

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

## DEENSE BOYCOT VAN E.E.G.-VISSERIJBELEID

Verleden week is een EEG-visserijbeleid door de starre houding van Denemarken mislukt. De overige Negen waren wel tot een akkoord gekomen, maar dit was niet naar de zin van de verwaande Deense slokop. Aan Denemarken werd dan tot 8 november de tijd gelaten om met ja of neen te antwoorden na een tiental dagen van rijp overleg. Het is dus neen geworden! Ondertussen hadden de overige partnerlanden reeds gedreigd om alleen te vertrekken op basis van de bijna rond gekomen overeenkomst en het Deens veto niet te aanvaarden zoals men dit vroeger in de landbouw reeds gedaan heeft met het Brits veto. Dit land heeft dan tenslotte moeten bijdraaien.

De reden waarom Denemarken niet akkoord gaat, draait rond de bijkomende eisen door dit land gesteld, namelijk een bijkomend contingent van 20 duizend ton makreel onder de Britse kust, zeven bijkomende visvergunningen rond de Shetlandeilanden en verhogingen van contingenten voor andere vissoorten.

Als we overwegen dat Denemarken één van de grootste schulddigen is aan de jarenlange overbevissing, pufvisserij en de uitmoording van de haring voor vismeel-doeleinden en dat dit zelfde land zich op deze visserij beroepen heeft en er in geslaagd is om zeer grote kwota los te krijgen uit de totale kwota van de EEG, dan is het werkelijk wraakroepend wat thans is gebeurd. We zijn zelfs van oordeel dat de toegevingen die de Negen in laatste instantie aan deze egoïstische slokop deden, totaal verkeerd zijn. Men heeft aan Denemarken, om toch maar dit land te overtuigen, een bijkomend kwota van 10 duizend ton makreel toegekend, verder nog 1.500 ton schelvis die van de Duitsers afgenomen werden en 2 duizend ton kabeljauw indien het zou blijken dat de stock kabeljauw dit zou mogelijk maken. Anderzijds werd de overeenkomst, die vroeger omzeggens de volledige instemming van de andere landen gekregen had, verscheidene malen aangepast om het, zogezegd aanvaardbaar te kunnen maken voor de Denen. Dit was allemaal boter aan de galg.

We zijn zelfs van oordeel dat de inschikkelijke houding van de Negen tegenover Denemarken te ver is gegaan en meer gelijkt op onderdanigheid en lankmoedigheid.

Denemarken is ook het enige land dat zijn vloot nooit uitgesaneerd heeft zoals dit onder meer in het bijzonder bij Nederland en bij ons het geval was. Ook de andere landen, voor wat de diepzeevloot betreft en in het bijzonder Groot-Brittannië, West-Duitsland en Frankrijk, hebben zich grote opofferingen getroost. Alleen Denemarken wenst nog altijd op de volle capaciteit van zijn grote vloot door te vissen. We menen dat het dan ook maar moet gaan zonder Denemarken en dat men dit land dan maar best isoleert, alhoewel het zich sterk maakt dan ook de visserij-overeenkomsten tussen Groenland en de EEG te gaan kelderden, waardoor Duitsland het slachtoffer zou worden.

Als Denemarken anderzijds op zijn eigen 200 mijlszone zou aangewezen zijn, ook als in dit land dank zij een tamelijke grote kust, in een bevoorreligde situatie zit, dan zou dit land een groot deel

van haar vloot moeten uitsaneren. Hopelijk gaat men dit van Deense zijde tenslotte inzien.

Praktisch alle ministers van de overige partnerlanden hebben de Deense houding onbegrijpelijk genoemd omdat in de loop van de vroegere onderhandelingen reeds bij herhaling aan haar eisen werd tegemoet gekomen. Minister Peter Walker uit Groot-Brittannië, Ertl van West-Duitsland, Le Pensec bij onze zuiderburen en verder onze eigen minister De Keersmaecker waren zeer scherp in hun commentaar op de Deense hou-

ding waardoor een gemeenschappelijk visserijbeleid wordt gekelderd. Vooral de Britten zullen van deze gelegenheid gebruik maken om terug eisen te stellen voor exclusieve visserijzones die veel verder zullen strekken dan de 6-mijlsgrens en voor bepaalde gebieden de 12-mijlsgrens. De historische visserijrechten werden nu erkend door de Britten. Hopen we nu maar dat door de fout van Denemarken, één en ander weer niet op de helling gezet wordt.

## WORDT IJSLANDCOMMISSIE TERUG OPGERICHT?

We vernemen, dat er sprake is om met de IJslandcommissie, die enkele jaren terug opgericht werd de opportuniteit te bepalen van aanlandingen van IJslandse vis van treilers uit IJsland zelf, terug van wal te steken. Op dit ogenblik waren heel wat meer Belgische IJslanders bedrijvig en wenste men een regeling te treffen om de Oostendse afslag niet te overbevoorraden met IJslandse vis en de aanvoeren met meer regelmaat te spreiden.

Wat toen echter begrijpelijk was, is het thans echter veel minder of bijna onbestaande. De Belgische markt roept om goede IJslandvis, omdat de aanvoer van deze vis door eigen schepen praktisch onbestaande is geworden. Wil Oostende in het bijzonder en België in het algemeen als markt voor IJslandse vis niet opgedoekt worden, dan is het zeer noodzakelijk dat voorwaarden geschepet worden om zelfs de rechtstreekse aanvoer uit IJsland te bevorderen. Deze stellingname van ons is zeker niet in het nadeel van onze eigen IJslandse treilers, want om een markt voor IJslandse vis in stand te kunnen houden alsmede kopers van IJslandse vis niet weg te jagen of te laten verkommeren is een regelmatig aanvoer van vis nodig. Kortzichtigheid in verband hiermede zal tot eigen schade leiden. Ik herinner mij als jongeling een opmerking die ik mij maakte toen ik te Gent in de Beenhouwersstraat terecht kwam dit nog vóór de tweede wereldoorlog waar tientallen beenhouwerijen, zo maar nevens elkaar hun vleeswaren aanboden. Ik vroeg mij toen ook af waarom deze mensen zichzelf konkurrentie aandeden door zich zo maar nevens elkaar voor verkoop te vestigen. Een kennis van mij antwoordde me toen, dat al deze tientallen beenhouwerijen juist goed aan hun trekken kwamen omdat de mensen die vlees nodig hadden zich naar de Beenhouwersstraat begaven omdat daar een zeer rijke keuze voorhanden was en men er een diversiteit van vleeswaren aantrof. Een goede gestoffeerde markt trekt dus kopers aan, hetgeen ten slotte voordelig zal uitdraaien voor de producenten, dus ook voor de nog enkele overgebleven eigen IJslandse schepen. Zo nu en dan maar eens, om de 2 of 3 weken een aanvoer van IJslandse vis, houdt het gevaar in, dat veel vroegere ko-

pers van deze vis, zich nu ingericht weten en hun afnemers ingesteld werden op vis komende van andere visgronden of van andere landen ingevoerd, waardoor ze uit de handen van groot invoerders moeten eten.

Wel gaan we akkoord, dat men er belang bij heeft aan een spreiding en dit dan vooral in een beginperiode. Maar daar schijnen de treilers uit IJsland zelf voor te zorgen.

