverdediging, binst het Falklandkonflikt opgeëist werden, heeft een voorstel voor een visserij op de Falklands doorgespeeld aan het betrokken Brits ministerie. Inderdaad na het vrijgeven van de opgevorderde treilers, liggen er nog altijd twee grote Marr-treilers stil die volgens de rederij met sukses zouden kunnen ingezet worden voor de Falklandkusten, in het bijzonder om voor de bevoorrading in vis te kunnen zorgen voor het daar gelegerd Brits garnizoen.

Het gaat hier om de "Gavina" en de "Luneda" die ideaal zouden kunnen ingezet worden voor een Falklandvisserij. Inderdaad hebben de Marr-schippers dia aan boord waren van de opgevorderde diepzeetreilers ter plaatse mede belangstelling aan de dag gelegd voor een eventuele visserij. De banken rond de Falklands zouden hiervoor zeker in aanmerking kunnen komen. Wel stelt Marr voor, dat aan boord een ijsmachien zou geplaatst worden om eveneens verse vis aan land te kunnen brengen. Terzelfdertijd zouden de ingezette treilers eveneens kunnen aangewend worden voor onderzoekingsopdrachten in de visserij. Het projekt zou natuurlijk moeten starten mits een financiële steun en waarborg vanwege de regering. Terzelfdertijd wijst Marr op de beloften van de regering om de handel en industrie op de Falklands te stimuleren en de bevolking niet meer te verwaarlozen. Dit projekt zou hiervoor dus in aanmerking kunnen komen.

Met dit Marr-verslag wordt stelling genomen tegen het rapport Shackleton door de regering vrij gegeven en waarin, volgens Marr de kosten van dergelijke onderneming veel te hoog werden aangeslagen. Inderdaad werd in dit regeringsverslag eveneens rekening gehouden met de bouwkosten van eventueel in te zetten vissersvaartuigen in een Falklandvisserij, terwijl men vaartuigen had kunnen huren. Wanneer dan een rederij zelf bereid is om mede te werken met een op de verre visserij getrainde bemanning en met inzet van eigen schepen, zouden, minstens wat het proefvissen betreft, al deze zware kosten kunnen vermeden worden. Het is vooral de Britse ontwikkelingsofficier die door de regering naar de Falklands afgevaardigd werd om de ekonomie ter plaatse te stimuleren die zich hard achter het Marrplan heeft gezet.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ZUID-KOREA

■ In 1980 voerde Zuid-Korea 2,1 miljoen ton vis en visprodukten aan. In 1981 werd dit reeds 2,37 m. ton, terwijl voor 1982 een aanvoer van 2,65 miljoen wordt verwacht. Men hoopt hiermede de uitvoerwaarde van die visprodukten tot 5 miljard frank te kunnen optrekken.

GROOT-BRITTANNIE

■ Op een vraag, uitgaande van de Schotse Redersfederatie, welke stappen de regering zou aanwenden in geval er geen overeenkomst kan bereikt worden tussen de EEG-landen met betrekking tot een gemeenschappelijk visserijbeleid, herhaalde de betrokken minister wat reeds gezegd werd in het Hoger- en Lagerhuis, namelijk dat er in geen enkel geval door de vloot der partnerlanden tot onder de Britse kust zal mogen gevist worden. Misschien behoort het tot de mogelijkheden dat de regering de hand houdt aan het huidig voorlopig beleid, maar andere maatregelen zitten er ook nog in. Zoals men weet zouden de partnerlanden, wanneer het niet tot een gemeenschappelijk visserijbeleid komt, theoretisch en volgens het toetredingsverdrag, tot op de Britse stranden mogen komen vissen.

■ Zowat 125 duizend B.fr. boete kregen twee Schotse sprotvissers omdat hun sprotvangst een bijvangst van... méér dan 40 % aan haring omvatte. De feiten waren bijna verjaard want zij gebeurden in december van het vorig jaar.

■ De Britse vislossers te Grimsby weigerden de waarborg te verlenen dat een IJslander die zijn aankomst te laat had gemeld, zou gelost worden. Het vaartuig werd dan naar Hull afgeleid. En dan maar klagen dat de werkgelegenheid voor de vislossers in Grimsby achteruit boert.

■ Te Fleetwood in Groot-Brittannië weigerden de dokkers het lossen voort te zetten omdat bepaalde reders gelegenheidspersoneel hadden gebruikt voor het lossen. Dit had zich voorgedaan omdat de lossers geweigerd hadden de vaartuigen te lossen omdat ze niet lang genoeg bij voorbaat waren aangemeld. Ten slotte werd het konflikt bijgelegd met de belofte vanwege de lossers, dat zij zich toch zullen beschikbaar houden voor zover als mogelijk. Waar gaat het heen ? En dan klaagt men over werkloosheid.

■ De Britse visserijminister Peter Walker heeft tevergeefs trachten te bereiken dat de Britse producentenorganisaties zich zouden akkoord verklaren met een eksklusieve zesmijlen visserijlimiet met uitzonderingen tot twaalf mijl voor sommige kustgebieden. De meeste producentenorganisaties hebben reeds negatief geantwoord en verkiezen liefst geen overeenkomst dan een overeenkomst gebaseerd op een hoofdzakelijke zes-mijlszone. Het wordt dus nog een harde dobber voor Peter Walker in zijn Luxemburgse of Nieuwpoortse besprekingen.

■ De beschuldiging tegen de schipper van de Britse topseinetreiler Chris Andra, dat hij een poging had aangewend om het klein visserswachtschip "Norna" in de grond te lopen, werd niet weerhouden door de rechtbank van Aberdeen. Hij werd echter wel veroordeeld voor overtreding van de reglementen op de makreelvisserij, voor wederspannigheid, weigering om te gehoorzamen, enz. Hij kreeg in totaal twee boeten, één van 310 duizend B.fr. en één van 140 duizend B.fr. Men neemt algemeen aan dat de schipper en de rederij er nog goedkoop vanaf gekomen zijn.

■ De Britten schijnen dit jaar meer hoop en vertrouwen te leggen in de haringvisserij in het zuidelijk deel van de Noordzee en het Kanaal. Verleden jaar werd deze visserij eerder verwaarloosd en kwamen zij op verre na, niet aan het hun toegewezen kwotum. Het zijn vooral de vissers uit Lowestoft die er nu brood beginnen in te zien.

■ In tegenstelling met de eerder povere resultaten voor de makreelvissers op de Minch, gaat het in de Falmouth-baai eerder goed voor de handlijnvissersvaartuigen op makreel. Voor deze kleine vaartuigen noteerde men tot 30 ben eerste kwaliteit makreel in één enkele dag.

■ In Groot-Brittannië is de „Sea Fish Industry Authority" begonnen met de vroeger reeds aangekondigde promotiekampagne voor meer visverbruik. Hopen we maar dat men beter werk aflevert dan dit hier bij ons gebeurt en dat de hiervoor aan te wenden gelden, daadwerkelijke resultaten zullen afleveren. De vistrein die hiervoor ingezet wordt met diaprojektie, bereiden van vis en proevertjes, gaat van start op 11 oktober e.k.

IJSLAND

■ Alle in de visserij betrokken partijen in IJsland gaan akkoord dat de IJslandse treilervloot te groot is, maar zelfde partijen komen niet overeen wat de te nemen maatregelen betreft om hieraan te verhelpen. De inlevering moet, ook in IJsland, altijd van een ander komen, of van een andere kant uitgaan. Men kan wel een akkoord bereiken over hoeveel mag weggevist worden en hoeveel treilers er zouden moeten verdwijnen, maar het akkoord is in de praktijk niet uitvoerbaar omdat elk naar zijn gebuur wijst.

■ Volgens bepaalde IJslandse biologen is de beduidende mindervangst aan kabeljauw in IJsland in de eerste zes maand van het jaar, namelijk met 76 duizend ton, niet zozeer terug te voeren op een verminderde kabeljauwstock, maar op het meer open zwemmen van de betrokken vissoort, waardoor heel wat minder gevangen wordt dan wanneer de kabeljauw in scholen zwemt. Dit zou het gevolg zijn van lage watertemperaturen en weinig aanwezig voedsel waardoor de kabeljauw zich meer dient te verspreiden om voedsel te zoeken.

ALLERLEI

■ Vijftig jaar geleden werd een Brits vissersvaartuig met als thuishaven Grimsby gesnapt binnen de Noorse territoriale wateren. Zo te zien heeft men intussen heel wat weg afgelegd. Noorwegen had toen 4 mijl als territoriale wateren uitgevaardigd, Rusland negen mijl en al de andere Europese kuststaten 3 mijl (!). Voor de zeevisserij is het thans 200 mijl waarbij het vooral IJsland is die hieraan een ferme stoot heeft gegeven en op zijn eentje in Europa, via de twaalf- en de vijftigmijlszone, tot de 200 mijl overging. Deze uitbreiding van de viserijlimieten is nu algemeen aanvaard en onder meer erkend op de laatste internationale zeerechtkonferentie.

■ Niettegenstaande het aandringen van de visserij, wordt in Orkney en de Outer Hebriden het doden van slechts 2 duizend jonge zeerobben toegelaten. Dit is het getal dat door het bestuur van de onderzoekingsdienst van het Milieu is vooropgesteld. Met dit cijfer zal de zeerobbenpopulatie echter gevoelig toenemen, zodat het duidelijk is, dat men in visserijkringen daar eerder gereserveerd tegenover staat. De jonge zeerobben zullen met geweerschoten gedood worden. Ondertussen gaf het Natuuronderzoekingscentrum cijfers vrij over de zeerobbenpopulatie, die van 65 duizend in 1980 tot 71 duizend in 1981 gestegen is.

IERLAND

■ De Ierse minister voor de visserij vloog in de tweede helft van september naar Egypte om er naar een afzetmarkt voor de Ierse makreel te gaan zoeken. Ierland heeft reeds een plaatsje gewonnen in Nigerië en de Ivoor Kust voor afzet van Ierse makreel en dit spijts de konkurrentie vanwege de Nederlandse en Britse marktaanwezigheid. Zij wensen nu ook door te dringen tot de Egyptische markt.

■ In het vorig jaar 1981 werden 27 treilers wegens overtreding van de visserijreglementen in Ierse wateren opgebracht. Daaronder kwamen er 23... Spaanse, 2 Nederlandse, 1 Brit en 1 Frans vaartuig voor. De Spaanse schippers aanzien de Ierse gronden als zeer visrijk en zij riskeren dan ook het opbrengen en de boetes. Het is daarom dat de Ierse regering en zelfs de voorzitters van de betrokken rechtbanken de schippers gewaarschuwd hebben dat in de toekomst de maximum boeten zullen uitgesproken worden.

SCHOTSE TREILER BESOMT 2,5 MILJOEN

Het Schotse rekord inzake brutobesomming in de categorie van de kleinere middenklasse werd verleden week overhoop gehaald door de „Auriga II" een 24-meter seinetreiler met als thuishaven Eyemouth. Dit vaartuig is uitgerust met een motor van 575 pk en werd één jaar geleden in bedrijf genomen.

Na amper 7 dagen bracht men 950 van onze bennen binnen, hoofdzakelijk kabeljauw en schelvis. Het in de afslag zetten van de vangst werd verdeeld over de havens Sheffield en Grimsby. Ook de vis kreeg rekordprijzen, nl. tussen 3.000 en 4.500 fr. voor kabeljauw en grote gul. Verder van 2.500 tot 3.500 voor de gul naar gelang de grootte. Totten kregen 1.600 fr. en de middenslag schelvis van 1.800 tot 2.600 fr. gemiddeld de ben.

Met deze brutobesomming in 7 dagen, overtreft de „Auriga II" de rekordbesomming van januari dit jaar, eveneens door een Schotse seinetreiler, en dit met iets méér dan 40.000 B.fr. eveneens in een weekreis. Voorheen was dit rekord in handen van een vaartuig uit Peterhead met iets boven de 2,4 miljoen.

Deze vissersvaartuigen zijn met de laatste technische snufjes uitgerust hetgeen er toch op wijst dat men moet moderniseren en mede lopen met de tijd om uitslagen te kunnen behalen. We nemen echter wel aan dat zeker een goede schipper en een goede bemanning mede aan boord zijn, want het één gaat niet zonder het ander. Deze grote besommingen zijn er anders wel eens nodig vanwege de enorme uitbatingskosten met in het bijzonder de kolossale brandstofprijzen.

Zeggen we nog dat de vele vis werd gevangen in de nabijheid van de Britse Fulmar-olievelden in de noordelijke Noordzee.

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 15 oktober 1982 – Nr. 39

GASOILFARCE

Gasoil, zowel voor huisbrand als voor de vaartuigen kost nu zonder B.T.W. 14,73 fr.; juist één jaar geleden was dit 11,18 fr. per liter. Voor een bokkenvisserij van 1.000 P.K. betekent dit een méeruitgave van 3 à 4 miljoen frank tegenover een gemiddelde lagere tongprijs van 15 fr. per kg.

Hoe lang kan de zeevisserij dit nog volhouden?

De Minister van Landbouw (en visserij) meent daaraan te kunnen verhelpen door het motorvermogen van de vaartuigen te verminderen, alsof niet iedereen weet dat de opbrengsten in de visserij rechtstreeks evenredig zijn met de motorkracht, althans wat de bokkenvisserij betreft. Het zijn tenandere de grootste nieuwe eenheden die het voor het ogenblik het minst slecht stellen, en de grootste sukkelaars zijn dan ook de middenklasse van een 10 à 15 jaar oud, wier vermogen niet werd aangepast.

In elk geval zullen allerlei theorieën de visserij niet redden. Alleen onmiddellijke tussenkomst zal het bedrijf redden van het failliet.

De vraag is of deze tussenkomst van de regering moet komen, ofwel van de olieleveranciers.

Nationale steun

Alle foefjes dat een lidstaat van de E.E.G. geen discriminataire maatregelen mag nemen voor haar ingezetenen, is voor de Minister van Landbouw een te goedkoop argument om helemaal niets te doen.

Het is nu al genoegzaam geschreven en bewezen dat andere lidstaten de verordening van de E.E.G. onverschillig overtreden en hun eigen mensen wel helpen.

Eerste Minister Martens heeft tenandere voor 1981 een premie toegekend van 8 fr. op iedere liter bespaarde gasoil, waarvoor de visserij hem eeuwig mag dankbaar zijn. Maar als de regering heeft ingezien dat de visserij hoogstnodig moest geholpen worden toen de gasoil ± 11 fr. kostte, moet ze des te beter beseffen dat het water aan de mond staat wanneer daar 4 fr. per liter is bijgekomen.

Voor landbouwers en tuinders schijnt men dat wel te hebben ingezien en heeft men de B.T.W. verminderd van 17% naar 6%, wat toch een onrechtstreekse steun betekent van 1,60 fr. per liter! Mindere inkomsten voor de schatkist of meer uitgaven, hebben op de begroting hetzelfde effect. Als men werkelijk iets wil doen, zijn er tal van mogelijkheden waar zelfs de E.E.G. zich nooit zal kunnen tegen verzetten. Men zou bijvoorbeeld aan de reders de werkgeversbijdrage R.M.Z. kunnen terugstorten, men kan een premie geven op het tewerkgesteld personeel, enz. Als men bij ons daarover spreekt noemt men dergelijke voorstellen fantasie, maar dan een fantasie die in andere landen doodeenvoudig wordt toegepast.

opgedragen aan onze regering

Petroleumfederatie

Men kan zich echter de vraag stellen of het voor de Belgische Staat niet veel gemakkelijker zou zijn, moest ze met de petromeumfederatie tot een ander akkoord kunnen komen, waardoor de huidige klucht zou ophouden.

Sinds jaren bestaat er tussen de grote petroleummaatschappijen en de Staat een overeenkomst, wat men het beruchte „Programma-akkoord" heeft genoemd.

De voornaamste elementen van dit programma-akkoord behelzen enerzijds de verplichting, voor de federatie, te voorzien in een stock, waardoor het land voor minstens 90 dagen voorzien is van het nodige produkt. Men heeft altijd laten doorschijnen dat dergelijke stock – dus dood kapitaal – voor de maatschappijen een zware aderlating is. Anderzijds heeft men als voornaamste elementen voor de prijsvorming een computerberekening waarin de prijs van de ruwe olie, de vrije marktprijs Rotterdam, Genua en Duitsland en de koers van de Dollar wordt verrekend.

Officieel is de prijs van ruwe olie olie door de OPEC vastgelegd, maar wordt die officiële prijs door iemand ter wereld ook werkelijk betaald?? Of de crude nu officieel 32 of 34 dollar per barrel staat genoteerd, iedereen weet dat door de onderlinge naijver van de OPEC-landen, evenals door de financiële toestand van sommige van die landen of ook nog door de oorlog tussen Iran en Irak, deze officiële prijs niet wordt geëerbiedigd en dat er ver beneden deze prijs wordt verkocht. Komt daarbij dat het systeem van smeergelden zo algemeen is geworden dat iedereen overtuigd is dat men misschien op tafel weliswaar 34 dollar betaalt maar onder tafel 6 dollar of meer terugkrijgt.

Wat is dan deze officiële prijs in het programma-akkoord nog waard?

De koers van de dollar is eveneens mede bepalend. De koers evolutie van de dollar over de laatste 5 jaar toont echter aan dat de gasoilprijs nauwelijks of niet door de dollarkoers werd beïnvloed. Vooral als men bedenkt dat één opwaartse ruk reeds de derde dag in de gasoilprijs wordt verrekend, maar dat de trage koersdaling soms pas na één maand kan uitwerking hebben.

Wat is dan deze dollarkoers in het programma-akkoord nog waard?

De vrijemarktprijzen van Rotterdam, Genua, enz. blijken echter de voornaamste factoren van de prijswijzigingen te zijn. Hieromtrent hebben we 2 bedenkingen:

1. Algemeen wordt aanvaard dat er op de vrije markt slechts voor 5% wordt aangeboden van wat de Westerse wereld aan petroleumprodukten verbruikt.

   Omgezet naar ons land zou dit betekenen dat België voor 5% op de vrije markt koopt

(Vervolg op blz. 2)



Als bovenstaand vaartuig de brandstoftanks volgooit, volstaat een bedrag van een miljoen niet eens. Daar ligt het vitale probleem voor onze zeegaande vissersvloot.

(Vervolg van blz. 1)

en dat deze 5% in grote mate de Belgische officiële prijs van 95% van ons verbruik zou bepalen. Of met andere woorden, als België 1.000 liter nodig heeft en daarvan 950 liter koopt officieel en 50 liter op de vrije markt koopt moeten wij deze 1.000 liter betalen tegen een eenheidsprijs die voor die 50 liter werd geboden.

2. **Maar wij durven nog veel verder gaan en geloven dat de prijs op de vrije markt gemanipuleerd wordt door dezelfde groepen die ook de officiële prijs vastleggen.**

Als een grote maatschappij officieel 1.000 liter heeft gekocht aan, laat ons zeggen 10 fr., en daarvan 50 liter op de vrije markt te Rotterdam gooit en deze 50 liter daar zelf weer opkoopt aan 15 fr., dan wordt de officiële prijs voor 1.000 liter plots toelaatbaar bepaald op 15 fr.

Welke waarde heeft dan de vrije marktprijs in het programma-akkoord?

De farce

Om het verhaal af te ronden kan men teruggrijpen naar de beschouwingen van oud-ministers Leburton en Claes, die de ganse prijsvorming van olieprodukten ondoorzichtelijk vonden en het monopolie van de Federatie – tevergeefs – wilden doorbreken.

Men kan ook verwijzen naar de sluiting van de Raffinaderij te Feluy. Waarom moest deze instelling sluiten?

Men kan betreuren dat door de Waals-Vlaamse betwistingen Wallonië een raffinaderij kreeg, waarvoor de ruwe olie uiteraard niet per schip maar per pipeline moest aangevoerd worden. Het zij zo. Maar ingewonnen inlichtingen leren dat dit slechts een méérkost betekent van 3 centiemen per liter. Daardoor kan men toch geen konkurrentieslag verliezen.

Ingezetenen verklaren evenwel dat Feluy onleefbaar is geworden omdat het een verouderde installatie had.

Dit zou betekenen dat in Feluy, na raffinage, 40% zware stookolie overblijft, een produkt dat op de markt gemiddeld 5 fr. goedkoper is dan huisbrandolie en een kleine 20 fr. goedkoper dan super benzine.

Moderne raffinaderijen zouden echter kunnen raffineren tot slechts een overschot van 5% zware stookolie.

Op de vraag wat Feluy dan deed met die 40% zware stookolie, leert men ons dat modernere raffinaderijen dit overschot aankochten aan 20 dollar (in plaats van de 34 dollar van de OPEC) en het verder raffineerden tot huisbrandolie, benzine, enz.

Dit zou toch betekenen dat de petroleum-federatie, die enerzijds zelf de vrije marktprijs kan beïnvloeden, anderzijds gedeelten kan kopen tegen 10 of 15 dollar lager dan de officiële prijs.

Een moderne raffinaderij moet derhalve enorme winsten maken. Dit is geen veronderstelling, want dit blijkt uit de cijfers die jaarlijks worden gepubliceerd.

Als het dan nog waar is dat Chevron (van Feluy) gebonden is aan Standard Oil en aan Exxon, die voor een groot stuk de markt beheersen, dan hebben de Socialisten in ons land gelijk en worden wij op duizend manieren tegen de muur gezet.

Het is mogelijk dat de regering hiertegen machteloos is, maar dat ze dit dan eerlijk bekent. De minister van Economische Zaken kan toch niet dwazer zijn dan wij! Als hij met onze bedenkingen akkoord gaat en als hij machteloos is tegenover de petroleum-federatie, dat hij dan het programma-akkoord opdoekt. We kunnen beter onmiddellijk kreperen dan een langzame pijnlijke dood sterven.

Besluit

De energiekost kan misschien geheel of gedeeltelijk door de industrie verrekend worden, maar de visserij kan dit niet, evenmin als die duizenden gepensioneerden en minder begoeden die $^1/_4$ van hun inkomen moeten opofferen aan verwarming. Het is een schande voor België en het is een schande voor al onze parlementairen.

Men zal ons doodzwijgen of men zal beweren dat we de grond van de zaak niet kennen; dat we spreken over zaken waar we geen verstand van hebben en dat de gehele energie problematiek niet een Belgisch probleem maar een wereldprobleem is geworden!

Welnu, dat is politieke flauwe kul. Door het spel van taksen, B.T.W., enz., is de schatkist gediend met hoge prijzen. Het schoonste voorbeeld daarvan vindt men in Nederland waar als manna uit de hemel, aardgas werd gevonden, die niets kost maar door de Nederlanders elk jaar duurder moet betaald worden.

Als de schatkist toch gevuld moet worden dat men dan 10 fr. per liter benzine méér vraagt om de huisbrandolie 15 fr. lager te kunnen verkopen. De zondagrijders zullen niet verstijven van de kou!

Intussen verwondert het ons dat de grote kranten in ons land hieraan nog geen dossier hebben gewijd. Misschien is het uit schrik een stuk reklame te zullen verliezen.

P. VANDENBERGHE

ENERGIEBESPARING IN DE BINNENVAART ?

Aan de Nederlandse minister Zeevalking (Verkeer en Waterstaat) is het eerste exemplaar aangeboden van een voorlichtingsmap over energiebesparing in de binnenvaart. Deze map is samengesteld door de Stichting voorlichting energiebesparing Nederland (Sven) en is tot stand gekomen met steun van deskundigen uit en rond de binnenvaart en met medewerking van de ministeries van Ekonomische Zaken en Verkeer en Waterstaat. Ze bestaat uit tien folders die elk een besparingsonderwerp behandelen. Het gaat hierbij onder meer om de wijze van varen en sturen en om het stoppen van kleine olielekkages. Verder om zaken als de benutting van koelwaterwarmte voor de c.v.-installaties en het gebruiken van uitlaatwarmte voor de verwarming van ladingtanks. Een en ander kan vrij gemakkelijk in de bestaande binnenvloot worden toegepast en kan brandstofbesparingen van 2 tot 20 % opleveren.

De map kan schriftelijk worden aangevraagd bij de Sven (postbus 503, 7300 AM Apeldoorn).

De vraag stelt zich of ook voor de visserij geen studie kan gemaakt worden, waarin allerlei besparende maatregelen inzake brandstofverbruik niet zouden kunnen uitgegeven.

Ons Rijksstation voor Zeevisserij en ons ministerie van Landbouw die het bedrijf in hun departement moeten voorlichten, lijken ons hier volledig aangewezen op dergelijke nuttige voorlichting.

MINISTERIE VAN DE VLAAMSE GEMEENSCHAP.
BESTUUR VAN WATERS EN BOSSEN

MINISTERIE VAN FINANCIËN – KANTOOR DER DOMEINEN EN PENALE BOETEN – IEPER

OPENBARE HOUTVERKOPING BIJ OPBOD

IN DE STAATSBOSSEN TE ZONNEBEKE, ZEDELGEM-JABBEKE, MERKEM-HOUTHULST EN DE STAATSDUINEN TE DE HAAN (KLEMSKERKE)

Op dinsdag 9 november 1982, om veertien uur in de herberg „De Dreve", Langedreve 16, Zonnebeke.

	Zonnebeke	*Staatsduinen (De Haan)*	*Zedelgem-Jabbeke (Vloetemveld)*	*Merkem-Houthulst*
Eiken en essen	42 m3	8 m3	3 m3	48 m3
Allerlei	48 m3	31 m3	—	82 m3
Beuk	9 m3	—	12 m3	—
Douglas	3 m3	—	—	—
Populier	—	—	—	249 m3
Dennen + Lork	796 m3	42 m3	317 m3	—
Verdeeld in	11 kavels	2 kavels	2 kavels	3 kavels

Tevens is er een hakhoutkapping in de beboste Staatsduinen te De Haan voorzien over 79 are, verdeeld in twee kavels.

De katalogus betreffende onderhavige verkoping is te bekomen bij de Ontvanger der Domeinen en Penale Boeten te Ieper, Veemarkt 10, tel. 057/20.48.26.

De veilingsvoorwaarden liggen ter inzage bij dezelfde ambtenaar en bij de Rijksingenieur van Waters en Bossen, Twijnstraat 6, te 8000 Brugge, tel. 050/33.07.95.

De niet verkochte kavels zullen zonder verder bericht te koop gesteld worden bij verzegelde inschrijving, waarvan de opening zal plaatsgrijpen op dinsdag 23 november 1982, te ELF UUR in het kantoor van de Ontvanger der Domeinen en Penale Boeten te Ieper, Veemarkt 10.

DE PERSKONFERENTIE VAN MINISTER DE KEERSMAEKER

Vorige week woensdag kwam de staatssecretaris voor landbouw, de heer De Keersmaeker, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, in de ontvangstzaal van de Rederscentrale om er zijn aangekondigde perskonferentie weg te geven en op te sommen wat de overheid doet ter bevordering van de zeevisserij. Hij was vergezeld van de heren Vandemoortele, secretaris-generaal en E. Dobbelaere, kabinetsadviseur.

De minister gaf te kennen dat hij niet meer moet overtuigd worden van het belang van onze zeevisserijsektor. Die sektor heeft een ekonomisch belang vooral voor het Vlaams landsgedeelte, een belang voor de Belgische handelsbalans, een belang voor de tewerkstelling aan de kust en ten slotte een belang voor het in stand houden van de nationale voedselvoorziening.

Hierop gaf de heer minister lezing over een aantal maatregelen van de overheid ten gunste van de zeevisserijsektor om enerzijds de marktprijs te verbeteren en anderzijs de uitbatingskosten te drukken.

EEG-marktbeleid

In de EEG-ministerraad, waarvan de heer Dekeersmaeker toen nog voorzitter was voor de zeevisserijsektor en landbouw, werd een nieuwe marktverordening goedgekeurd, waardoor onze eigen Europese markt beter wordt beschermd tegen invoer uit derde landen. Voegen we hieraan toe dat het vooral de Britse zeevisserijsektor was die voor een betere bescherming tegen invoer uit derde landen – vooral Canada – opkwam.

Minimumprijzen

Volgens de minister werden de ophoudprijzen, dit is de minimum EEG-prijzen voor een aantal vissoorten, op zijn verzoek, met ingang van 17 mei '82 opgetrokken met circa 6%. Op dit ogenblik ligt er een nieuw voorstel op tafel uitgaande van de ministerraad en dat voor België vanaf 1/1/'83 een extraverhoging voorziet van ongeveer 4,5% boven de normale prijsaanpassing 1983.

Propaganda voor meer visverbruik

Het is mijn uitdrukkelijke wens, aldus de minister, dat met de BESCHIKBARE MIDDELEN de markt aktief wordt bewerkt om tot een betere valorisatie van de minder bekende vissoorten te komen. We noteren dat de minister een reserve heeft ingebouwd, namelijk de beschikbare middelen. Graag hadden we van hem gehoord dat deze middelen breed zullen uitgebouwd worden, maar we noteren dat dit voor de visserij voorlopig niet kan, maar dat binnenkort de afzetfondsen, die nog door het Parlement moeten goedgekeurd worden, de propaganda wat meer armslag kunnen geven.