Het is wel in zekere mate frustrerend voor onze eigen IJslanders, en we voelen dit zelf aan, dat de vaartuigen uit IJsland zo maar onder de neus van onze eigen IJslanders komen verkopen, terwijl de onze door de IJslandse autoriteiten zoveel beperkingen opgelegd worden dat deze visserij praktisch over een groot deel van het jaar, niet meer renderend kan uitgeoefend worden. Dit vinden we echt jammer, maar het verbieden Belgische afslagen aan te doen, is geen oplossing. Integendeel moet hier een markt voor IJslandse vis, als we het zo mogen uitdrukken, warm gehouden worden, dus ook voor onze eigen schepen. De verkoop in buitenlandse havens wordt trouwens meer en meer gemeengoed. Hoeveel van onze treilers, en dan zeker niet van de minste, gaan niet in Engeland, en meer speciaal te Grimsby verkopen? Sommigen in Denemarken, enz...

En brengt de verkoop van vis door IJslandse treilers soms geen zaad in het bakje voor de Stad Oostende, voor de verwerkingsbedrijven, voor de lossers, enz...?

We herhalen dat dit probleem veel ruimer moet gezien worden en dat het verkeerd is de eigen afslag en markt zo klein mogelijk te houden met het bedriegelijke inzicht, dat hierdoor de eigen vis groter prijzen zal halen. Dit kan zeker een tijdje het geval zijn, maar de kopers zullen hieruit hun gevolgtrekkingen nemen en de eigen afslagen verlaten en zich eventueel tot het buitenland richten. Het is dus geen oplossing zich uit zuiver kortzichtigheid en uit vermeend eigenbelang tegen een regelmatige aanvoer, en we drukken wel op het woord regelmatig, te keren, want dit zal zich ten slotte tegen de eigen verkoopsbelangen van de reders richten.

P.V.

# DWAZE PANIEK EN SCHADEVEROORZAKENDE TITEL!

## Onverantwoordelijke mededelingen

We worden voor de zoveelste maal, van uit de pen van dezelfde op sensatiebeluste medewerker van een nationaal dagblad F.V., gekonfronteerd met een titel in grote opmaak die weerom voor de nodige paniek en schade zal zorgen ten opzichte van de vishandel in het algemeen en de visser in het bijzonder.

Met een grote, zeer de aandacht trekkende titel, lezen we immers: „SPOREN VAN OLIEVERVUILING IN VIS”. Wetende dat veel mensen dagbladen lezen met de grote titels alleen en dat het ten slotte de hoofding is die onder grote opmaak voorgesteld, het meest blijft, kunnen we niet anders dan betreuren dat persmensen zoals deze F.V. van een volks dagblad, voorgelicht door de secretaris van de Rederscentrale dergelijke misleidende en sensatieverwekkende titels gebruikt welke langs alle kanten de vishandel en visverwerkende nijverheid en dus ook de visserij ten onrechte enorme schade berokkent.

Inderdaad ziet zelfde medewerker in het artikel zich zelfs verplicht woordelijk te schrijven dat de studies tenslotte besluiten dat er momenteel HELEMAAL NIETS ALARMEREND aan de hand is!!

Dit was dus de aangewezen titel, die betrokken medewerker had moeten kiezen, namelijk de conclusies van de studie gedaan door ing. K. Vandamme van het Rijksstation voor de Zeevisserij.

Ook lezen we in bewust artikel van F.V. dat, wat het gehalte aan koolwaterstoffen in het zeewater en in het sediment betreft, ir. Vandamme tot de konklusie komt, dat de concentraties zo klein zijn, dat men ZE NIET MEER KAN METEN. Dat bewijst, lezen we verder, dat het kontinentaal plat vóór de Belgische kust voorlopig GESPAARD IS GEBLEVEN VAN INGRIJPENDE VERVUILING. De stalen water en sedimenten die voor dit onderzoek werden genomen, waren afkomstig uit het kustwater vóór Nieuwpoort, Oostende en Knokke en ook uit de zone voor dumping van industrieel afval.

Ook wat de aanwezigheid van pesticiden betreft, is, volgens het artikel, het besluit van ir. Vandamme dat de aanwezigheid van deze toxische elementen over het algemeen laag ligt, in ELK GEVAL VER BENEDEN DE

GRENS die internationaal voor de volksgezondheid gevaarlijk wordt geacht. Waarom dan in dergelijk geval, dergelijke dwaze titels de wereld inzenden.

F.V. heeft voor de zoveelste maal paniek gezaaid met zijn titel en de visserij geen dienst bewezen, vooral omdat verder in het artikel duidelijk blijkt dat er absoluut niets aan de hand is. De dwaze betiteling heeft weerom eens veel schade toegebracht aan de visserij, omdat te veel mensen al te veel een dagblad met de titels alleen lezen en dat in feite de titel, het leidend motief is of moet zijn. Men heeft weer een kans gemist om een dienst te bewijzen aan de visserij om het juist andersom te betiteln.

Treurige geestesgesteldheid van journalisten die alleen op sensatie belust zijn.

## Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

# ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd andermaal geprobeerd nieuwe elementen te vinden inzake het vergaan van de O.202 „Pelagus” voor de kust van Vestmanayaer op IJsland. Dit keer was motorist Rouzée Daniël aan de beurt die vooral uitleg gaf nopens het motordefect dat zich voordeed aan boord van de „Pelagus” waar de opsleping door de O.129 „Amandine” noodzakelijk was. Helaas verbrak op een bepaald moment de sleepverbinding en vervolgens sloeg de kloeke treiler te pletter op de rotsmassieven. Getuige Rouzée vertelt op een erg rustige manier dat het alarmsysteem voor de temperatuur van het water en de oliedruk normaal werkten. Eerst hoorde men een scherpe fluittoon van een paar seconden en vervolgens een hevige klap. De motorist is de mening toegedaan dat zich een carterontplofing heeft voorgedaan. Getuige kan verder niet precies vertellen wanneer de schipper de hulp van de kuststations heeft opgeroepen. Hij schat dat ongeveer een uur na de oproep — dat is erg benaderend — de hulpdiensten kwamen opdagen. Vandaar de konklusie van rijkskommissaris Carly dat de schipper er misschien beter had aan gedaan vlugger assistentie van de wal in te roepen. Misschien had het vaartuig — en daarbij vier mensenlevens — kunnen gered worden.

## SABOTAGE?

Een volgend geval betrof de N.579 „Carine”. Toen het vaartuig vertrekkenklaar was stelde de schipper vast dat een van de navigatietoestellen niet werkte. Uiteindelijk wees een onderzoek uit dat een van de draadleidingen was doorgesne-

den. De schipper, die vroeger al werd onderhoord had toen wel een vermoeden, wie de dader zou kunnen zijn. Die verdachte werd dinsdag onderhoord; het gaat met name om Johan Cattoor die net vóór de afvaart meedeelde dat hij liever niet in zee ging. Waarom is nooit duidelijk geworden. Terzake ontkent Cattoor echter de feiten; hij beweert wel de dader te kennen maar die naam geeft hij niet vrij.

## AANVARING TUSSEN Z.319 „PHILADELPHIA” EN SLEEPHOPPERZUIGER „PACIFIC”

Tenslotte vangt de Raad een nieuwe zaak aan, met name de aanvaring tussen de treiler Z.319 „Philadelphia” en de sleepopperzuiger „Pacific” van de firma Decloedt. Drie opvarenden van de treiler worden onderhoord. Eerst en vooral schipper Ackx Roger die erg nauwkeurig — gewapend met zeekaart en logboek — een uiteenzetting geeft van de feiten. De Z.319 had pas een uur eerder de Zeebrugse vissershaven verlaten met bestemming naar de visgronden van de Noord. Gekomen in de buurt van de Scheur-6-boei moest hij echter van de normale koers afwijken om een grote tanker uit de weg te gaan. Een eind verder werd de sleepopperzuiger „Pacific” gezien. Eenmaal vrij van de tanker kwam de treiler weer op de normale koers te liggen met de „Pacific” als een oplopend vaartuig. Aan de snelheid van de „Pacific” kon schipper Ackx vaststellen dat het vaartuig niet langer aan het baggeren was. Op een bepaald moment is de „Pacific” dermate dicht genaderd dat het met de voorsteven ter hoogte van de achtersteven

van de Zeebrugse treiler kwam te liggen en werd door de sleepopper hard bakboord gegeven. Door een manoeuver van het laatste ogenblik kon schipper Ackx nog de gevolgen van de aanvaring verminderen maar toch kreeg de treiler een forse dreun te verduren. Het is duidelijk dat schipper Ackx de „Pacific” steeds als een oplopend vaartuig heeft beschouwd en dus koers en snelheid behield.

Wel weet schipper Ackx nog een pikant detail te vermelden. Met name toen hij zijn verklaring had afgelegd t.o.v. de Zeevaartpolitie te Zeebrugge. Ik werd alleen onderhoord, zegt de schipper, terwijl het onderhoor van de opvarenden van de „Pacific” meer leek op een gezellig onderonsje. Een van de agenten kwam mij zelfs vragen om mijn verklaring te wijzigen maar daar heb ik geen gevolg aan gegeven, aldus schipper Ackx. Dat inspireert rijkskommissaris Carly in ieder geval om te stellen dat hij het gevalletje zal laten onderzoeken.

Matroos Devinck, roerganger op de Zeebrugse treiler op het ogenblik der feiten, vertelt dat de schipper zich even naar de kaartenkamer had begeven voor het uitstippelen van de koers. Volgens getuige was de „Pacific”, die een parallelle koers liep een oplopend vaartuig dat op een bepaald moment een bakboordmanoeuver uitvoerde. Getuige bevestigt verder dat hij noch de schipper van de treiler enig manoeuver hebben uitgevoerd.

# Z.209 „ONEDIN” VERGAAN MAAR VIJF BEMANNINGSLEDEN GERED IN VLOT

De eerste najaarsstormen die de Noordzee teisterden hebben geleid tot het vergaan van de Zeebrugse treiler Z.209 „Onedin”, eigendom van reder Goossens Jean-Pierre en bemand door vijf vissers. Deze laatsten konden zich echter tijdig in veiligheid brengen door over te stappen in het pneumatisch opblaasbaar reddingvlot. Nadien werden zij — na urenlang te hebben rondgezwalpt — opgepikt door de reddingsdiensten van de Luchtmachtbasis te Bolton en overgebracht naar Norfolk. Zondagmorgen vertrokken zij vanuit Felixtowe en omstreeks 8 uur 's morgens zetten zij weer voet aan wal in de vertrouwde haven van Zeebrugge waar zij werden opgewacht door familie en vrienden.

De Z.209 is de derde treiler die dit jaar ingevolge een scheepsramp verloren ging. In januari vergingen in een kort tijdsbestek de Z.574 „Nautilus” nabij Hoop Head en de O.202 „Pelagus” die op de IJslandse kust te pletter sloeg waarbij helaas vier mensenlevens te betreuren vielen. De Z.209 „Onedin” wordt dus de derde in dit trieste rijtje maar gelukkig vielen ook hier geen slachtoffers te betreuren.

## LEK IN MOTORKAMER

De Z.209 was de voorgaande zondag uitgevaren met bestemming naar de visgronden in de buurt van de Humbermonding. Op dat moment zaten de weersomstandigheden mee en kon vrijwel probleemloos gevist worden. Naar het einde van de week toen werden de weersomstandigheden echter minder gunstig maar er kon niettemin voort gevist worden. Toen werd een windkracht zes tot zeven opgetekend en was de zee vrij woelig. Tijdens het vissen hoorde men plots het alarmsysteem aanslaan wat er op wees dat er iets abnormaals aan het gebeuren was in de machinekamer. Daar aangekomen stelde men vast dat de motorkamer pakweg een goede meter onder water stond. De oorzaak van dit lek kon alsnog niet achterhaald worden. Het kan dat het vaartuig gestoten heeft op een onder water zittend voorwerp waardoor een bres werd geslagen in de scheepsromp. Het kan eveneens dat er een buisleiding is gesprongen waardoor het water in het schip kwam. Allemaal veronderstellingen die misschien duidelijker zullen worden tijdens het verdere onderzoek. Schipper Goossens had evenwel spoedig door dat het vaartuig niet meer te redden was. Gedurende meerdere uren werd niettemin nog geprobeerd het schip te redden maar pompen bracht geen zoden aan de dijk. Het water won snel veld en korte tijd later moest schipper-eigenaar Goossens het bevel geven het vaartuig te verlaten. De bemanning stapte over in het reddingvlot terwijl een drietal vuurpijlen werden afgeschoten. Noodseinen via de radio konden toen niet meer worden uitgezonden gezien de electriciteit was uitgevallen door het binnenstromend water. Gelukkig werden de vuurpijlen opgemerkt door de Nederlandse duikboot „Tijgerhaai” die zich naar de plaats van het onheil begaf.

Het bleek voor de „Tijgerhaai” echter onmogelijk de vijf man in het vlot te naderen gezien de onstuimige zee. Men vreesde inderdaad dat men tegen het vlot zou stoten waardoor averij zou kunnen toegebracht worden aan het vlot met misschien noodlottige gevolgen voor de vijf vissers. Gelukkig had men aan boord van de „Tijgerhaai” een noodbericht uitgezonden dat werd opgevangen door Humberradio en korte tijd later kwam er vanaf de wal hulp. Met name een helikopter en die slaagde er in de vijf Zee-

brugse vissers een voor een aan boord te nemen en nadien over te brengen naar de basis van Coltishall. Daar werden de vissers aan een geneeskundig onderzoek onderworpen maar dat bleek negatief waarop de opvarenden werden overgebracht naar Lowestoft. Van daaruit werd dan uitgezien naar de mogelijkheid om huiswaarts te keren. Ondertussen werden zij opgevangen door de diensten van de Seamen Mission die hen voeding en kledij verschafte. Zondagmorgen dan kwam de bemanning te Zeebrugge toe waar zij werden begroet door een ontroerde maar gelukkige familie.

De Z.209 „Onedin” is een stalen treiler die in 1961 werd gebouwd op een Nederlandse scheepswerf te Zaandam. Nadien werd dit vaartuig aangekocht door de rederij „Wielingen” die het twee jaar geleden opnieuw doorverkocht aan reder Goossens Jean-Pierre die dus amper twee jaar eigenaar was van de treiler.

De geredde vissers zijn: schipper-eigenaar Goossens Jean-Pierre (32), wonende Vissersstraat 62 te Zeebrugge; motorist Luc Verbeke (18) uit Knokke-Heist; matroos Fernand Cauwelier (53) uit Knokke-Heist; matroos Franky Devos (20) uit Knokke-Heist en scheepsjongen Gerry Croes (15) uit Blankenberge die aan zijn eerste reis toe was.



Archiefoto van de zaterdagmorgen gezonken Zeebrugse treiler Z.209 „Onedin” voor de kust van Engeland. (Foto PM)



De bemanning van de gezonken Zeebrugse treiler Z.209 „Onedin” bij hun aankomst zondagmorgen in de haven van Zeebrugge. (Foto PM)

# TYPISCH STAALTJE VAN SYNDIKALE CHANTAGE EN AFTRUGGELARIJ

We weten sinds lang dat de syndikaten het niet te nauw nemen en niet vies zijn, wanneer het om eigen syndikale voordelen gaat zonder dat gesyndikeerden hier baat bij hebben en hiervoor zelfs chantage gebruiken.

Een dergelijk staaltje is thans aan de openbaarheid in Groot-Brittannië prijs gegeven, niet-tegenstaande de verwerpelijke praktijken die hierop betrekking hebben, reeds jaren in zwang zijn.