Kwaliteitsbevordering

Volgens de minister is er voor kwaliteitsbevordering van de aangevoerde vis een betere verstandhouding nodig tussen de producenten en de handel. Met andere woorden wenst de minister dat betere kwaliteit, betere afslagprijzen krijgt. In dit verband kunnen we de minister mededelen, dat kwaliteit altijd hoger betaald wordt in de afslag. Tevens wijzen we zelf er op dat de kwaliteit van de aangevoerde vis in de laatste jaren veel verbeterd is en dat de producent in dit verband niet gewacht heeft op de minister. Wel moeten we toegeven dat deze kwaliteitsverbetering, mede dank zij de moderne en betere bewaringsvoorwaarden aan boord van de vaartuigen, wel niet voldoende naar waarde wordt geschat door de handel.

Het drukken van de kosten

Hier stelde de minister vast dat het meest nijpende probleem de voortdurende stijging van de gasoilprijs is.

Zonder omwegen liet de minister verstaan dat de premie voor brandstofbesparing in 1981, weliswaar onlangs opgetrokken van 5 tot 8 fr. per liter, slechts een éénmalige maatregel is. Het is onmogelijk deze steun permanent te maken omdat deze o.m. tegenstrijdig is met de terzake geldende E.E.G.-wetgeving. Wij voegen er aan toe dat België zelfs, door de E.E.G.-kommissaris voor de zeevisserij, de heer Contogeorgis voor het Hof van Luxemburg gedaagd werd omdat het hier over een verkapte subsidie zou gaan. In de nabeschouwingen geven we het voorstel van „Het Visserijblad" weer als gevolg van het stellen van vragen na de perskonferentie.

Verder legde de minister in hoofdzaak de nadruk op het feit dat zelfs de overheid geen greep heeft op de gasolieprijzen en dat de reders zich in eerste instantie moeten bezinnen over de andere produktiekosten om na te gaan of er op andere posten niets kan bespaard worden. Hoe dit moest gebeuren liet hij over aan de wijsheid van de reders en vissers, maar hij wees ze de weg met ze te vragen, in dit licht, eens de arbeidskosten te onderzoeken.

Tac's en kwota

Dit is nog altijd in bespreking in de E.E.G.-ministerraad. Wel zegde de minister dat de Belgische visserijbelangen hardnekkig door hem en zijn medewerkers verdedigd worden en hij dit zou blijven doen.

Vernieuwing van de vloot

Volgens de minister komt het er vandaag niet zo zeer op aan, aan ekspansie-nieuwbouw te doen maar aan vervangingsnieuwbouw, ter vervanging van door allerlei „afvloeiïng" vrijgekomen vangstkapaciteit. Bij deze nieuwbouw moet de klemtoon dan gelegd worden op het polyvalente middenslagtype en op de kustvisserij. De vraag moet verder gesteld worden of men de nieuwbouw van het bokkenvaartuig met zware motoren niet moet afremmen vanwege het hoog gasoil-verbruik.

Bevordering van nieuwbouw

a) sedert 1948 wordt voor nieuwbouw en voor belangrijke vervangingsinvesteringen, zoals bv. een nieuwe motor, goedkoop scheepskrediet toegekend, terwijl onlangs nog door de Provincie West-Vlaanderen een provinciale nieuwbouwpremie werd ingevoerd. Verder ligt een maatregel om de slopingspremie, met nieuwbouwverplichting, op te trekken van 6 duizend tot 30 duizend fr. per gesloopte premie, ter studie. Van deze maatregel zullen natuurlijk nooit jonge schippers en/of motoristen kunnen genieten omdat deze normaal gezien nog geen eigenaar zijn van een vaartuig.

b) Ook een Redersfonds is ter studie om reders te helpen die in zware financiële moeilijkheden verkeren. Hierbij vragen wij ons af wie de rare vogels in de visserij zijn die niet in financiële moeilijkheden verkeren. De minister wees er echter op dat in dit verband de Minister van Verkeerswezen bevoegd is maar dat hij niet zal nalaten, beide maatregelen onder a) en b) met de meeste aandrang te steunen.

c) om het de bekwame en vooral jonge schippers gemakkelijker te maken om zelf eigenaar te worden van een vissersvaartuig, wordt onderzocht de voordelen van het scheepskrediet nu ook toe te passen bij de aankoop van tweedehandse vissersvaartuigen IN BELGIË en ONDER BELGEN. Verder steunt de minister in E.E.G.-verband, volledig de maatregel waarbij een kapitaalsubsidie wordt verstrekt aan de kustvisserij. Ik hoop, vervolgt hierbij de minister, dat de reders de mogelijkheden zullen inzien hieraan verbonden, rekening houdend met de energiekosten, de toegang tot de wateren onder Britse jurisdictie en de kwota.

Modernisering van de vloot

Sinds 1958, voert het ministerie van landbouw een beleid tot modernisering van de bestaande vaartuigen, vooral voor rendabiliteitsverbeteringen. Dit is nu nog belangrijker geworden ingevolge de gasoil-problematiek. Voor elke verbetering en modernisering ter vermindering van de eksploitatiekosten, kan steeds een subsidie uitgekeerd worden, ten belope van maksimaal 30% van de kostprijs der uitgevoerde verbeteringswerken. Daarnaast wordt nog een kapitaalsubsidie van maximaal 33% van de kostprijs toegekend voor elke investering die een vermindering van het brandstofverbruik tot gevolg heeft.

Projektenbeleid

Sinds 1973 is gestart met een projektenbeleid, bij middel van door de overheid financieel gesteunde experimentele visserij. Voor brandstofbesparing werden drie projekten op touw gezet in het kader van een passieve visserij.

Het bemanningsbeleid

Volgens de minister heeft het bemanningsbeleid veel van zijn scherpte verloren. Het Fonds voor Scheepsjongens heeft nu 10 jaar aktiviteit achter de rug. Niet altijd door eenieder gewaardeerd zou het toch volgens de minister het sluitstuk zijn in de beroepsopleiding, waar nu ook aan gedokterd wordt en het kader van het scholingsbesluit.

Besluit

Als besluit meent de minister dat het geheel van de vooropgezette maatregelen het behoud en de rendabiliteit van de zeevisserij moeten helpen verzekeren. Verder dat er een permanente dialoog tussen de overheid en het bedrijf noodzakelijk is.

(Vervolg op blz. 4)

DE PERSKONFERENTIE VAN MINISTER DE KEERSMAEKER

DE MINISTER, IN HET VERWEER GEDREVEN, PAREERT HANDIG!

Na deze uiteenzetting vanwege de minister werd door „Het Visserijblad" een eerste vraag gesteld over de subsidiëring van het brandstofverbruik. Het stelde dat in aanwezigheid van de visserijkringen of bijeenkomsten van de producentenorganisaties praktisch alle ministers van visserij of van landbouw die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, met als voorbeeld Peter Walker uit Groot-Brittannië, de Schotse visserijminister Alan Buchanan-Smith, de Ier Dally, de Franse minister Le Pensec, de Nederlandse minister De Koning, de Deense minister en zo meer, allen zonder onderscheid van oordeel zijn dat de brandstof voor de visserij rechtstreeks zou moeten gesubsidieerd worden. De heer De Keersmaeker werd toen gevraagd hoe het dan kwam, wanneer al die ministers die een rechtstreekse subsidiëring genegen zijn, samen in vergadering in de Raad van ministers dan een ander geluid laten horen en een subsidiëring verwerpen.

Bovendien staat het Verdrag van Rome zeker niet een rechtstreekse subsidiëring voor de aanschaffing van de brandstof in de weg, als deze maar van dezelfde aard en grootte is in alle partnerlanden en er dus van geen deloyale konkurrentie of diskriminatie onder de visserij der betrokken partnerlanden zou kunnen gesproken worden. Voorzitter Pintelon van de Rederscentrale kwam de minister ter hulp door op te werpen dat deze rechtstreekse subsidiëring niet gelijk te houden zou zijn omdat alle visserijen niet gelijk zijn. Het is duidelijk dat het hier niet gaat om gelijke of ongelijke visserijen, om oude en nieuwe vaartuigen, om bokkenvisserij of passieve visserij. Het gaat om de subsidiëring in het aanschaffen en het verbruik van de gasolie en dit princiep heeft niets te zien met kustvisserij, bokkenvisserij, passieve visserij, enz. Ook niet met de verschillen in de graad van modernisering van het vaartuig enzomeer. Men zou op de gebruikte gasolie terug krijgen in welk E.E.G.-land ook, en in evenredigheid tot het verbruik, hetgeen alle diskriminatie uitsluit.

Door „Het Visserijblad" werd de minister ook gewezen op het essentieel verschil tussen de landelijke bedrijven en de visserij in verband met de kostende energie in het productieproces. Ook de visserij is bereid te investeren in rendementsverhoging door modernisering, rationalisatie, computerisatie, enz., namelijk structuurhervormingen zoals ook de bedrijven en de fabrieken te land hieraan toe zijn om nog een bepaalde rendabiliteit te halen. Voor de bedrijven te land houdt het hier echter mede op, omdat zij gemakkelijk kunnen overschakelen naar andere energie, o.m. elektrische energie, waarvan de kost in de loop der laatste tien jaar zeer weinig gestegen is. Bij de visserij houdt het niet op met de modernisering en rationalisering omdat men, na deze investering nog altijd gekonfronteerd staat met de uit de hand gelopen en nog immer oplopende brandstofprijzen. Ook hier wees de minister er andermaal op dat men moet trachten die kosten naar beneden te halen waar het visserijbedrijf wel kan op inwerken. Op de oplopende gasoilprijzen heeft de regering geen vat, aldus minister De Keersmaeker en hij zelf beschikt slechts over een zeer povere armslag zoals hij het woordelijk uitdrukte.

Het moet zijn dat de door „Het Visserijblad" op gang gebrachte discussie aanstekelijk werkte, want ook reder Hertsens August nam geen blad voor de mond wanneer hij er de minister dramatisch op wees, dat hij en zijn beide kinderen elke dag achttien uren werken in de visserij en dat hij in de laatste tijd achteruit gaat, uitsluitend door het probleem van de zware brandstofkosten. Als er daar werkelijk niets aan gedaan wordt, aldus de heer Hertsens, dan staat een ramp voor de deur voor het merendeel van de reders. De heer Hertsens was duidelijk onder de indruk en zijn betoog was zo overtuigend dat de minister er door aangegrepen werd. Hij nam nota van wat reder Hertsens met dergelijke aandrang verklaarde en besloot te laten onderzoeken hoe het probleem van de hoge gasolieprijzen in de andere lidstaten opgevangen wordt. Misschien zal dit onderzoek een ander licht werpen op wat in de visserij dient te gebeuren.

De minister werd er tevens op gewezen dat de brandstofkosten in minder dan één jaar tijd terug met 3 fr. per liter gestegen zijn. Voor een reis naar het Kanaal, waarvoor een gewone middenslagtreiler 35 duizend liter verbruikt, betekent dit toch weerom honderd duizend frank. Wij zelf houden er aan hier aan toe te voegen dat het niet voldoende is dat een vaartuig, met dezelfde bemanning, voor éénzelfde reisduur honderd duizend fr. meer besomming maakt opdat de meerkost van de verbruikte gasolie hierdoor weggewerkt zou zijn. Inderdaad, van deze grotere brutobesomming van honderd duizend fr. gaat er reeds 33 duizend fr. naar lonen, vermits de bemanning op een percent vaart. Voeg hierbij de afhouding voor sociale lasten, ongevallenkas, afhouding Rederscentrale, Fonds voor Scheepsjongens, lossingskosten, dok- en mijnrechten die nu ook op die honderdduizend fr. aangerekend worden, dan behoudt de reder van zijn honderdduizend fr. hogere brutobesomming nog amper veertig duizend fr. over. Het overige is afgeroomd. Dat wil zeggen dat betrokken reder een hogere brutobesomming dient te maken van minstens 250 duizend fr. voor éénzelfde reisduur, voor éénzelfde aantal uren motordraaien, met dezelfde bemanning, om de honderdduizend fr. meerkosten aan gasolie te kunnen inlopen. Welnu, dit is totaal onmogelijk.

Positief was wel dat de minister iets wakker heeft gemaakt bij de reders die nu zelf de middelen zullen moeten zoeken om te overleven.

We moeten bekennen dat, buiten de ontgoocheling van de ongenuanceerde neen van de Minister op de vraag naar een gasoliesteun, de overheid, met de weinige middelen waarover ze, ingevolge de leeggeplunderde schatkist beschikt, op alle terreinen de visserij blijft helpen.

NOG HET BEZOEK VAN STAATSSEKRETARIS DE KEERSMAEKER

Het heeft in visserijkringen enige verwondering verwekt dat staatssekretaris De Keersmaeker als minister die de landbouw (en de visserij?) onder zijn bevoegdheid heeft, het nodig geacht heeft zijn perskonferentie te houden in de kaduke burelen van de Rederscentrale, daar waar hij op nog geen 200 meter afstand beschikt over de prachtige lokalen en de ultra-moderne vergaderzaal van het Rijksstation voor de Zeevisserij, dat tot het eigen patrimonium van het Ministerie van Landbouw behoort en welke hij daarna bezocht heeft.

Of waren de minister en zijn medewerkers dat soms vergeten?

(Medegedeeld)

NOTA DER RED.: Wij hebben hierop reeds vorige week ook dezelfde opmerking gemaakt en we begrijpen niet hoe een kabinet dat een minister moet voorlichten, daaraan zo weinig aandacht heeft besteed.

Of is het alleen maar om aan show te doen, dat men de minister eindelijk naar hier heeft geloodst? En dan is men verwonderd dat er kritiek is.

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

KUYPERS GEARS

EVOLUTIE VAN OOSTENDSE KANAALTRAFIEK

– come-back van toeristisch verkeer
– stagnering van RMT-vrachtvervoer

Bekeken op de cijfers over het eerste semester van 1982 is de Kanaaltrafiek van Oostende er op vooruit gegaan t.a.v. dezelfde periode van vorig jaar.

In ieder geval werden betere cijfers geboekt voor het toeristisch verkeer; voor wat de vrachttrafiek betreft werden ook betere resultaten opgetekend maar deze waren dan minder afgetekend. Dat is biezonder bemoedigend omdat in 1981 zeer slechte resultaten werden geboekt. 437.000 minder passagiers en 54.000 minder voertuigen werden toen verscheept; alleen het vrachtverkeer boekte toen hoopgevende cijfers.