Verscheidene Britse dagbladen hebben inderdaad aan het licht gebracht dat de handelsrederijen, telkens zij een goedkope werkkraft uit de onderontwikkelde landen aan boord nemen, de syndikaten, een soort zwijggeld van 20.500 B.fr. per Afrikaan en Aziaat in de handen moesten stoppen. Dit zwijggeld dat sinds 1973 ingang vond, is intussen opgetrokken geworden tot 29.000 B.fr.!

Dat de rederijen hieraan nog altijd baat hadden, vindt zijn oorzaak in het feit, dat een Brits bemanningslid 55.000 B.fr. betaald wordt en een kleurling 6.000 B.fr. per maand!

De dubbelzinnigheid van de syndikaten en hun cynisme en dit geval, is werkelijk weerzinwekkend. Inderdaad komen zij op voor de gelijkberechtiging en zijn tegen rassenonderscheid, en terzelfdertijd worden zij gekocht door de rederijen om deze onrechtvaardigheden niet alleen te dulden, maar om deze zelfs in stand te houden. Een echte maffia zijn de syndikaten in dit verband inderdaad geworden. Daarom ook worden de acties tegen rederijen, die onder goedkope vlag varen en hun werknemers onderbetalen, door de syndikaten binnen zeer redelijke beperkingen gehouden ten voordele van de betrokken rederijen. We kunnen dit niet anders noemen dan bloedgeld op de rug van verdrukte kleurlingen. Echt iets typisch, dat past in het algemeen kader van wat de syndikaten zijn, noch gewetensbezwaren, noch vies van ongere zaakjes en praktijken.

Volgens preciese inlichtingen vormt dit bloedgeld zelfs 15% van het inkomen van de Britse Transport Werkersbond!

In verband met deze geruchtmakende zaak is de sekretaris van de Internationale Wereldtransport Federatie, de heer Brian Laughton, verleden week te Parijs, ter gelegenheid van een sessie gehouden door de I.T.F. (Internationale Transport Worker Federation), geïnterpelleerd geweest over deze zaak. Dit des te meer daar de I.T.F. reeds sinds lange jaren hardnekkig vecht tegen de onderbetaling van de kleurlingen. Typierend is daarbij nog, dat dezelfde I.T.F. ook haar zetel te Londen heeft.

In zijn tussenkomst kon de Franse algemene sekretaris, de heer Louis Coppin, op zelfde bijeenkomst te Parijs, niet nalaten zijn grote verwondering en ongenoegen over deze praktijken van de Britse Transportbond uit te spreken. Het is zwijggeld voor een passiviteit vanwege de Britse Transportbond noemde hij dit.

Wat de algemene sekretaris van de Internationale Wereld Transportbond betreft, de hoger genoemde Brian Laughton, heeft hij de feiten niet durven ontkennen maar heeft hij de Britse Transportbond verdedigd in die zin, dat betrokken innig beter past in het Brits concept(!) van het syndikalisme. Ondertussen werd ook reeds

uitgemaakt, dat dit geld in een zwarte pot gaat waarvan het gebruik niet duidelijk kon vastgelegd worden. De Britse Transportbond liet nog opmerken, dat zij wel op de bres staan voor gelijke betaling aan alle bemanningsleden, maar dat het de betrokken regeringen zijn van de ontwikkelingslanden, die niet akkoord gaan dat hun onderdanen lonen zouden opstrijken, die hoger zouden liggen dan deze van de best betaalde ambtenaren in deze ontwikkelingslanden. Het ligt dus, zagezegd niet aan de Britse Transportbond dat zij er niet in slagen de lonen te laten optrekken van de kleurlingen.

In elk geval heeft de Britse Transportbond een zeer slechte beurt gekregen, vooral ook onder de eigen leden-syndikalistes, terwijl anderzijds voor de publieke opinie weer eens een tipje is opgelicht van de vuile praktijken die er in syndi-

kale middens op na gehouden worden. Trouwens stellen de syndikaten zich regelmatig boven en buiten de wet, ook al in hun optreden gepaard gaande met bedreigingen, broodroof en slagen en verwondingen aan werwilligen. Het is hoog tijd dat men de syndikaten eveneens aan 's lands wetten onderwerpt, hen verplicht een rechtspersoonlijkheid op te nemen opdat zij voor onwettelijkheden zouden kunnen in beschuldiging gesteld worden en dat hen de verplichting opgelegd wordt, met recht op inzage, om een complete boekhouding te houden. Het zijn ook de enigen die over een onbegrensde fiscale vrijheid beschikken en geen verantwoordelijkheid dienen te geven van de bestede gelden, ook al worden zij ten eigen profijte en bate van de leiders aangewend.

En dat noemen zij in ons land democratie en vrijheid van arbeid. Zou Debuone zijn gesyndikeerden eens willen wijsmaken hoe hij schatrijk geworden is en met wiens centen?

Hier is het spreekwoord nog steeds: „Laat u opruilen, luister naar mijn woorden, maar kijk niet naar mijn daden!”

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

# PASSAGIERS- EN VOERTUIGENTRAFIEK VERDER ACHTERUIT TE ZEEBRUGGE

## ENKELE VOORAFGAANDE OVERWEGINGEN

Het dagblad „Antwerpse Lloyd” gaf vorige week vrijdag, van de hand van hun medewerker de heer Vander Zee omtrent de passagiers- en voertuigentrafiek tussen Engeland en Zeebrugge een volledig overzicht van de toestand gedurende de eerste negen maanden van het jaar 1982, waaruit duidelijk een bestendige achteruitgang van deze beide trafieken blijkt.

De reden daarvoor is niet alleen gelegen in de overcapaciteit van de kanaaldiensten naar Calais en nu ook naar Oostende, maar er dient ook rekening gehouden met de betere ligging van de havens zuidelijker van Zeebrugge gelegen, die voor wat Frankrijk betreft van belang is en voor wat Oostende aangaat, het een feit is dat, moest Oostende over meer ruimte beschikken voor het landen en stationeren, deze haven veel centraler gelegen is voor het Europees vervoer en verder de Oostende-Doverlijn zeer modern en comfortabel ingericht is dan alle andere lijnen van vervoer van vrachten en vooral passagiers.

Het volstaat als passagier de Oostende-Doverlijn of Calais-Dover en Zeebrugge-Dover te nemen om er zich van te kunnen overtuigen.

Wat echter te betreuren valt, is het feit dat er voor deze lijn veel te weinig publiciteit gemaakt wordt en men te Dover talrijke brochures in handen gedruwd wordt voor de Franse en Zeebrugse lijn, maar geen voor de trafiek der Oostende-Doverlijn. Wie ons niet gelooft, hoeft slechts de reis te maken en zich te Dover in te lichten.

Verder viel ons op dat passagiers van uit Deinze en Gent de weg Calais-Dover hadden genomen omdat ze gemakkelijk Calais bereikten en die lijn goedkoper leek. Wat men daarbij echter vergat, was het tijdverlies en de kosten van dure brandstof voor het reizen van Deinze naar Calais, daar zijn auto te laten staan en dezelfde weg terug van Calais naar Deinze af te leggen. Verder stelden we vast dat diezelfde toeristen 's avonds langs Dover-Oostende moesten terugkeren omdat tengevolge van slecht weder de dienst Dover-Calais geschorst was en Oostende-Dover praktisch nooit. Weliswaar werd men per autocar in de late avond naar Calais gevoerd, maar of dat aangenaam was, tijd- en geldwinnend, zullen die toeristen zelf ondervonden hebben. Het is ten andere een onweerlegbaar feit, dat de Oostende-Doverlijn tot de snelste, modernste en best ingerichte behoort van het passagiersvervoer tussen Engeland en het vasteland.

Daarenboven zijn de reizen zeer goedkoop. Wanneer men anders per SABENA-vliegtuig Londen van uit Brussel, Charleroi, Luik of Antwerpen wil bereiken, dan kost dit minstens 9.000 fr. en dan is men nog maar in Heathrow op zeker een uur van het centrum van Londen gelegen.

SABENA heeft er immers een handje van weg de goedkope trafieklijn van BAF naar Southend te boycotten om vooral industriëlen te verplichten een SABENA-vliegtuig te nemen dat te Oos-

tende om 8.30 uur vertrekt, waar BAF dit jaar bedoemd werd om alleen 's namiddags rond 15 uur af te reizen.

Het is daarom een feit dat voor wat het passagiersvervoer betreft, rekening houdend met afstanden per auto, tijd en gemak de Oostende-Doverlijn de andere met Engeland primeert en moest Oostende over meer plaatsruimte beschikken voor het zwaar vervoer, ook hier een enorm gemak voor het wegvervoer zou ontstaan, daar Oostende centraal gelegen is en de autostrade op 200 meter van de aankomstlijn, naar alle delen van centraal Europa leidt.

We hebben gemeend de medewerker van het dagblad „Antwerpse Lloyd” ook eens hierop te moeten wijzen.

Wij zijn immers mensen die zeer kritisch en gemakkelijk onze eigen instellingen bekijken. En dat mag ook wel eens het omgekeerde zijn, wanneer het met de werkelijkheid overeenstemt.

P.V.

We geven hierna weder wat de medewerker van „Antwerpse Lloyd”, omtrent de trafiek der negen eerste maanden van en naar Zeebrugge weergeeft.

Deze luidt:

**Net als vorig jaar gaat de passagiers- en toeristische voertuigentrafiek achteruit in de Zeebrugse haven. Aldus noteren wij voor de eerste 9 maanden van dit jaar een terugloop met 4,3% en 4,6% respectievelijk voor passagiers en voertuigen.**

In 1981 sloot de eindbalans van de Zeebrugse Kanaaltrafiek met rode cijfers af. We brengen deze cijfers hieronder in herinnering om een duidelijker overzicht te hebben van de huidige evolutie trend:

Jaar 1981	Aantal	Evolutie
Passagiers	2.309.394	- 0,1%
Voertuigen	739.010	- 11 %

De oorzaken van deze constante achteruitgang zijn gekend: overcapaciteit op de Kanaaldiensten met de daaruit voortvloeiende tarievenoorlog, groeiende aantrekkingskracht van de Haven van Calais en het chronisch deficit in de handelsbalans van het Verenigd Koninkrijk.

### Balans van de eerste 9 maanden 1982 andermaal regressief

Wat nu de resultaten betreft voor de eerste drie kwartalen van huidig boekjaar, zien we de cijfers van het passagiers- en voertuigenvervoer verder slinken. Het aantal overvaarten van carferries is trouwens nagenoeg in dezelfde verhouding gedaald, nl. -4,4%. De treinferries van de Harwich-lijn verminderen hun veerdiensten met 45%, wat een gevoelige weerslag heeft op de vrachtrafiek zoals we het straks zullen toelichten. Aldus samengevat qua havenbeweging:

Kanaaltrafiek 1-9/1982	Aantal overvaarten	Evolutie
Treinferries	494	- 45 %
Carferries	7.844	- 4,4%
TOTAAL	8.338	- 8 %

### Passagiers- en voertuigentrafiek respectievelijk met ruim 82.200 en 27.300 eenheden geslonken

Wanneer we nu de cijfers van het passagiersverkeer op Dover, Felixstowe en Hull globaal ontleden, bemerkten we dat de achteruitgang van de trafiek gelijkmatig verdeeld is over beide richtingen. Naar Engeland toe bedraagt de minwaarde immers 43.830 passagiers (-4,6%) en in de richting van het continent is dit 38.400 (-4,1%):

Passagierstraf. 1-9/1982	Aantal	Evolutie
In	904.260	- 4,6%
Uit	896.347	- 4,1%
TOTAAL	1.800.607	- 4,3%

Qua toeristisch voertuigenverkeer is het duidelijk dat de achteruitgang in globo gelijke tred houdt met die van de passagierstrafiek. Evenwel is de terugloop scherper afgetekend bij de trafiek naar het vasteland toe (-19.140 voertuigen) dan in de richting van de Britse veerhavens (-8.100 voertuigen):

Voertuigentraf. 1-9/1982	Aantal	Evolutie
In	246.838	- 6,8%
Uit	290.286	- 2,6%
TOTAAL	555.124	- 4,6%

Zo de transit van wagens en passagiers op de Zeebrugse carferrylijnen regressief bleef gedurende de eerste negen maanden van dit jaar, was dit evenwel niet het geval met de vervoerde ro/ro-goederen. Ondanks verhoogde doorvoertaksen ging de trafiek er met 216.000 ton of 8,3% omhoog vergeleken met de overeenstemmende periode van vorig jaar. Stippen we hier aan dat de hieronder opgegeven tonnages in hoofdzaak betrekking hebben op het Kanaalverkeer.

Qua treinferryverkeer op de Harwich-lijn is de trend bepaald regressief met een minwaarde van 110.000 ton of 45%. Vorig jaar was alleen de aanvoertrafiek verlieslatend maar nu gaat men over de hele lijn achteruit.

Voor meer details:

Vrachtrafiek 1-9/1982	Treinferries	Carferries
Aanvoer	63.096 t (- 47%)	1.181.749 t (+ 3%)
Afvoer	189.480 t (- 19%)	1.625.214 t (+ 11%)
TOTAAL	252.576 t (- 45%)	2.806.963 t (+ 8,3%)

Wat de ro/ro-ladingen betreft bij afvoer te Zeebrugge, vermelden we nog dat ze voor circa 40% uit transitgoederen bestaan. Dit percentage stijgt gestaag aan en dit verschijnsel doet zich ook in de andere Belgische havens gelden.

# UITHOUDINGSVERMOGEN

**PLUS!**

ABC-diesels hebben een lange levensduur.  
Bij ABC worden motoren niet goedkoop ontworpen; maar volgens hoogstaande technische specificaties.

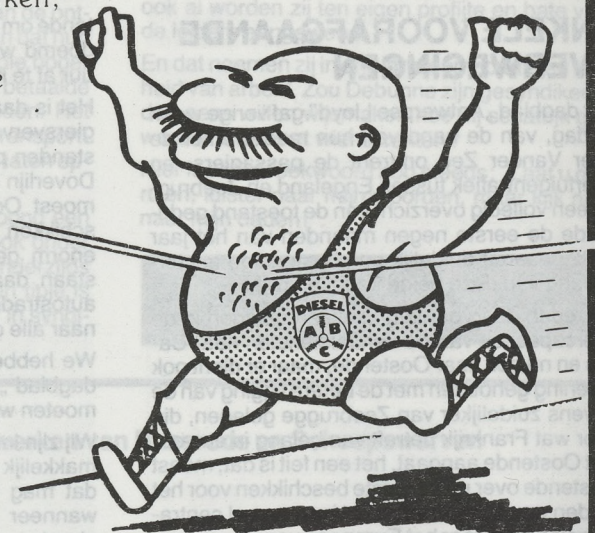
Hoe valt het anders te verklaren dat er overal ter wereld nog zoveel ABC-motoren dagelijks betrouwbaar en economisch werken; 15, 20 en zelfs 30 jaar na indienststelling.