Ten opzichte van 1981 zijn de cijfers nu stukken beter. Zo beloopt het groeiritme van het passagiersverkeer een stijging van 2,6% ten aanzien van het eerste halfjaar 1981. Deze vooruitgang is iets scherper afgetekend in de richting van het kontinent. Qua toeristisch voertuigenverkeer noteerde men aan de RMT-terminals een winst van nagenoeg 13.000 eenheden of 11% in vergelijking met het eerste semester van 1981. Dat komt goed uit voor de directie van de RMT; immers hoopt men aldus de verliezen die in 1980 en 1981 geleden werden enigszins te kunnen opvangen. Tarievenoorlogen op de Kanaalroutes, herwaardering van het Britse pond en de konkurrentie van de Franse hovercrafttrafieken hebben de RMT inderdaad een lelijke deuk gegeven. Men hoopt dus dat er dit jaar winst zal kunnen gemaakt worden wat de exploitatierekening in evenwicht zou moeten brengen. De jetfoil blijft evenwel een grote lastpost want becijfering heeft uitgemaakt dat het gemiddeld bezettingscoëfficient slechts 36% bedraagt van de totale capaciteit.

Wat nu de cijfers betreft die wij onderstaand afdrukken voor het toeristisch voertuigenverkeer, dient rekening gehouden dat die zijn opgegeven per „eenheid", d.w.z. één eenheid voor een personenwagen, twee eenheden voor een caravan en vier voor een autocar. Dat geeft onderstaande statistiek over het eerste semester 1982:

Toeristische voertuigentraf.	Eenheden	Evolutie
In	57.648	+ 12%
Uit	64.583	+ 11%
Totaal	**122.231**	**+ 11%**

De vrachttrafiek van rollend materiaal blijft nog altijd de beste sector van de RMT-exploitatie. Sedert de start van deze dienst in 1972 werd een continu stijging opgetekend. Vorig jaar beliep het expansieritme 10% maar voor het eerste semester van 1982 was dit nog slechts 8%. Vooral de transit naar Engeland verloor aan belang.

SCHIPPERSEXAMEN

De vissers van de oostkust die van plan zijn om in de loop van het schooljaar 1982-1983 een examen voor schipper af te leggen, hetzij ter kustvisserij, 2de klas of 1ste klas, en die zich nog niet hebben laten inschrijven, worden dringend gevraagd even in de RIJKSVISSERIJSCHOOL te HEIST aan te lopen.

Om alle teleurstellingen te vermijden is het wenselijk om voorzien te zijn van het monsterboekje.

VAN DEN ABEELE OPENT NIEUW DISTRIBUTIECENTRUM

De firma Aug. Van den Abeele uit Brugge, die ondermeer bekendheid geniet met het verkoopsmerk „Appetit" opent vandaag vrijdag een nieuw distributiecentrum, gelegen in het kompleks aan de Pathoekeweg 68, te Brugge. De officiële opening van dit distributiecentrum gaat gepaard met een ontvangst tussen 19 u. en 21.30 u.



Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT · WIRE ROPES · BAASRODE BELGIE

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**

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

21/135 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 25 oktober tot en met 5 november 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

— week van 25 tot 29 oktober 1982 : op maandag 25 en dinsdag 26 oktober 1982.

— week van 1 tot 5 november 1982 : geen schietoefeningen.

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

(Med. A.A. Sch. — 28-9-82).

21/136 (T) Westhinder – Vlissingen – Wielingen route – Meetpaal. Bol van Heist

Positie : 51°23'25"N – 3°12'00"E.

De meetpaal in bovenvermelde pos. heeft een helling van ± 45° t.o.v. de bodem, gericht naar het ESE.

Hoogte : 42 dm boven GLLWS.

De vroeger ter markering gelegde noord kardinale lichtboei blijft.

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101 en 104/12).

(Med. Loodswezen en Hydrgrafie Oostende).

21/137 Westhinder – Vlissingen – Scheur route – Meetpaal verwijderd.

Positie : 51°23'42"N – 3°02'48"E.

Schrappen op bovenvermelde positie het teken van een obstructie (meetpaal), met minste diepte 8 dm. De vroegere ter markering gelegde west kardinale lichtboei wordt eerstdaags opgenomen.

B.a.Z. 16/52(T) – 1981 vervalt.

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101 en 104/12). (Hydrografie – Oostende).

EVEREST
Schilferijsfabriek
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07
het koudste
het best bewerkbaar

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
A. LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21
★
HERSTELLINGEN – INRICHTEN
★
Agent en depothouder 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

KREDIET VOOR VISSERSVAARTUIGEN IN BELGIË AANGEKOCHT

Volgens de wet van 1948 was het tot op heden alleen mogelijk ook tot maximum 70% krediet van de N.M.K.N. te bekomen voor een schip voor zover dit in het buitenland gekocht werd.

Sedert maanden werd de regering er op gewezen, dat het niet opgaat voor tweedehandsschepen in het buitenland gekocht, kredieten te verlenen, waar dit niet het geval is voor de aankoop van tweedehandsschepen in België zelf. Dit werd als discriminatie aangezien.

Dat hiervoor echter vele redenen bestonden en voorzichtig moet mee omgesprongen worden, is een feit.

Immers de verkoop aan familie, dochter of zoon, enz., het stichten van p.v.b.a.'s, waarin de oude reder nog betrokken blijft, buiten de weet van de overheid, de eventuele waarborgen, enz., zijn zovele zaken welke voorzichtigheid eisen.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat, waar de Minister van Verkeer, het ontwerp van kredietverlening voor het aankopen van tweedehandsvissersvaartuigen in eigen land goedgekeurd heeft, de inspecteur van financiën, dit geweigerd heeft, zodat de zaak verder op hoger vlak dient behandeld en het nog maanden kan duren vooraleer hier een beslissing valt.

Wij lichten onze leden tijdig in van het verder verloop van deze aangelegenheid, die vooral jonge schippers en motoristen moet ten goede komen.

Staat van veranderingen in de „Officiële Lijst der Belgische vissersvaartuigen" September 1982

Erratum veranderingen maand augustus 1982 :
Bij verandering van eigendom en naam van de N.349 „Blauwe Distel", moet gelezen worden N.349 „De Lady" i.p.v. N.347.

Verandering van eigendom + naam + thuishaven :
Z.473 „Jan Bart III" wordt O.473 „Kimberly".
Eigendom : Rederij Kimberly pvba, Vismijn 72, 8400 Oostende. Tel. 059/320325.
Zeebrief : 8 september 1982

Verandering van eigendom + naam :
O.104 „Zeehond" wordt O.104 „Rebel".
Eigendom : Brackx Daniël, Spoorwegstraat 1, 8400 Oostende. Tel. 059/505822.
Zeebrief : 10 september 1982.

Verandering van eigendom :
N.15 „De Kottens". Eigendom : 1) Roger Calcoen Vermote, Nieuwpoortlaan 58, 8440 Middelkerke; 2) Louis Vantorre-Crevits, Zeebruggelaan 100, 8370 Blankenberge.
Tel. 050/417544.
Zeebrief : 8 september 1982.

Z.512 „El Cid". Eigendom : N.V. Dirk, Monnikenwerve 26, 8000 Brugge. Tel. 050/33714.
Zeebrief : 30 september 1982.

Geschrapt :
D.38 „Christiana". Eigendom : Gelmeyn Ronald, Pastorijstraat 1 A, 2791 Beveren-Doel.
Geschrapt op 17 december 1981.

Inbouw nieuwe motor :
Z.509 „Telstar". Eigendom : Meyers Georges, Heistlaan 48, 8390 Knokke-Heist.
Motor : Mitsubishi 300 PK. Bouwjaar 1982.
Zeebrief : 20 september 1982.

Verandering in de Scheldevloot :
BOU.6 „Twee Gebroeders" wordt BOU.6 „Anja" alleen eigendom van Van Wynsberghe Hubert.

Nieuw vaartuig :
BOU.4 „Astrid". Roepnaam OPAD. Bt 15,67. Nt 1,18. Bouwjaar 1982. Staal. Motor Scania 108 pk. Bouwjaar 1981. Bokkenvisserij.
Navigatie-instrumenten : R - US.
Eigendom : Van Wynsberghe Theophiel, Haven 69, 9961 Assenede-Boekhoute.
Tel. 091/736793.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - 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

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

UITREIKING DIPLOMA'S HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN

Aan de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, afdeling machines, werden uiteraard ook dit jaar weer diploma's uitgereikt.

Behaalden het diploma van officier werktuigkundige eerste klas : de studenten Vanloo, Cauwe, De Sanctis, Vandermaelen, Mpela Mukole en Ngangu Ndongala.

Verder behaalden negen studenten het brevet van officier werktuigkundige tweede klas en drie studenten het diploma van officier werktuigkundige derde klas.

DE HEER JEAN DESAEVER AFGETREDEN

De heer Jean Desaever, die sedert 1952 reder was van de N.590 „Horizon" heeft het op de ouderdom van 65 jaar als reder stilgelegd en de N.590 welke in 1961 gebouwd werd op de werf Degraeve te Zeebrugge, aan zijn zoon overgelaten.

Daarmede eindigde ook zijn mandaat in Hulp in Nood, waar hij sedert 1959 een trouwe beheerder was en het steeds voor de kleinen opnam.

De beheerraad van deze maatschappij, vorige week samengekomen, heeft eenparig hulde gebracht aan het werk van deze eenvoudige kustvissersreder en hem tot ere-beheerder van de coöperatieve verzekering Hulp in Nood aangesteld, overtuigd dat hij het nog steeds voor de kleinen zal blijven opnemen.

Onze beste gelukwensen aan de eenvoudige Nieuwpoortse kustvisser.

Notaris JACQUES VAN DAMME
„Residentie GROENHOVE",
Gistelse Steenweg 138. Bus F/0
(St.-Andries), tel. 050/31.81.41

♦

OPENBARE VERKOPING
BIJ ENIGE ZITDAG

GEMEENTE KNOKKE-HEIST
voorheen KNOKKE

LUXUEUS NIEUW HOEKAPPARTEMENT
OP TWEEDE VERDIEP

BAYAUXLAAN 68,
RESIDENTIE 't WITTE HUIS,
hoek CANADASQUARE nabij CASINO,
bekend bij kadaster sektie A nummer 122/A groot 877 m2. Appartement B2 met kelder B2.

Samenstelling: hall, vestiaire, ruime living met parketbevloering en twee balkons, ingerichte keuken (vaatwas, frigo en elektrisch vuur worden **niet** medeverkocht), gang, toilet met lavabo, grote slaapkamer met ingemaakte kasten, lavabo en douchecel, twee slaapkamers met ingemaakte kasten en lavabo, geïnstalleerde badkamer met ligbad, bidet, WC en twee lavabo's. Alle slaapkamers zijn voorzien van voltapijt.
Kelder B2 in de kelderverdieping.

Uitrusting: centrale verwarming met mazout, water, elektriciteit, kabeldistributie.

Bezoekdagen: WOENSDAG en ZATERDAG van 15 tot 17 uur, zonder bewijs.

Ingenottreding: een maand na de betekening van de toewijs.

ENIGE ZITDAG:
MAANDAG 8 NOVEMBER 1982
om 15.00 uur in het Hotel des Argousiers, Nellenslaan 225 te Knokke-Heist.

RECHT VAN OPBOD GEDURENDE 15 DAGEN NA DE TOESLAG

Gehuwde kopers dienen beiden tegenwoordig te zijn voorzien van trouwboekje en eventueel huwkontrakt.

Nadere inlichtingen op het kantoor.

ENIG RESULTAAT VAN EEN EEG-BIJEENKOMST : VASTSTELLING DATUM NIEUWE BIJEENKOMST

De zitting van de Raad van de EEG die de zeevisserij onder zijn bevoegdheid heeft, gehouden in datum van 4 oktober te Luksemburg, had als enig resultaat en enige overeenkomst, de eensgezindheid om op 25 oktober opnieuw te vergaderen.

Nochtans had men weken terug gezegd, dat 4 oktober zeker van betekenis zou geweest zijn voor de besprekingen over een gemeenschappelijk visserijbeleid en over de opdeling van de algemene Tac's in nationale kwota.

Het is weer op de onverzettelijkheid van de Denen dat de vergadering gestrand is. Andezijds was dit een ongelukkige datum, gezien op hetzelfde ogenblik de nieuwe Duitse minister die de visserij bestuurt, zijn eed in het nieuwe Duits kabinet Helmuth Kohl te Bonn aflegde. Men zat dus met het probleem van de gewettigde afwezigheid van de Duitse minister en met de eerste verschijning van de nieuwe Deense minister in betrokken Raad, die dan nog onmiddellijk het voorzitterschap diende waar te nemen.

In elk geval, diegene die gespekuleerd hebben op een mildere houding vanwege de vertegenwoordiger van de nieuwe Deense centrumrechtse regering, waren er aan voor hun moeite. De Franse minster Le Pensec verklaarde zelfs letterlijk dat de vergadering door de Deense minister, tevens voorzitter van de Raad van EEG-ministers, werkelijk geblokkeerd werd. Het ongenoegen van de Franse minister was des te groter omdat enkele maanden terug, toen Denemarken gans alleen stond, tegenover de andere acht partnerlanden, hij ditzelfde land toen gesteund had. Le Pensec wenste dan ook te verklaren, dat hij voor zijn houding van toen, thans maar slecht beloond wordt vanwege Denemarken.

De moeilijkheden die Denemarken veroorzaakt, zijn een rechtstreeks gevolg van het feit, dat dit land zijn toegekend kwotum, uitgedrukt in kabeljauweenheden, namelijk 135 duizend ton, met daarbij nog grote kwota kabeljauw en haring, volstrekt onvoldoende vindt. De andere landen zouden dus van hun reeds al te beperkte kwota aan dit land nog moeten afstaan. **Denemarken is een vismeel producerend land dat mede schuldig is aan de uitmoording van de haring, de pout en nog vele andere soorten.** Grote massas jonge vis werden door de Denen vermoord en thans wenst dit land, dat de honderdduizend tonnen vis, die het heeft helpen uitroeien, in aanmerking te komen om de hoeveelheid van zijn visrecht, uitgedrukt in kwota, te bepalen.
Diegene die, vooral de jonge vis hebben uitgemoord of helpen uitmoorden, worden hierdoor thans nog beloond ! Erg is in dit geval vooral, dat hierdoor de kwota van de andere landen zouden dienen ingekrompen te worden !

ALGEMENE KWOTA OF TOEGEKENDE KWOTA PER VISSOORT EN PER LAND

Het Deens standpunt is, dat het verkeerd is het totaal visrecht van een land uit te drukken in één enkele viseenheid. Een typisch voorbeeld hiervan is het feit dat de Britten 325 duizend ton makreel toegekend werden, maar hier ver boven gingen, anderzijds hebben zij slechts de helft van hun 50 duizend ton pladijs weggevist. Er zou hier geen verevening mogen bestaan dat de weggeviste soorten bv. in kabeljauweenheden zouden uitgedrukt worden. Dit zou moeten in soorten gebeuren om te beletten dat de ene soort zou kunnen overbevist worden en de andere soort onderbevist. Tevens zou beter kontrole uitgeoefend kunnen worden per vissoort. Volgens de Dennen zouden de TAC's (totaal toegestane kwota voor de ganse gemeenschap) mogen bevist worden door de partnerlanden tot de uitputting van TAC's. Het zou dan zijn van „elk weert zich". Het is duidelijk dat de Denen, die over zeer gesofistikeerd vangstmateriaal beschikken en goed en recent uitgeruste en gebouwde schepen, hiervan dankbaar zouden gebruik maken om de anderen over het hoofd te vissen om met het leeuwenaandeel weg te lopen.