Ook vandaag zijn de ABC-motoren gebouwd met dezelfde degelijke karakteristieken. Deze sterkte is ingebouwd in elk onderdeel van de ABC-diesel.

**Dat noemt ABC «Meer Uithoudingsvermogen».**



Anglo Belgian Corporation  
Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.  
Tel. 091/234541 Telex 11298



**Het uithoudingsvermogen  
De betrouwbaarheid  
Het laag verbruik  
De goede service  
waren de factoren waarmee  
de heer Willy PAEYE  
rekening hield bij de keuze  
van de „A.B.C.”-motor voor zijn  
nieuw vissersvaartuig „VICKY”.**

*De „A.B.C.” dankt de heer Willy Paeye voor het vertrouwen in haar motoren.*

# DE PROEFVAART VAN HET VISSERSVAARTUIG Z.284 „VICKY”

Op donderdag 30 september 1982 vertrok, in de loop van de namiddag, het schip uit de vissershaven van Oostende voor zijn technische proefvaart.

Dit schip werd gebouwd op de scheepswerven INDUSTRIELLE DES PECHERIES te Oostende en is uitgerust met een ABC-motor van het type 6MDZC met een vermogen van 1448 PK bij 750 t/m.

Bij het vissen is er schade opgetreden aan de motor, en werd er vastgesteld dat de vierde zuiger vastgelopen was. Ten einde eventuele misverstanden te voorkomen, houdt A.B.C. eraan de nodige toelichtingen te geven met de bedoeling geruchten betreffende de kwaliteit van de DZ-motor weg te nemen. Deze motor heeft tijdens zijn ontwikkeling de zwaarste proeven moeten doorstaan.

Het schip vertrok naar volle zee op donderdag 30 september 1982 rond 16.00 u. De motorsnelheid werd geleidelijk aan verhoogd, om weldra het nominaal toerental te bereiken bij een belasting van vrije vaart van circa 80% van het volle vermogen.

Na ongeveer 1 uur gevaren te hebben, waarbij alles normaal verliep, werd de motorsnelheid verminderd om de „crash-proof” uit te voeren. Dit veroorzaakte het stilvallen van de motor, gevolgd door een alarmmelding van te hoge zoetwatertemperatuur. Het onmiddellijk uitgevoerde nazicht heeft niets aan het licht gebracht. Na enkele minuten werd de motor opnieuw gestart en uit veiligheidsoverwegingen werd de noodzeewaterpomp bijgezet om de proefvaart te vervolledigen.

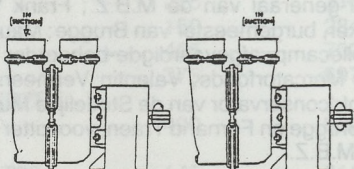
Bij het vissen viel de motor een tweede maal stil na een paar minuten. Men konstateerde hierbij dat de vierde zuiger vastgelopen was. Het schip werd vervolgens binnengesleept naar de werf om de nodige demontages en het aansluitend onderzoek uit te voeren. De nodige herstellingen werden op 1 oktober 1982 aangevangen.

Het onderzoek van de beschadigde stukken, meer bepaald de zuiger en cilindervoering, heeft aangetoond dat het ongeval veroorzaakt werd door een gebrek in de motorkoeling, namelijk de zeewaterpomp.

De zeewaterpomp die op de 6MDZC-motor gebruikt wordt, is van het type dat een snelle demontage toelaat zonder evenwel het wegneemen van de buizen.

Omwillen van deze opvatting is het echter mogelijk de aanzuigvolute te verdraaien onder verschillende standen, en dit ten opzichte van de persaansluiting. Het willekeurig verdraaien van deze volute kan evenwel aanleiding geven tot moeilijkheden.

Bijgevoegde schetsen geven hierover de nodige toelichting:

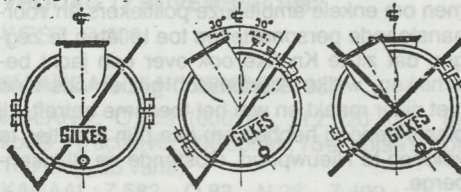


Right Hand Rotation.

Left Hand Rotation

— Pers en zuig worden bepaald door de draai-  
zin van de pomp.

— Het verdraaien van de pers en zuig is toegelaten over 30° ten opzichte van de verticale, doch zowel PERS als ZUIG dienen in lijn te blijven. Dit wil zeggen, dat beiden verdraaid dienen te worden over één en dezelfde hoek en in dezelfde zin.



Het bovenstaande was duidelijk niet het geval aan boord van de „VICKY”, waar de aanzuigvolute verdraaid stond ten opzichte van de pers over circa 120°. Deze verdraaiing was het gevolg van een communicatiefout tussen beide technische diensten. Dit heeft voor gevolg, wat tevens door de firma GILKES werd bevestigd, dat de pomp niet meer zelfaanzuigend was, en bovendien geen voldoende debiet meer kon geven.

In dit licht kan het voorval als volgt worden samengevat:

Tijdens het lopen (80% last) was het debiet van de aangedreven zeewaterpomp voldoende om de koeling te verzekeren.

Bij het verminderen van het toerental om de „crash-proof” uit te voeren is het debiet van de zeewaterpomp weggevallen, waardoor alarm ontstaan is op de zoetwateromloop.

Bij het opnieuw starten en belasten, nu na het inschakelen van de noodkoelpomp, is er plotseling een zeer sterke koeling ontstaan op de onderkant van de cilindervoeringen.

Door deze plotselinge afkoeling werd de speling tussen cilindervoering en zuiger te klein, wat automatisch een vastlopen van de zuiger op de cilindervoering voor gevolg heeft wanneer de motor op volle belasting werkt.


Aan de hand van bovenstaande uitleg kan iedereen begrijpen, dat het hier om een montagefout en niet om een conceptiefout gaat.

## INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

 -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

UW STEUN IN  
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies  
en voorafregelingen

## LUC SERVATY

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

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

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

## OOSTENDSE ZEEVISSERIJ IN DE 19e EEUW

De Oostendse Heemkundige Kring „De Plate” organiseert een voordracht met dias die doorgaat op donderdag 25 november 1982 om 20u30 in de Conferentiezaal van de V.V.F. Oostende, Dr. Colensstraat 6, Oostende, met als onderwerp: **OOSTENDSE ZEEVISSERIJ IN DE 19de EEUW** en met als spreker de heer John DEVOS.

In tegenstelling tot vandaag, speelde de visserij in de 19e eeuw een centrale rol in de Oostendse economie. Zonder overdrijving kan men beweren dat ongeveer de helft van de bevolking — rechtstreeks of onrechtstreeks — betrokken was bij deze sector.

Niettemin blijft dit gebied onvoldoende bestudeerd. Het romantische beeld van de stoere zeebonk, die weer en wind trotseert om vis aan wal te brengen, kent iedereen. Wat vaak vergeeten wordt, is de confrontatie van diezelfde visser met economische crisis, veranderingen in produktiewijze en concurrentie. Chronische armoede, afgewisseld met korte periodes van relatieve welstand, wordt in dit romantisch concept weggewist.

Dit stuk sociale en economische geschiedenis van de Oostendse bevolking zal op die avond, uitdiept worden.

John Devos, licentiaat geschiedenis R. U. Gent, werkgebied historisch vlak sociaal-economische en politieke geschiedenis kuststreek in de 19e eeuw, voorziet zich van een inkomen door het „animeren van openbare bibliotheken” bij het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap.

Zowel onderwerp als spreker zijn een garantie voor deze hoogst interessante avond die elk Oostendenaar, begaan met de geschiedenis van zijn stad, moet bijwonen.

Zoals altijd is de toegang vrij en kosteloos, en zijn ook niet-leden van harte welkom.