Wel zouden de Denen bereid gevonden worden om bepaalde kustgebieden, waarvan de bevolking erg toegewezen is op de lokale visserij, uit de wedloop onder de beter uitgeruste vloten te houden door hen hierin eksklusieve rechten voor te behouden.

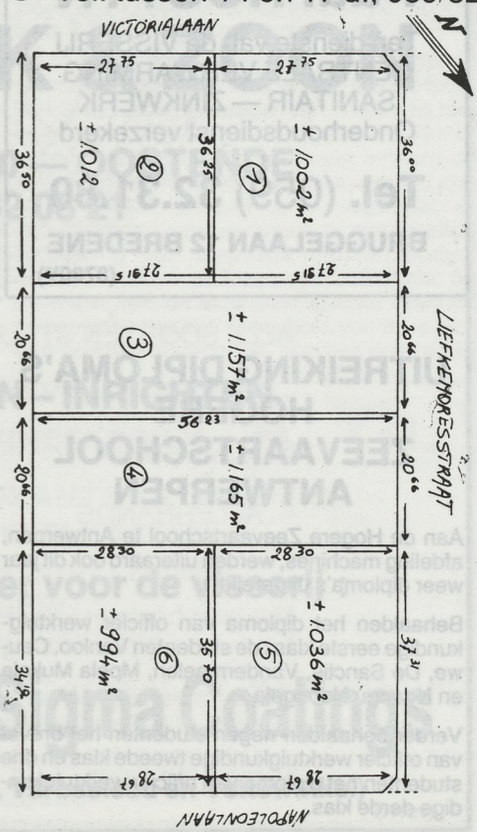
Dit nieuwe systeem zou inderdaad best passen in het raam van een land dat zijn ambitie niet wegsteekt om de leverancier bij uitstek van de EEG-vis te willen worden, namelijk Denemarken.

NIEUWE OPSLAGPLAATSEN IN ZEEBRUGSE ACHTERHAVEN IN AANBESTEDING GESTELD

De havenadministratie van Zeebrugge heeft de werken betreffende de oprichting van twee overdekte opslagplaatsen van elk 5.000 m² in aanbesteding gesteld. De loodsen moeten tegen oktober/november 1983 voltooid zijn. Ze moeten worden gebouwd op de kade van het handelsdok in de nieuwe achterhaven in het verlengde van de reeds opgerichte loodsen die bestemd zijn voor de toekomstige fruitterminal die hier door de MBZ voorzien is.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naargelang 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



OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Opnieuw een duidelijk tekort aan verschillende vissoorten op de Oostendse markt. Dat zal trouwens niet alleen te Oostende het geval geweest zijn. In die zin is het dan misschien wel jammer dat men de IJslander met de grote vangst rode zeebaars niet heeft laten komen. Al is de redenering van hen die het schip niet lieten komen ook te rechtvaardigen. Valt de prijs tegen dan is het weer gedaan met het laten komen van IJslanders. Nu krijgen we vrijdag weer een vangst van bij de 2.000 bennen, hoofdzakelijk rode zeebaars. Er wordt alleszins een flinke prijs verwacht.

Alle vis kreeg dus hoge prijzen, vooral gul, kabeljauw, leng, zeewolf, vlaswijting en grote wijting. Kabeljauw tot 90 fr. en meer en grote gul tot meer dan 83 fr. het kg. De grote wijting liep ook weer op tot 65 fr. terwijl de kleine sortering rond de 40 fr. kreeg. Wijting is wel erg schaars geweest de voorbije week.

Voor tongen zijn dinsdag sterk dalende prijzen betaald. Dat is dan de uitzondering op de regel. Kleine tong zakte tot 140 fr. en grote sortering lag tussen 300 en 360 fr. het kg. De middensoorten waren duidelijk goedkoper dan maandag en moesten het met 30 fr. het kg. minder stellen.

Rog van de west was vrij schaars, meteen ook erg duur. Voor rog van het kanaal noteerden we tussen 40 en 60 fr. het kg.

De haringvissers hebben nog niet hoog van de toren moeten blazen met hun vangsten. Gelukkig blijft de prijs vrij hoog zodat soms nog behoorlijke resultaten geboekt kunnen worden. Voor haring werd tijdens de voorbije week tussen 22 en 25 fr. het kg. betaald. Maandag, toen slechts 36 bennen op de markt waren werd uitzonderlijk tot 41 fr. het kg. betaald. De garnaalvissers doen wel naarstig voort en van zodra het weer het toelaat worden vangsten tussen 50 en 1.200 kg. aangevoerd. De prijs varieerde tussen 25 en 40 fr. het kg. Zaterdag werd iets meer betaald nadat wegens stormweer een paar dagen geen garnaal gebracht was geworden.

VRIJDAG 8 OKTOBER

MONKEY BANK			
O.141	320		745.706
O.135	270		640.052
WEST			
N.597	135		369.135

MAANDAG 11 OKTOBER

MONKEY BANK			
O.309	245		590.022
O.274	350		792.419
O.285	285		693.515
WEST			
O.35	150		438.803
O.229	195		490.837
N.736	125		327.658
N.45	225		655.491
NOORD			
O.705	205	615	653.868
KANAAL			
N.36	185	2990	1.502.961

DINSDAG 12 OKTOBER

KANAAL			
O.33	270	4780	1.851.141
WEST			
N.719	125		363.016
N.708	190		521.180
KUST			
O.128/279	142		165.500
O.232/N.3	126		144.540
O.127/303	323		362.100

WOENSDAG 13 OKTOBER

WEST			
N.709	245		729.484
KUST			
O.135/275	30		37.200

Verwachtingen

VRIJDAG 15 OKTOBER

IJSLANDSE CARGO 1800 b. rode zeebaars; 90 b. koolvis; 10 b. schelvis; 14 b. wulven; 14 b. blauwe leng en 105 kg heilbot.

MAANDAG 18 OKTOBER

NOORDZEE O.318 500 b. : 300 b. kabeljauw en gul; 150 b. schelvis en totten; 30 b. haai en 20 b. varia.

IJSLANDS VAARTUIG met : 1700 b. rode zeebaars; 660 b. koolvis; 30 b. schelvis; 60 b. leng; 190 b. platvis; 10 b. kabeljauw.

MONKEY BANK : O.243; O.114.
WEST : N.752; O.206.
KANAAL : O.118; Z.39.
KREEFTENPUT : N.723.

DINSDAG 19 OKTOBER
KANAAL : Z.183.
WEST : O.134.

WOENSDAG 20 OKTOBER
WEST : N.597; O.279.

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

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 7 OKTOBER

N.15		2400	220	1.183.290

VRIJDAG 8 OKTOBER

Z.512	K	200	15	179.350
Z.181	KRP		110	487.530
Z.427	KRP		60	232.765
				899.645

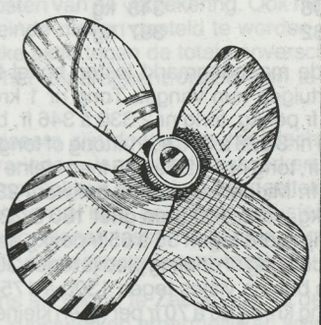
MAANDAG 11 OKTOBER

Z.431	N	100	230	10	637.560
Z.519	W	2000	140	14	761.870
Z.408	K	200	10	2	163.950
Z.492		1000	80		660.600
O.564		1200	80		719.950
Z.43	RP	2000	170		1.164.220
Z.16	RP	2360	150		1.214.070
Z.307			130		572.155
Z.289		200	5		316.050
					6.210.425

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
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

DINSDAG 12 OKTOBER

Z.484	N	300	220	13	814.500
Z.200	KN	2200	210	18	969.900
Z.596	N	200	230	14	783.780
Z.55	K	400	20	5	237.400
Z.418	N	500	300	14	864.120
					3.669.790

WOENSDAG 13 OKTOBER

Z.402	KRP		100	10	339.555
Z.14	KN	2500	300	17	1.453.890
Z.126	N	600	250	13	895.211
Z.89	W	2000	300	11	1.305.100
B.5	W	1700	300	13	1.027.190
Z.60	N	300	500	14	1.246.390
Z.560			5		21.060
Z.30		1000	230		1.115.900
Z.321		1400	180		812.450
Z.578/580		100	40		406.464
					8.623.210

NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 OKTOBER

VIS		
N.551	809 kg	60.065 fr
GARNAAL		
N.349	354 kg	17.8971fr
N.700	305 kg	16.345 fr

ZATERDAG 9 OKTOBER

GARNAAL		
N.551	313 kg	14.811 fr
N.551	160 kg	8.365 fr

MAANDAG 11 OKTOBER

VIS		
N.710	300 kg	39.529 fr
N.575	1214 kg	88.290 fr
GARNAAL		
N.700	496 kg	18.586 fr
N.211	326 kg	17.814 fr
N.106	348 kg	13.629 fr
N.782	397 kg	15.183 fr

Op de maandagmarkt losten enkel twee kustvaartuigen hun vangst. Tong nr 1 kreeg 290 à 315 fr per kg, tong nr 2 330 à 346 fr, bloktong of tong nr 3 328 à 350 fr, fruittong of tong nr 4 278 à 300 fr, tong nr 5 328 à 235 fr en kleine tong 160 à 175 fr. Middenslag tarbot bekwam 230 à 310 fr per kg, varia 160 fr en griet 180 à 220 fr. Grote pladijs werd tegen 55 à 65 fr per kg aangekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 3000 à 3500 fr de ben en visjes tegen 1300 à 1750 fr. Grote wijting kreeg 60 à 70 fr per kg en kleine wijting 55 à 65 fr per kg. Grote zandschar werd tegen 2500 à 2750 fr de ben geboekt en kleine zandschar tegen 1900 à 2000 fr. Robaard werd aan 70 tot 85 fr per kg genoteerd en knorhaan tegen 2200 à 2750 fr de ben. Vier garnaalvaartuigen losten samen 1677 kg garnaal, waarvan de prijs van 34 tot 43 fr per kg varieerde.

DINSDAG 12 OKTOBER

GARNAAL		
N.349	469 kg	15.826 fr
N.211	620 kg	20.790 fr
N.700	260 kg	6.925 fr

WOENSDAG 13 OKTOBER

VIS		
N.22	672 kg	33.582 fr
N.720	673 kg	33.583 fr
N.575	964 kg	70.310 fr
N.172	1561 kg	68.686 fr
N.788	1562 kg	68.687 fr
N.710	619 kg	75.207 fr
N.88	284 kg	8.932 fr
N.590	285 kg	8.931 fr
GARNAAL		
N.211	282 kg	6.914 fr
N.106	183 kg	4.686 fr
N.349	506 kg	15.485 fr
N.782	304 kg	8.773 fr
N.700	342 kg	6.840 fr

Twee kustvaartuigen en drie koppels spanvissers losten hun vangst op de woensdagmarkt. Eerste gullevissers zetten hun vangst aan wal. Tong nr 1 haalde 250 à 265 fr per kg, tong nr 2 280 à 290 fr, blokton of tong nr 3 werd tegen 295 à 300 fr per kg aangekocht en fruittong of tong nr 4 tegen 270 à 285 fr, tong nr 5 werd tegen 230 à 250 fr per kg betaald en kleine tong tegen 195 à 205 fr per kg. Grote tarbot bekwam 380 à 400 fr per kg, middenslag tarbot 200 à 260 fr en varia 160 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 65 à 70 fr per kg opgekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 2900 à 3100 fr de ben en visjes tegen 1100 à 1600 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4250 à 4750 fr de ben gemijnd en gul tegen 2750 à 3500 de ben. Grote wijting kreeg 2100 à 2700 de ben en kleine wijting 1700 à 1900 fr de ben. Met popelend hart werden door de gullevissers de eerste resultaten der spanvisserij tegemoet gezien. De eerste vangsten waren niet zo denderend, doch de prijzen waren lonend en bevredigend. Dit moet zeker een riem onder het hart en een stimulans wezen om met onversaagde wilskracht deze visserij verder te bedrijven. Grote zandschar kreeg 2000 à 2300 fr de ben en kleine zandschar 1250 à 1400 fr de ben, terwijl voor knorhaan 1250 à 1750 fr de ben werd neergepend. Opnieuw werd op grote schaal garnaal aangevoerd. Vijf vaartuigen losten hun vangst waarvan de prijs van 19,50 fr tot 35 fr per kg varieerde.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	kg	fr
8 okt.	809	6.065
11 okt.	1.514	129.507
13 okt.	6.688	367.918

GARNAALAANVOER

	kg	fr	min	max
8 okt.	659	34.216	39	56
9 okt.	473	23.176	47	56
11 okt.	1667	63.524	34	43
12 okt.	1349	43.541	25	36
13 okt.	1617	42.698	20	35

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

G -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

TWEE IJSLANDSE AANVOEREN IN OOSTENDSE VISMIJN

Zowel vandaag vrijdag als maandag wordt in de Oostendse vismijn telkens een kwantiteit IJslandse vis aangevoerd. Voor vrijdag ziet deze aanvoer er als volgt uit : 14 m. wolf, 1800 m. rode zeebaars, 90 m. koolvis, 14 m. leng, 10 m. schelvis en 105 kg heilbot.
Voor maandag wordt volgende aanvoer verwacht : 1700 rode zeebaars, 660 koolvis, 30 schelvis, 60 leng, 190 platvis en 10 kabeljauw. Dat betekent in twee dagen ruim 4.500 manden IJslandse vis in de Oostendse vismijn.

MILJARDEN STEUN EN DISCRIMINATIE

Nadat de besprekingen van de tien E.E.G.-ministers te Luxemburg om tot een TAC-verdeling te komen en tot een gemeenschappelijk visserijbeleid, een flop werd, zou de minister Peter Walker aan het bedrijf beloofd hebben spoedig komaf te zullen maken met de voorgenomen financiële steun aan de Britse visserij. We stellen ons de vraag of dit dan geen diskriminatie scheppen is onder de visserijen van de „Tien". De Belgen deden het met subsidies op de brandstofbesparing en worden hiervoor voor het Hof van Justitie te Luxemburg gedaagd. De Britse regering verleende reeds tweemaal een miljardensteun aan zijn visserij, maar we zijn onwetend over één of andere maatregel vanwege de E.E.G.-kommissaris voor de zeevisserij tegen deze steun.