## „HET VISSERIJBLAD”

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

# WERKEN ACHTERHAVEN VAN ZEEBRUGGE EINDE VOLGEND JAAR VOLTOOID JACHTHAVEN WEGGESMETEN GELD

Een dossier van de minister van Openbare werken in verband met Zeebrugge werd door het sociaal-economisch kernkabinet goedgekeurd. Het gaat hier meer bepaald om werken aan de achterhaven.

De uitbreiding houdt de uitvoering in van het gedeelte van het verbindingsdok tussen de zee-sluis en het in aanbouw zijnde dokkencomplex.

De aanvullende werken worden aan de hoofdaanname gechecht bij wijze van een verrekening voor een totaal bedrag van 187,5 miljoen frank. Hierin is begrepen het baggeren en ophogen van circa 2 miljoen m<sup>3</sup> specie, de nodige afbraak- en opruimingswerken, het bouwen van een nieuwe glooiingsbekleding en het bouwen van pompgebouwen op de Isabellavaart. Men streeft ernaar omstreeks eind 1983 de Zeebrugse achterhaven in gebruik te nemen.

## GEEN VERTRAGING BIJ UITBOUW

De voorziene uitbouw van de haven van Zeebrugge mag geen enkele vertraging oplopen, aldus de Westvlaamse CVP-parlementairen en de CVP-leden van de Bestendige Deputatie van West-Vlaanderen op een bijeenkomst, die plaats vond onder voorzitterschap van oud-minister Albert Lavens op het kabinet van minister Daniël Coens. Ze verklaren ook unaniem en uitdrukkelijk dat de jachthaven tegen de oostelijke havendam te Knokke-Heist een belangrijk element is dat steeds verbonden is geweest aan dit groots project. Op de vergadering is bevestigd dat deze eis onverminderd gesteld blijft.

Verwijzend naar mogelijke plannen ter hoogte van het zgn. Zwinbosje te Knokke, werd duidelijk gesteld dat alternatieve plannen die ook maar de geringste aantasting betekenen van op het gewestplan als waardevol natuurgebied weerhouden gronden, met klem worden afge-  
wezen.

## WAAROM OOK HIER EEN JACHTHAVEN?

Wij vragen ons echter af of het de politiciërs er alleen maar om te doen is, de honderden miljoenen voor nuttelose en ondoelmatige uitgaven te besteden.

Inderdaad, het is elkeen bekend dat Zeebrugge een vervoer- en handelstrafiek tegemoet gaat, welke het noodzakelijk maakt de routes daarheen zoveel mogelijk niet te belemmeren door allerlei kleine boten.

Nu al is zij als vissershaven reeds een aanleghaven, waar de meer dan 100 vissersvaartuigen die er thuis horen, dikwijls moeite hebben om deze haven aan te doen. België beschikt over slechts een 60 km kust, waar reeds drie bij uitstek gelegen jachthavens op moderne wijze werden ingericht, welke men gemakkelijk bereikt en welke de jachten zonder veel moeilijkheden kunnen aandoen.

Aan die drie havens werden reeds enkele miljarden besteed en wie een jacht bezit, is zowel in de gemoderniseerde jachthaven van Blankenberge als de zeer goede van Nieuwpoort gemakkelijk thuis.

Aan de Oostkust gaat nu al in de zomer geen dag of week voorbij zonder aanvaringen tussen jachten en andere schepen.

Zal men de trafiek hier nog méér bemoedigen?

Ons land heeft meer dan 800 miljard deficit. Langs alle zijden wordt aangedrongen op besparingen, op het vermijden van nutteloze uitgaven en op economische aanpak.

Is het een jachthaven te meer die ons land en onze economie zal redden? Of moet deze er komen om enkele ambitieuze politiciërs en voor-  
aanstaande personaliteiten toe te laten te zeggen dat zij te Knokke ook over een jacht beschikken, welke economisch gezien ons land niet rijker maakt en wat het toerisme betreft, zij plaats genoeg hebben om aan hun ambities te voldoen te Nieuwpoort, Oostende en Blankenberge.

## WAAROM GEEN BETERE VISSERSHAVEN?

Wat Zeebrugge integendeel dringend nodig heeft, is een beter uitgeruste vissershaven.

Niet alleen is de vismijn veel te klein, maar de vissershaven is nog steeds een tijhaven, waar

bij laag water onze moderne schepen niet kunnen binnen varen om er hun vis te verkopen.

Aan de kaaimuren mag men er niet baggeren en de stad Brugge is dan nog zo gelaten, er jachten een plaats te geven, die economisch niets opleveren.

De Visserij brengt er integendeel jaarlijks miljarden deviezen en werk aan.

Wordt het niet hoog tijd dat onze minister van Openbare Werken aan al deze politieke en snobistische verlangens radikaal een einde stelt en zijn diensten opdracht geeft al deze politieke eisen zonder economisch belang tegen te gaan.

Dat men verder aan de economische uitbouw van Zeebrugge voort werke en er eerst voor zorge dat de visserij er behoorlijk gehuisvest kan worden, is een noodzaak in plaats van opnieuw miljarden nutteloos in 't water te gooien, is een noodzaak welke het land, de industrie en de handel ten goede zou komen.

Maar onze Vlaamse vissers zijn te brave mensen en geen invloedrijke barons.

P.V.

## ONVOORZICHTIGE SURFERS KOSTEN VEEL VISVERLET AAN DE O.100 VOOR WANNEER OOK HIER EEN REGLEMENTERING?

Maandagnamiddag rond 16.30 u. werd door motorist Lucien Bogaert aan boord van het garnaalvissersvaartuig O.100, een drenkeling opgemerkt die, praktisch machteloos aan zijn surfplank hing en dit in volle zee, meer dan één mijl uit de kust tussen Nieuwpoort en De Panne.

De wind was toen kracht 6/7, maar gezien het een binnenwind was, was het één mijl uit de kust nog niet zo een felle zee als verder op. Wel verhinderde de felle tegenwind de betrokken surfer op eigen kracht terug het strand te bereiken en deze hopeloze pogingen hadden de man uitgeput. Hij geraakte doodgevoerd niet meer op zijn plank.

Ondertussen had men van op het strand alarm geslagen en toen de drenkeling, samen met zijn plank reeds aan boord genomen was, zag men de helikopter van de basis van Koksijde komen aanwijken. De helikopter vloog echter een stuk de O.100 voorbij en toen werden de opvarenden van de O.100 gewaar dat ergens verder in zee nog een tweede surfer uitgeput naast zijn plank in het water lag.

Door de helikopter werd een man van het reddingsteam neergelaten die de tweede drenkeling in de broek gespte en beiden werden dan in de helikopter opgetakeld. Hierna kwam deze boven de O.100 waarna men eveneens de tweede man optakelde aan boord van het wettelvliegtuig.

De beide onvoorzichtige surfers mogen van geluk spreken, dat men vanaf het strand hun moeilijkheden kon doorseinen aan de helikopterbasis en dat anderzijds de O.100 toevallig eveneens ter plaatse was.

Voor de O.100 is, met deze redding echter een

visverlet van een paar uur ontstaan en het is maar billijk, dat deze kosten door de surfers vergoed worden, net zoals de kosten voor de helikopter. Het zijn inderdaad altijd dezelfde die, door hun onvoorzichtigheden, aan de basis liggen van kosten voor de gemeenschap of voor derden. In dergelijk weder de volle zee aandoen, is meer dan onvoorzichtig zijn. Het is een dwaze uitdaging. Het gaat hier om N.D. uit Koksijde en J.V. uit De Panne.

Wanneer zal ook hier een reglementering uitgevaardigd worden?