STEEDS DE MAKREEL

Onder de faktorijschepen die de makreelvangst op de Minch rechtstreeks op zee aan boord nemen, bovond zich onder meer de meer dan zeventig-meter Nederlandse diepvriestreiler „Annie Héléna", die 100 ton per dag kan invriezen. Dit is bijna het dubbele van de andere, minder recent uitgeruste faktorijschepen. De „Annie Héléna" is intussen naar huis terug gevaren, eendeels om zijn diepgevroren makreel te lossen en zich zelf klaar te maken voor een eigen makreelvisserij.

FRANKRIJK

■ Aan boord van de treiler „l'Eclipse", in de Franse vissershaven van Lorient, heeft men de visserijplannen van de schipper-eigenaar gestolen. Dit zijn al de persoonlijke bevindingen van de betrokken schipper-eigenaar over visplaatsen, enz... die in kaart werden gebracht over veel jaren. Had men dan maar liefst iets anders gestolen was de reactie van de man. Deze kaarten zijn een stukje van mijn leven, en tevens een stukje van groot belang voor mijn visserij, namelijk met aanduiding van de beste plaatsing, de beste perioden, volgens de getijen, winden, stromingen, enz.

■ De bedienden van de afslagen uit Zuid-Finistère in Frankrijk hebben verleden week gestaakt uit protest voor het behoud van bepaalde voordelen die zij in de loop van de jaren bekomen hadden. Te Concarneau heeft men nog snel de vis van vijf treilers de zaterdag verkocht in plaats van de maandag. Op andere plaatsen heeft men beroep gedaan op hulpkrachten, zodat de verkopen, enkele strubbelingen te na, toch konden doorgaan. Het is onaannemelijk dat men zich in dergelijke gevallen vergrijpt aan de verkoop van vis, precies of men in andere domeinen zijn ontevredenheid niet kon laten tot uiting komen.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	11 okt.		12 okt.		13 okt.	
Lappen	305	319	310	319	.....	
Grote	365	379	351	360	.....	
3/4	325	330	280	284	.....	
Bloktongen	210	247	200	208	.....	
Vóór-kleine	164	174	149	155	.....	
Kleine	.....		121	132	.....	
Slips	.....		112	121	.....	

ZEEBRUGGE

Grote	340	356	340	348	338	345
Bloktong	371	384	377		357	367
Fruittong	307	323	297	303	300	324
Schone kleine	190	218	185	198	182	185
Kleine	150	156	148	157	126	135
Tout petit	131	138	135		114	122
Slips	111	124	124	131	110	111

NIEUWPOORT

Tong I	290	315	.....		250	265
Tong II	330	346	.....		280	290
Tong III	328	350	.....		295	300
Tong IV	278	300	.....		270	285
Tong V	228	235	.....		230	250
Kleine tong	160	175	.....		195	205

PLADIJS

OOSTENDE

	11 okt.		12 okt.		13 okt.	
Platen	49	59	54	59		
Iek (groot-klein)	44	51	42	63		
Derde slag	38	42	36	50		
Platjes	27	30	30			

ZEEBRUGGE

I	51	63	46	61	53	44
II	49	62	46	51	46	48
III	46	51	44	50	46	44
IV	32	37	35	37	38	34
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	55	65	.....		65	70
Drielingen	60	70	.....		58	62
Platjes	26	35	.....		22	32

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 17 tot 23 oktober

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 10.05 en te 14.50 uur.
Dagelijks te 07.35 behalve op 17 en 23 oktober.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 17.00, te 18.45 en te 23.00 uur, behalve op 23 oktober.
Dagelijks te 05.00 behalve op 17 en 18 oktober.
Op 23 oktober bijkomende afvaart te 20.00 uur.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
Dagelijks te 01.15 en te 05.15 uur.
Dagelijks te 06.45 behalve op 17 oktober.

Afvaarten uit Dover Western Docks :
Dagelijks te 12.40, te 16.30 en te 20.10 uur.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
Dagelijks te 01.00 uur.
Dagelijks te 04.00 uur behalve op 17 oktober.
Dagelijks te 07.00 uur behalve op 17 en 23 oktober.
Dagelijks te 10.00 uur behalve op 17 en 18 oktober.
Dagelijks te 22.00 uur behalve op 23 oktober.

Afvaarten uit Folkestone :
Dagelijks te 23.45 uur.
Dagelijks te 01.10 uur behalve op 17 oktober.

JETFOIL (draagvleugelboten)
Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
Dagelijks te 08.40, 11.50, 13.50 en 16.35 uur.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
Dagelijks te 11.35, 14.20, 16.20 en 18.45 uur.

DE TOESTAND VAN DE HAVEN VAN CALAIS

Ten zeerste ontevreden voor het uitblijven van gevolg aan hun brieven die de vissers uit de Franse havenstad Calais aan de haveningenieur stuurden met betrekking tot de slechte staat van de kaailadders en van de dukdalven in het bijzonder en van de kunstwerken in het algemeen, hebben een tiental vissersvaartuigen zich naar de ingang van de haven begeven en gedreigd met een blokkade van de haventrafiek. Dit gebeurde op het laatst van de maand september.

Om deze blokkade af te weren, nam de haveningenieur ten spoedigste kontakt op met een vertegenwoordiger van de vissers en beloofde hen voldoening te zullen geven wat de kaaitrappen en de dukdalven betreft en de andere punten in studie te nemen.

De betrokken vissers meenden vooreerst hier genoegen mede te kunnen nemen en zijn dan de vissershaven terug binnengevaren.

Het is dus hetzelfde liedje in Frankrijk als bij ons te Zeebrugge, Nieuwpoort en Oostende. Verweerde kaaitrappen, vermolmde stootblokken, kaaileuningen die op instorten staan, enz... ook bij ons is dit een algemeen verschijnsel. Hier schijnt het betrokken ministerie echter te teren op de lankmoedigheid van de betrokken verzekeringsmaatschappijen en het departement kijkt de kat uit de boom tot zij kunnen vernieuwen op kosten van de verzekering. Ook hieraan zou een einde dienen gesteld te worden en in gezamelijke aktie tegen de totale onverschilligheid van het departement opgetreden te worden.

Ook de vissers zijn doorgaans het slachtoffer van aanvaringen van rotte kunstwerken, ladders en stootblokken, doordat zij gedeeltelijk, bij eigen schaden, al naar gelang de vetusteit van hun vaartuig, dienen tussen te komen, terwijl er gewoonlijk visverlet opgelopen wordt.

Ook bij ons en vooral te Zeebrugge, is de toestand der kunstwerken erbarmelijk en willen de staatsambtenaars de schaden aan versleten ladders en balken, steeds op de kosten van de gemeenschap en in het bijzonder de visserij afwimpelen.

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 berschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	11/10		11/10		12/10		12/10		13/10		13/10		11/10		13/10	
Tarbot grote	320	357	343	363	337		346	359	.....		359	365	.....		380	400
Tarbot middel	230	283	269	284	.....		234	279	313		318	316	230	310	200	260
Tarbot klein	225		193	217	.....		186	192	245		198	206	.....		.....	
Griet groot	186		240	259	.....		240	254	236		244	257	.....		.....	
Griet middel	137	163	180	191	.....		177	194	.....		172	198	.....		.....	
Griet klein	100		116	119	.....		136	148	.....		126	145	.....		.....	
Schelvis groot	60	63	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	51	55	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	18	50	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	.....		.....		110		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	.....		.....		82	84	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	.....		.....		64		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	74	76	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	.....		80	84	.....		90		.....		79		.....		.....	
Keilrog	75	106	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	48	89	.....		.....		.....		89		.....		.....		.....	
Tilten	80		64	69	.....		86		.....		70		.....		.....	
Scherpstaart	44	80	80	82	.....		94		.....		.....		.....		.....	
Halve mans	.....		54	60	.....		64		.....		42		.....		.....	
Teelt	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Katrog	39		24	26	.....		24		.....		28	32	.....		.....	
Kabeljauw	62	88	81	84	.....		87	89	80	82	84		.....		.....	
Gul (groot)	79	86	72	79	86	88	78	81	78	82	82	70	.....		55	70
Gul (middel)	60	72	69	71	72	82	70	74	76	79	70	80	.....		.....	
Gul (klein)	31	55	61	64	30	47	68	72	31	54	65	70	.....		.....	
Hozemondhamme	137	299	195	237	.....		124	245	.....		132	286	.....		.....	
Wijting groot	38	45	48	52	66	68	40	44	51	57	56		60	70	42	54
Wijting klein	26	32	19	24	36	43	17	19	40		30		55	65	34	38
Schar	16	35	24	26	.....		20	24	.....		24	27	40	55	25	46
Steenschol	28	110	.....		40	94	.....		48	99	.....		.....		.....	
Zeehaai	.....		50	62	.....		.....		.....		52		.....		.....	
Hondshaai	.....		.....		.....		.....		32		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Volle haring	19	26	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	.....		.....		.....		30		.....		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	84	250	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		160	173	.....		176		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		18		.....		10	14	.....		16		.....		.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rode Poon (roobaard)	53	71	12	38	53	71	9	16	26	79	.....		70	85	.....	
Grauwe poon (knorhaan)	.....		10	14	8		6	10	.....		6		.....		.....	
Rode knorhaan	.....		.....		.....		.....		60	80	.....		45	55	25	35
Posten	.....		12	16	.....		12	19	.....		18		.....		.....	

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de donderdagmarkt van 7 oktober werd aangevoerd: 2.465 kg. tong; 18 kisten tarbot en griet; 118 kisten kabeljauw; 545 kisten wijting; 367 kisten schol; 132 kisten schar; 265 kisten haring; 13 kisten makreel en 84 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,45-19,95; grote tong 21,96-21,49; grootmiddeltong 19,84-19,07; kleinmiddel tong 12,32-10,85; tong één 9,60-7,97; tong twee 9,17-7,45.

Per 40 kg.: tarbot 752-420; griet 489-280; kabeljauw drie en vier 242; kabeljauw vijf 188-114; schol twee 166-132; schol drie 132-102; schol vier 83-62; wijting drie 77-32; schar 80-42; makreel twee 44-28; bot 26; horsmakreel 56-20; haring één 56-55; rode poon drie 140-60; haai 35; poontjes 50-34; krab 40-30; steenbolk 41.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd: 9.235 kg. tong; 36 kisten tarbot en griet; 431 kisten kabeljauw; 47 kisten schelvis; 578 kisten wijting; 320 kisten schol; 28 kisten schar; 732 kisten haring; 9 kisten makreel; 42 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 21,74-19,22; grote tong 21,93-20,59; grootmiddel tong 19,90-19,19; tong een 8,56-8,14; tong twee 7,84-7,56.

Per 40 kg.: tarbot 792-405; griet 498-280; kabeljauw een 246-240; kabeljauw twee 266-248; kabeljauw drie 235-212; kabeljauw vier 232-204; kabeljauw vijf 210-78; schelvis vier 94-70; schol een 210-174; schol twee 204-142; schol drie 126-112; schol vier 100-70; wijting drie 100-32; makreel twee 52-22; schar 100-50; bot 26; hake 294-274; tongschar 208-62; kleine kreeft 332-324; rode poon drie 140-180; 112-92; haring een 65-57.

Aan de maandagmarkt van 11 oktober werd aangevoerd: 9.945 kg. tong; 181 kisten tarbot en griet; 620 kisten kabeljauw; 134 kisten schelvis; 463 kisten wijting 1.617 kisten schol; 27 kisten schar en 158 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 19,84-18,59; grote tong 21,34-20,51; grootmiddel tong 19,50-18,30; kleinmiddel tong 11,20-10,23; tong één 8,37-7,54; tong twee 7,25-6,72.

Per 40 kg.: tarbot 726-381; griet 490-240; kabeljauw één 246; kabeljauw twee 256-214; kabeljauw drie 218-202; kabeljauw vier 204-184; kabeljauw vijf 176-78; schelvis twee 204; schelvis drie 200-81; schelvis vier 92-70; schol één 156-134; schol twee 142-126 ; schol vier 100-81; wijting drie 94-56; tongschar 244-40; schar 83-42; hake 226-192; roggen 200-90; hammen met kop 310-196; hammen zonder kop 734-530.

NEDERLAND

■ Er komen altijd meer en meer klachten los over plaatsgebrek in de afslag te Vlissingen. De visserij heeft zelfs een roulatiesysteem moeten inschakelen, waarbij vaartuigen reeds de donderdagavond binnen liepen. Als het binnen een paar weken volle bak wordt in de pladijsvisserij, dan vreest men toch wel voor moeilijkheden. Plaatsgebrek in de afslag is niet alleen hinderend voor de handel, maar eveneens voor de visser zelf waardoor zijn produkt niet tot zijn recht komt. Er schijnen echter vooruitzichten te bestaan op uitbreiding door overname van gronden in de onmiddellijke nabijheid van de afslag en die thans door de marine in gebruik genomen zijn.

■ We vernemen dat voor een rederij uit Scheveningen opnieuw een grote vriestrawler in bouworder gegeven werd. Het zou hier ook speciaal voor de makreelvisserij gaan. Is dit niet van het goede (?) te veel! Een afnemende afzet in de West-Afrikaanse kustlanden en veel zorg bij de marinebiologen over de afnemende makreelstocks zal het hier moeten uitwijzen of de betrokken Nederlandse grote rederijen niet te veel risiko opnemen, of opgenomen hebben.

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

YERSEKE ZIET AF VAN OESTERVISSERIJ IN GREVELINGENMEER

Er is al heel wat te doen geweest tussen de palingvissers op de Grevelingen en de oesterkwekers en handelaars uit Yerseke, die verenigd zijn in de vereniging „Vervoex".

Met de ontdekking van de oesters in het Grevelingenmeer en de tegenslagen met de oester op de Oosterschelde, vanwege een parasiet, werd een deel van het werkterrein van de Yerseekse oesterhandel naar het Grevelingenmeer verlegd. De leden van „Vervoex" bezitten in het Grevelingenmeer kweekpercelen die voor het ogenblik goed zijn voor meer dan één miljoen stuk. Hier bovenop had „Vervoex" echter aan de Kamer voor de Binnenvisserij een aanvraag gedaan om anderhalf miljoen oesters, die wild groeien, uit de Grevelingen te mogen opvissen. Ondertussen werd echter vastgesteld dat deze oesters nog al verspreid liggen en dat het opvissen dus heel wat tijd en moeilijkheden zou kosten. Daarenboven komt daar nog bij dat, vanwege de schade die aan de palingvisserij, door dit opvissen van de oesters veroorzaakt wordt, een grote vergoeding dient uitbetaald, die zich het vorig jaar situeerde rond de 4,5 miljoen B.fr. en thans zeker op 9 miljoen zou mogen geschat worden.

Verder in aanmerking genomen dat het eerder kalm is in de oester-afzet vanwege het warme zomerweer en dat men in de Oosterschelde ook nog beschikt over ruime hoeveelheden Japanse oesters, die nog altijd parasietvrij zijn, heeft „Vervoex" dan maar zijn aanvraag voor het vissen naar wilde oesters ingetrokken. De palingvissers zullen dus niet gehinderd worden in hun visserij en zullen... eveneens hun schadeclaim moeten missen.

De Grevelingenoester is van zeer goede kwaliteit en nog altijd parasietloos. De Japanse oester is iets minder in kwaliteit dan de platte Zeeuwse oester, de afzetprijs is eveneens minder, maar dat zijn de kweekkosten eveneens.

Men mag zich anderzijds afvragen of, door het niet opvissen van de wilde oesters, men toekomende jaar niet over ruimere mogelijkheden zal kunnen beschikken daar de oesters ook niet zullen stil staan en zich zullen vermenigvuldigen.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 4 t/m 8/10

Door 115 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
69.591 kg.	Tong	ƒ 682.002,49	van ƒ 22,69 tot ƒ 6,64
19.988 kg.	Tarbot	ƒ 280.304,67	van ƒ 21,77 tot ƒ 4,99
108.700 kg.	Schol	ƒ 440.133,12	van ƒ 3,91 tot ƒ 1,01
55.565 kg.	Kabeljauw	ƒ 131.943,82	van ƒ 8,58 tot ƒ 1,63
4.084 kg.	Griet	ƒ 31.946,82	van ƒ 9,78 tot ƒ 2,85
16.290 kg.	Schar	ƒ 25.315,57	van ƒ 2,78 tot ƒ 0,85
14.935 kg.	Wijting	ƒ 19.089,90	van ƒ 2,06 tot ƒ 0,18
232.958 kg.	Diversen	ƒ 1.033.103,67	
602.111 kg.		**ƒ 1.882.332,76**	

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

■ Bepaalde IJslandse biologen wijten het terugvallen van de kabeljauwstocks in IJslandse wateren aan de te koude zeetemperaturen. In de eerste zes maand van het jaar werden er inderdaad 76.280 ton kabeljauw minder aangevoerd dan in de overeenstemmende periode van 1981.

■ De IJslandse uitvoerders van bevroren kabeljauwfilets, hebben met een toenemende konkurrentie uit Canada af te rekenen. De strijd wordt uitgespeeld op de markten van de Verenigde Staten. Gezien de beterkope Canadese filets hebben de twee voornaamste IJslandse invoerders in de Verenigde Staten, Coldwater Seafood en Iceland Seafood, reeds de prijs van hun filets en van hun industriële visblokken met 2 fr dienen te zakken. De prijs van de bevroren kabeljauwfilets bedraagt thans 200 fr het kg en van de industriële visblokken eveneens voor menselijk verbruik 120 fr het kg.

– Dat er heel wat minder kabeljauw door IJsland gevangen en uitgevoerd wordt, wordt men zowat overal in Europa en tot op de Belgische afslagen gewaar. Zelden kreeg men rond deze tijd van het jaar zo hoge prijzen voor gul en kabeljauw. Maar ook hier zijn de vangsten eerder schaars zodat, zelfs met deze hoge prijzen, onze vissers toch moeilijk aan hun trekken komen.

– Het bestuur van de IJslandse natuurbescherming heeft zich tot de eerste minister gericht om de praktijk te stoppen van het uitbetalen van een vergoeding aan diegenen die de kaakbenen van de grijze robbenbeer inleveren. Het antwoord van de IJslandse minister was, dat de uitbetaling van dergelijke vergoedingen niet in tegenstrijd is met de bestaande wetgeving en dat dit trouwens niets kost aan de regering, daar de fondsen voortkomen van visserijmarktorganisaties.

E.E.G.

■ De Franse minister Le Pensec heeft, ter gelegenheid van de vergadering van de tien EEG-ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, betere onderhandelingen gevraagd met de Afrikaanse landen. De minister denkt hierbij in de eerste plaats aan het verkrijgen van goede uitbatingsmogelijkheden voor de Franse vloot op tropische tonijn. Er zijn reeds akkoorden ondertekend met Senegal, Guinée-Conakry en Ekwatoriaal-Guinée. Maar Le Pensec wenst dat de EEG-kommissie in dit verband ook besprekingen aanknoopt met Ghana, Le Gabon, Sao-Thomé en Principe, Angola en Cap Vert.

■ Ter gelegenheid van de EEG-bijeenkomst heeft de Franse minister Le Pensec ondermeer gewezen op de toenemende wrijvingen en incidenten in het Franse gedeelte van de Golf van Cascogne, met Spaanse vissersvaartuigen en met onder Britse vlag heringeschreven Spaanse vissersvaartuigen. Deze incidenten slaan gewoonlijk op de afwezigheid bij de Spaanse vissersvaartuigen over het aan boord hebben van een vergunning en voor deze die er wel één hebben over ondermaatse visvangst. Hij zal zelf zijn goedkeuring onthouden aan nieuw te aanvaarden reglementen zolang bepaalde zaken niet genormaliseerd worden.

GROOT-BRITTANNIË

■ In Britse visserijbedrijfskringen maakt men zich meer en meer ongerust over de nu reeds zeer kortbij liggende vervaldag van 1 januari 1983, ogenblik waarop er praktisch vrije toegang komt tot onder de Britse kusten voor de vissers uit de partnerlanden. Tot nog toe weet men nog altijd niet welke beschermende maatregelen de Britse regering zou nemen ten voordele van zijn eigen visserij, om dit te beletten. De Britse minister Peter Walker kon alleen maar zeggen, dat hij zich hiervoor in verbinding zou stellen met de visserij om maatregelen te bespreken. Als hij dit werkelijk wil, dan is het groot tijd dat deze besprekingen gehouden worden.

■ Te Hastings in Groot-Brittannië, kreeg de eerste haring binnengebracht op 2 oktober uit het oostelijk Kanaal, werkelijk topprijzen. Voor bovenbeste kwaliteit werd 80 tot 90 B.fr. betaald. Deze prijs viel wel erg terug de volgende week tot 40 fr. het kg., al weze gezegd, dat de kwaliteit minder was. De sekretaris van de plaatselijke producentencentrale voorziet zelfs dat de prijzen binnenkort tot beneden de 15 B.fr. het kg. zullen vallen.

■ Ook in Groot-Brittannië is er een onderzoek gaande over taksontduiking bij verkoop van vis. Het zijn de vissers, die hierbij vervolgd worden omdat zij overdreven grote hoeveelheden deelvis aan de man brachten zonder taksaanslag. Belastingsinspekteurs hebben aldus reeds voor honderden duizenden franken achterhaald, gaande al over de havens Peterhead en Aberdeen in het noordoosten. Ullapool en Maligh op de Westkust tot North-Shield in Engeland.

Een nieuwe vorm van taksontduiking zoals we in Nederland gekend hebben, onder vorm van zwartverkoop.

■ Voor North Shields in Groot-Brittannië was het verleden week terug een „première" toen Noorse vissersvaartuigen, voor de eerste maal sinds 4 jaar, opnieuw vis brachten in de plaatselijke afslag. Het ging om twee treilers die onder hen samen 920 bennen haai aanvoerden.

■ Niettegenstaande de vissers van Lowestoft een boete riskeren van 1,2 miljoen B.fr. om zich te hebben verzet tegen het opvullen van de helft van het Hamilton Dock, meent de Lowestoft redersfederatie dat het om een strijd ging, waard om gestreden te worden. De eventuele boete zal voor de helft betaald worden door de kustvissers en voor de helft door de grote visserij.

■ In Groot-Brittannië is de afslagprijs van schelvis zo laag dat verscheidene schippers deze vis terug over boord zetten omdat deze, noch het werk, noch het opslaan, noch het eventueel innemen van plaats in de visruimen die men dan zou kunnen ontberen voor waardevoller vis, wettigt.

■ In Groot-Brittannië werd de treiler „Anni-Elizabeth" op vordering voor de rechtbank aan de ketting gelegd. De vordering ging uit van een vroeger bemanningslid die nog circa 60 duizend B.fr. aan achterstallig loon te goed had. Het is zelden dat men van een „aan-de-ketting-leggen" van een vaartuig hoort wegens achterstallig loon.

IERLAND

■ Ook de Ierse makreelvisserij heeft in de laatste jaren een forse uitbreiding beleefd. In 1974 werd er nog maar 3,4 duizend ton bevroren of bewerkte makreel genoteerd, terwijl dit voor 1981 reeds tot 88 duizend ton was opgelopen. Hiermede was het aandeel van Ierland in de totale makreeluitvoer tot 16% opgelopen in '81. De groei van de Ierse makreelexport gebeurde vooral in de laatste 2 tot 3 jaar met de inbreng van grote seinetreilers.

IERLAND

■ Negen Ierse treilers werden verleden week door de Ierse marine opgebracht wegens illegaal vissen op haring ter hoogte van de kust van het graafschap Cork. De vaartuigen werden opgebracht door het Iers visserijwachtschip de „Fola". Ze werden in Ballycotton en Kinsale aan de ketting gelegd.

■ Ook in Groot-Brittannië worden dure prijzen betaald voor de beste kabeljauw en gullen. Verleden week besomde de kabeljauw in Hull 4.500 B.fr. voor 50 kg. Grote mooie gul rond de 4.000 fr., kleinere gul 3.400 fr. en de kleinste soort rond de 2.200 fr.

■ Tot nog toe wordt in de afslag in Groot-Brittannië de schelvis aangeboden volgens lengte in 4 categorieën, namelijk 1) onder de 31,5 cm. 2) van 31,5 cm. tot 37 cm. 3) van 37 cm. tot 49,5 cm. 4) boven de 49,5 cm. Alle Britse producentenorganisaties hebben thans bij de E.E.G. aangedrongen om de schelvis in 5 kategorieën aan te bieden: 1) minder dan 31,5 cm. 2) van 31,5 cm. tot 37 cm. 3) van 37 tot 43 cm. 4) van 43 tot 49,5 cm. en 5) boven de 49,5 cm.

Eén en ander zou te maken hebben met het feit dat de netmaaswijdte werd opgetrokken van 70 tot 80 mm. en dat er zelfs plannen zijn om deze tot 90 mm. op te trekken. Vooral de Schotse Producentenorganisatie, waar men beweert dat Schotland voor 75% van de schelvisaanvoeren in de E.E.G. instaat, is voor dit plan gewonnen.

NOORWEGEN

■ Norsk-Hydro die de grootste industriële onderneming uit Noorwegen is, heeft een studie uitgegeven aan wereldvermaarde studieburelen om een olieboorplatform te ontwerpen voor het uiterste noorden van de Noorse kusten. Tot nog toe kon men er slechts in de zomermaanden werken. De studiekosten worden geschat op 60 miljoen en de konstruktiekosten van het booreiland tussen de 5 en 9 miljard B.fr.!

ALLERLEI

■ Bepaalde producentenorganisaties zouden meer kontinuïteit wensen in de haringvisserij. Het is dus voor de handel en voor de producent verkeerd menen zij, dat slechts in bepaalde perioden gevist mag worden. Aldus komt alle aanvoer op één hoop waardoor verminderende prijzen ontstaan en wordt de handel eveneens voor bepaalde problemen gesteld van overbevoorrading, koelruimte, enz.

LICHTE FUEL

Voor verkoop van lichte fuel heeft S.C.A.P. thans ook een verkoop ingericht, zodat men zich tot de H. Baelskaai 27 te Oostende, tel. 32.29.51 steeds mag wenden tussen 8 en 17 uur.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

E.E.G.

■Door de EEG-Commissie werd bij de Raad van ministers een voorstel van verordening ingediend om de loddevangst in het Hoge Noorden in Noorse wateren, en waarvoor een overeenkomst bestond tussen Noorwegen en de EEG, voor de vissers van de EEG-partners af te schaffen in die zin, dat de kwota voor de EEG op nul werd teruggebracht. Dit tot zolang het paaibestand niet hersteld is. Dit is in feite een toegeving vanwege de EEG omdat de overeenkomsten tussen Noorwegen en derde landen van kracht blijven omdat bilaterale verdragen niet eenzijdig mogen opgezegd worden. Zeggen we nog dat België niet bij de loddevangst (voor vismeeldoeleinden) betrokken is.

■ De Franse minister Le Pensec heeft, ter gelegenheid van de vergadering van de tien EEG-ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, betere onderhandelingen gevraagd met de Afrikaanse landen. De minister denkt hierbij in de eerste plaats aan het verkrijgen van goede uitbatingsmogelijkheden voor de Franse vloot op tropische tonijn. Er zijn reeds akkoorden ondertekend met Senegal, Guinée-Conakry en Ekwatoriaal-Guinée. Maar Le Pensec wenst dat de EEG-kommissie in dit verband ook besprekingen aanknoopt met Ghana, Le Gabon, Sao-Thomé en Principe, Angola en Cap Vert.

■ Ter gelegenheid van de EEG-bijeenkomst heeft de Franse minister Le Pensec ondermeer gewezen op de toenemende wrijvingen en incidenten in het Franse gedeelte van de Golf van Cascogne, met Spaanse vissersvaartuigen en met onder Britse vlag heringeschreven Spaanse vissersvaartuigen. Deze incidenten slaan gewoonlijk op de afwezigheid bij de Spaanse vissersvaartuigen over het aan boord hebben van een vergunning en voor deze die er wel één hebben over ondermaatse visvangst. Hij zal zelf zijn goedkeuring onthouden aan nieuw te aanvaarden reglementen zolang bepaalde zaken niet genormaliseerd worden.

INDIE

■ Indië heeft tussen april 1981 en einde maart 1982 voor 52 duizend ton bevroren garnalen uitgevoerd voor een waarde van 13 miljard Bfr hetzij aan een gemiddelde prijs van 250 Bfr per kg. Het totaal van de uitvoerwaarde is gestegen met 22 % ten overstaan van dezelfde jaarperiode 80-81. De tonnage van het gezamelijk uitvoerprodukt is echter met 7 % verminderd.

ALLERLEI

■ Als gevolg van de teruggang in de ekonomie en veel inkomstderving bij de werkende bevolking, stelt men vast dat de kip en het ei aan het terugkomen zijn ten nadele van vlees en vis. Men ziet zich in veel huishoudens verplicht te zaaien naar de zak zoals men het hier uitdrukt.

■ Op het laatst van september was de attractie in de haven van Dublin, het grootste marine-onderzoekingsvaartuig ter wereld, de 126 m. lange „Mistislav Keldysh" uit Rusland met als thuishaven Kaliningrad in de Baltische Zee. Het vaartuig heeft een bemanning van 65 en had 60 wetenschappelijke onderzoekers aan boord. Er waren eveneens zichtbaar op het dek van het vaartuig, twee bathyskaafse kleine onderzeeboten voor zeebodemonderzoek.

■ De faktorijschepen, die de makreel op zee overnemen voor Egypte, zijn het meest welkom omdat zij geen grens stellen aan de grootte van de makreel. Roemeense faktorijschepen weigeren echter de makreel wanneer deze kleiner is dan 25 cm., hetgeen het geval was voor 50% van de vangst bij bepaalde treilers. Inderdaad nadat in het begin van het makreelseizoen op de Minch, in veel gevallen de makreel per stuk bijna één kg., haalde, zijn thans scholen van heel wat kleiner makreel de Minch-area binnen gekomen, van ongeveer 300 gram het stuk.

■ Thans werd reeds 43 duizend ton makreel op de Minch, hetzij aan boord van de faktorijschepen, hetzij aan wal gebracht, tegen 60 duizend ton verleden jaar, toen de makreelvisserij echter twee weken eerder startte. Nog zo 7,4 duizend ton werd ook in Deense havens gelost. Het gaat hier doorgaans over makreel van kleiner stuk, die in Denemarken gemakkelijker afzet vindt.

■ „The British Association of Canned Food importers", de Britse Vereniging van Invoerders voor ingeblikte voeding, zullen een televisiepromotie starten voor de verkoop van ingeblikte zalm. Het gaat om Alaska-zalm en de kampagne zelf zal 42 miljoen B.fr. kosten. Start van deze kampagne op 15 november tot en met 17 december 1982. Ondertussen is de vistreinkampagne uitgaande van de Sea-Fish Industry Authority die de voornaamste Britse steden zal aandoen, eveneens van start gegaan. Deze kampagne kost 7,2 miljoen B.fr. De kost van de televisie-kampagne voor Alaska ingeblikte zalm, wordt in zijn geheel ten laste van de regering van Alaska genomen.

■ Dat de makreelvisserij een bijzonder belang heeft gekregen in de laatste jaren blijkt uit de gevoelige stijging van de E.E.G.-uitvoercijfers. In 1974 was dit slechts 42 duizend ton om in 1981 op te lopen tot 500 duizend ton. Derde landen en de Oostbloklanden namen hiervan het leeuwenaandeel met 435 duizend ton. Nederland en Groot-Brittannië waren de grootste uitvoerders.

■ Nigeria op de West-Afrikaanse kust is de grootste afnemer van makreel uit de West-Europese landen. In 1981 voerde dit land rond de 250 duizend ton makreel in uit West-Europese landen. Daarenboven op kwam er dan heel wat invoer uit Rusland en de Oostbloklanden, hoofdzakelijk makreel en horsmakreel (onze poer), waarvan heel wat voortkomende van de overladingen van makreel op zee via, vooral Schotse seinetreilers. Nigeria heeft inderdaad grote nood aan proteïnen voor zijn snel groeiende bevolking die men thans op 90 miljoen inwoners schat.

■ De E.E.G.-export van makreel hangt in hoofdzaak af van de uitvoer naar het West-Afrikaans land Nigeria, dat 250 duizend ton opneemt. Deze eenzijdige export naar één enkel land biedt echter wel het gevaar dat men te veel van de ekonomie van één enkel land gaat afhangen. Dit had reeds gevolgen voor de Nederlandse en de Britse export van bevroren makreel, toen Nigeria zijn invoer moest beperken omdat het niet meer over voldoende deviezen beschikte. Thans zoekt men een kompensatie in Egypte en de Ierse minister voor de visserij bracht reeds een bezoek aan dit land in verband met mogelijke invoer van Ierse makreel.

■ Men is aan de voorbereidingen toe van een studie voor een tunnel van Gibraltar naar Marrokko onder de Middellandse Zee. Deze tunnel zou 47 km. lang zijn waarvan 26 km. onder water. Een treinverbinding met 3 sporen zou aangelegd worden voor de huidige trafiek tussen de plaatsen, Gibraltar en Punta Paloma in Marrokko, zijnde passagiersvervoer voor 700.000 man en 4 miljoen ton goederen. Als men er zo lang zal aan denken als aan de tunnel Calais-Dover, dan zal de realisatie hiervan nog wel een tijdje duren.

DOORBRAAK INZAKE GOEDKOPE PRODUKTIE VAN WATERSTOF

Aan de „A en M" universiteit in de Amerikaanse staat Texas is een revolutionair proces ontwikkeld voor de produktie van waterstof uit water. De volgens het proces geproduceerde waterstof is niet duurder dan benzine en kan als brandstof dienen in auto's, fabrieken en woningen, zo hebben medewerkers van de universiteit bekendgemaakt.

Tot nu toe was het niet mogelijk bij het produceren van waterstof uit water een zodanig rendement te halen dat commerciële toepassing mogelijk zou zijn. Het hoofd van het centrum voor waterstofonderzoek aan de Amerikaanse universiteit, de elektrochemicus John Brokris, verklaarde dat bij het nieuwe proces eindelijk de „magische grens" van tien procent is doorbroken, dat wil zeggen dat meer dan tien procent van de in water aanwezige waterstof kan worden vrijgemaakt. Hij zei dat in zijn laboratorium over het algemeen een percentage van dertien wordt gehaald. Misschien kan het percentage nog hoger komen, maar de resultaten van de experimenten moeten nog worden geanalyseerd, aldus Brokris.

Bij het proces worden de watermoleculen ontleed in waterstof en zuurstof door middel van elektrolyse. Het bereiken van een hoog rendement is te danken aan het gebruik van twee nieuw ontwikkelde elektrodes, een foto-anode en een fotokathode. De elektrodes bestaan uit materialen die op grote schaal tegen lage kosten kunnen worden geproduceerd, zoals silicium.

Volgens een woordvoerder van de universiteit in Texas kan waterstof worden gebruikt voor het aandrijven van auto's als er kleine veranderingen aan de huidige motoren, worden aangebracht. Belangrijke voordelen van waterstof boven olieprodukten zijn de onbeperkte beschikbaarheid van de grondstof, water, en de milieuvriendelijkheid.

De vraag stelt zich echter in hoeverre ook later gasoil op schepen daardoor zou kunnen vervangen worden en welke radikale omvormingen inzake motoren daardoor tot stand zouden dienen gebracht te worden, plus de kosten en mogelijkheden er aan verbonden.

Het zal in alle geval nog niet voor de eerstvolgende jaren zijn, dat we daaraan hoeven te denken.

Tenslotte dient opgemerkt dat de vraag zich nog altijd stelt in hoeverre dit een besparend middel zal zijn en hoe hoog de kosten van dit alles zullen oplopen.

Ook zijn dit toekomstprojekten, maar of ze ooit zullen toelaten de kostenprijs voor exploitatie van vissersvaartuigen gevoelig te drukken, dient afgewacht.

Hopen we het maar... luchtkastelen bouwen is gevaarlijk.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

»■ Ter gelegenheid van een bezoek van de president van Ekwatoriaal-Guinée, kolonel Obiang N'Guéma, heeft de Franse minister Le Pensec de toelating verkregen voor de Franse visserij op de tropische tonijn om terug in de 200-mijlszone van Guinée toegelaten te worden. Dit zou van belang kunnen zijn voor de tonijnvisserij van de Franse haven Concarneau. Ekwatoriaal-Guinée zou hiervoor een vergoeding toegewezen worden. De EEG moet deze voorlopige overeenkomst overnemen en uitwerken.

■ Toen de Franse vedette „Marjolaine" in de richting vaarde van de Spaanse treiler „San Eduardo" uit Bilbao, kennelijk met de bedoeling om tot een inspektie over te gaan, liet deze laatste zijn net op de zeebodem achter. Men veronderstelt dat het om een ondermaats net ging. Een inspektie van het vaartuig bracht echter 130 gekamoufleerde kisten aan het licht met wijting van 5 tot 15 cm ! Hierop werd de „San Eduardo" naar Bordeaux overgebracht waar de vis in beslag werd genomen en het vaartuig de haven slechts mocht verlaten na het bezorgen van een waarborg.

■ Vanaf 2 oktober hebben de Franse schelpenvissers de toelating om de St-Jakobsschelpen te vissen in het oostelijk gedeelte van het Kanaal en dit tot 15 mei 1983. Slechts de diepten van de Seinebaai mogen nog niet bevist worden. Hiervoor krijgt men slechts de toelating tot vissen vanaf 15 november 1982 tot 31 maart. Er zal een strenge kontrole staan op het ondermaats vissen met als sanktie het intrekken van de vergunning. De visserij zal eveneens het weekend verboden zijn en er mag in de overige dagen slechts in totaal 48 uur aan het vissen besteed worden. Ook is het vissen op de St-Jakobsschelp verboden aan eenheden boven de 50 brt.

■ Verleden week hebben niet minder dan 300 marinebiologen verzameling geblazen in het Franse Brest om hun bevindingen aan elkaar te toetsen. Er waren er uit Groot-Brittannië, Denemarken, Duitsland, Zweden, Noorwegen, België, enz... zonder natuurlijk de Fransen te vergeten die de bijeenkomst ingericht hadden.

■ Het thema van de 17de Europese bijeenkomst van marinebiologen te Brest handelde over de veranderingen en evoluties in de marine-ekosystemen, dit zowel als gevolg van de waterbezoedelingen, waterverwarming door de kernenergiestations, olieverontreiniging, overbevissing, ontstaan van nieuwe onderzeeflora waardoor er een andere vissoort komt leven in de plaats van de voorgaande, enz... Het ging hier dan ook vooral over het zeebodemonderzoek en over... de instrumenten die men daarvoor gebruikt.

■ Verleden week hebben niet minder dan 300 marinebiologen verzameling geblazen in het Franse Brest om hun bevindingen aan elkaar te toetsen. Er waren er uit Groot-Brittannië, Denemarken, Duitsland, Zweden, Noorwegen, België, enz... zonder natuurlijk de Fransen te vergeten die de bijeenkomst ingericht hadden.

■ Het thema van de 17de Europese bijeenkomst van marinebiologen te Brest handelde over de veranderingen en evoluties in de marine-ekosystemen, dit zowel als gevolg van de waterbezoedelingen, waterverwarming door de kernenergiestations, olieverontreiniging, overbevissing, ontstaan van nieuwe onderzeeflora waardoor er een andere vissoort komt leven in de plaats van de voorgaande, enz... Het ging hier dan ook vooral over het zeebodemonderzoek en over... de instrumenten die men daarvoor gebruikt.

IJSLAND

■ Voor IJsland zal het een rekordjaar worden wat de uitvoer van ingeblikte garnaal betreft. Thans werden reeds bestellingen afgesloten voor bijna zes miljoen blikjes, hetgeen twee- tot driemaal de uitvoer in 1981 betekent. Het is vooral West-Duitsland die gevoelig zijn invoer van ingeblikte IJslandse garnaal heeft opgedreven. Door het Westduitse order alleen reeds, zullen 3 tot 4 verwerkingsbedrijven tot praktisch het einde van het jaar op volle kracht kunnen werken. Voor heel wat andere vissoorten is in de IJslandse uitvoer eerder een achteruitgang vast te stellen, ook al als gevolg van bepaalde door de regering opgelegde vangstbeperkingen.

■ De presidente van IJsland, mevrouw Vigdis Finnbogadottir, heeft verleden maand een bezoek gebracht aan Groenland voor de herdenking van het stichten van de nederzetting van IJslandse uitwijkelingen thans duizend jaar geleden, onder het leiderschap van Erik, bijgenaamd de Rode Erik.

■ IJsland heeft vastgesteld dat nog weinig zalm terugkeert naar de IJslandse rivieren en stromen om er kuit te schieten. Dit is een gevolg van overbevissing van de zalm in hun trek naar de IJslandse stromen. Het is vooral ter hoogte van de Faroër-eilanden dat de overbevissing gebeurt. Thans wenst IJsland in samenwerking met Denemarken dat door de Internationale Zeekonferentie bepaalde wetten zouden genomen worden die de overbevissing binst de trek van de zalm om kuit te gaan schieten in de noordelijke stromen, te beperken of minstens aan banden te leggen.

KOMT ER EEN DOORBRAAK VAN LUCHTGEKOELDE MOTOREN TOT 500 PK ?

In de visserij gaat men meer en meer over tot luchtgekoelde motoren. Zo werden er in Japan in de laatste tijd meer dan 32 duizend visserswaartuigen voorzien van een luchtgekoelde motor.

Alhoewel dit tot heden hoofdzakelijk voor kleine vaartuigen gold, en we stellen de vraag wie de kleine, luchtgekoelde Listermotoren niet kent, heeft men thans baanbrekend werk geleverd om ook groter schepen van een luchtgekoelde motor te voorzien.

Een van de grootste Europese motorenfabrieken heeft na zeer uitgebreid en moeilijk onderzoekingswerk reeds laten weten dat men binnenkort luchtgekoelde motoren, gaande tot 500 pk zal kunnen op de markt brengen. Een bijzonder voordeel voor deze motor is het feit, dat men hiermede de waterbuizen die het water aanvoeren uitsluit en hiermede eveneens heel wat gevaar voor lekke buizen. Ook zal men dan niet meer te doen hebben met een blokkeren van de watertoevoer door allerlei vuil dat zich in het water bevindt, zoals vuilnis, touwwerk, plastiek, slib, enz... Ook kan er geen sprake meer zijn van barsten in de blok bij hoge vriestemperaturen wanneer bv. het schip stil ligt. Luchtgekoelde motoren zijn ook vrij van ontploffingen in de bilges door ophoping van gas, daar de luchtstroming in de machinekamer door de luchtgekoelde motoren, deze gaskoncentraties wegblazen. Een ander voordeel van luchtgekoelde motoren is ook het feit, dat deze veel sneller op temperatuur zijn, waardoor eveneens de aanleiding tot hetgeen men koude korrosie noemt, door het aanwenden van oliën met grootzwavelgehalte, grotendeels wegvalt. Ook het onderhoud valt gemakkelijker uit.

In droogdokken voor het kuisen van de romp en het schilderen kan de motor aangezet worden voor het voortbrengen van elektriciteit of hydraulische kracht. Ook voor motorherstellingen die uitbouw noodzakelijk maken is door de afwezigheid van radiatoren en afkoppeling van pijpen minder tijd gevergd. Cylinders, cylinderkoppen, pistons, enz... kunnen in- en uitgebouwd worden zonder eerst andere delen van de motor te moeten verwijderen. Wel dient er gezorgd voor een goede verluchting met verse lucht van de machinekamer via speciale geleiders, voor de afvoer van de warme lucht.

Anderzijds werden door de motorenfabriek bepaalde nadelen opgelost, onder meer deze van snelle overhitting door een gebrek aan de nodige verse koele lucht.

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