### „BRUGGE EN DE ZEE”

Op 18 november a.s. met aanvang om 18 u. wordt in de Gotische zaal van het stadhuis te Brugge een Academische zitting georganiseerd naar aanleiding van de voorstelling van het kunstboek „Brugge en de Zee” (van Bruggia tot Zeebrugge), uitgegeven door het Mercatorfonds onder de redactionele leiding van Dr. Valentin Vermeersch.

Tijdens die zitting zullen toespraken gehouden worden door Maurice Michiels, directeur-generaal van de M.B.Z.; Frank Van Acker, burgemeester van Brugge; Maurice Wollecamp, afgevaardigde-beheerder van het Mercatorfonds; Valentin Vermeersch, hoofdconservator van de Stedelijke Musea te Brugge en Fernand Traen, voorzitter van de M.B.Z.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Minder gunstige weersomstandigheden hebben belet dat ook deze week veel haring en garnaal aangevoerd werd. Maandag werd wel een behoorlijke hoeveelheid vis gebracht. Toch was de visaanvoer over de hele week gezien aan de schrale kant. Niet dat er zoveel nodig was met de 11de november op de donderdag. Veel scholen zullen wel geen vis gevraagd hebben deze week terwijl ook wel leunders een weekje vrijaf genomen hebben, sommigen althans. Dit alles was er oorzaak van dat de prijzen voor de meeste vissoorten aan de lage kant bleven. Enkel voor de grotere gulsoorten bleef men veel betalen. De gul bestemd voor de uitvoer zakte nogal sterk maar of dat alleen aan de 11de november te wijten is valt te betwijfelen. Er lijken weer afspraken gemaakt om de gulprijs en de haringprijs te laten zakken. Dit laatste was trouwens vrijdag duidelijk merkbaar toen de haringprijs plots tot het opvangpeil terugviel en nog slechts 530 fr. de ben haalde. Is het niet de bedoeling de Oostendse markt te doen heropleven dat men IJslandse vangsten naar hier brengt? Wanneer er dan een regelmatige aanvoer van haring is gaat men de prijs drukken.

Is het soms de bedoeling ook de haringschepen naar het buitenland te sturen met hun vangst?

De tongprijs was ook niet „vet” te noemen. Alleen de grote tong is boven de 300 fr. het kg gebleven, driekwartong zakte tot 210 fr. en bloktong tot 160 fr. De voor/kleine sortering viel terug naar 130 fr., kleine tong tot 110 fr. en slips tot 95 fr. Ook tarbot en griet kregen lagere prijzen dan gewoonlijk. Staartvis bleef op peil met grote en middensortering rond de 250 fr. het kg. Roggen van het kanaal waren spotgoedkoop terwijl voor wijting heel wat lagere prijzen betaald werden dan een paar weken geleden. De kleine sortering haalt nog amper de minimumprijs.

De garnaalvisserij was nogal belemmerd in zijn activiteiten door de weersomstandigheden. De garnaalprijs varieerde tussen 30 en 70 fr., deze laatste prijs werd dinsdag genoteerd toen slechts een viertal vangsten gebracht werden.

## VRIJDAG 5 NOVEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.127/303	—	561	13	323.470
O.26/N.41	—	430	—	262.314
O.141/369	—	974	—	561.858
N.3/O.232	—	446	—	258.164
O.128/279	—	650	—	366.800
O.309/N.719	—	459	—	260.722
O.123/306	—	344	—	183.920
O.135/275	—	712	—	384.126

## MAANDAG 8 NOVEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
Z.19	—	225	3.605	1.188.941
O.118	—	305	—	656.528
Z.39	—	410	6.160	2.140.331
WEST				
O.114	—	410	—	587.052
N.708	—	225	—	316.116
N.723	—	150	—	284.245
O.274	—	465	—	702.228
O.134	—	375	—	697.625
NOORDZEE				
O.318	—	490	—	837.040
KUST				
N.346/738	—	145	—	311.138

## DINSDAG 9 NOVEMBER 1982

WEST				
O.285	—	225	—	384.732
29/16				

## Verwachtingen

### VRIJDAG 12 NOVEMBER 1982

WEST: O.206.

### MAANDAG 15 NOVEMBER 1982

IJSLAND: O.219 (600 m., t.t.z. 20 kab., 40 kools, 70 schelvis, 200 bonen, 75 schotse schol, 160 leng, 35 varia).

KANAAL: Z.583 - O.83 - N.36 - Z.499.

WEST: O.35 - N.597 - N.45 - N.709 - N.736 - O.243.

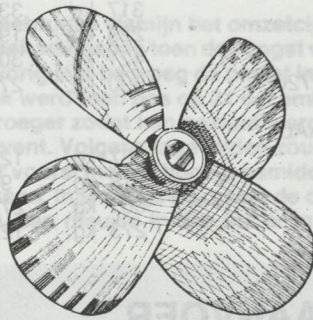
### DINSDAG 16 NOVEMBER 1982

WEST: Z.502 - O.705 - N.706 - Z.284.

## VANVOORDEN GROEP

### Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø  
Mangaanbrons en  
nikkelaluminiumbrons



## VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### DONDERDAG 4 NOVEMBER 1982

Z.53	W	2.500	320	—	1.099.049
Z.512	W	1.000	80	6	267.990
Z.576	N	200	270	11	919.032
Z.601/201	K				247.614
					<b>2.533.685</b>

### VRIJDAG 5 NOVEMBER 1982

Z.181	KRP	100	120	10	541.469
Z.321	W	600	50	5	331.910
Z.55	K	400	20	5	187.710
Z.189	N	400	290	12	792.234
Z.324	N	600	320	12	769.771
Z.176	N	200	250	12	880.044
Z.554/560	K				235.158
Z.472/471	K				161.840
Z.580/578	K				78.794
Z.403/501	K				215.106
					<b>4.194.036</b>

### MAANDAG 8 NOVEMBER 1982

Z.408	W	400	20	2	173.830
Z.44	W	1.800	200	12	939.330
Z.98	N	900	440	18	1.568.677
Z.200	KN	2.300	1.800	17	1.057.399
Z.526	W	2.000	200	15	935.910
Z.92	N	1.500	440	14	1.393.929
Z.196	KN	2.500	250	17	1.429.771
Z.201/601	K				159.100
Z.580/578	K				210.676
					<b>7.868.622</b>

## 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

**DINSDAG 9 NOVEMBER 1982**

Z.296	N	1.00	220	8	871.400
Z.15	W	2.800	200	12	1.235.260
Z.105	W	3.000	330	17	1.528.366
Z.84	W	1.300	330	17	932.045
Z.462	N	700	190	12	680.018
Z.307	KRP	100	90	10	372.797
Z.559	KRP	100	90	9	428.200
Z.554/560	K				22.910
Z.580/578	K				33.930

**6.104.926****WOENSDAG 10 NOVEMBER 1982**

Z.89	W	2.500	220	10	1.078.263
Z.507	KN	1.500	80	11	663.605
Z.43	W	1.500	130	11	770.815
Z.16	W	3.000	200	10	955.878
Z.162	KN	4.000	180	18	1.764.623

**5.405.460****NIUWPOORT****DONDERDAG 4 NOVEMBER 1982****GARNAAL**

N.211	334 kg.	13.206 fr.
N.349	424 kg.	14.864 fr.

**VRIJDAG 5 NOVEMBER 1982****VIS**

N.88	1.858 kg.	78.670 fr.
N.590	1.858 kg.	78.670 fr.
N.551	870 kg.	56.710 fr.
N.172	4.435 kg.	105.410 fr.
N.788	4.434 kg.	105.410 fr.
N.710	239 kg.	27.225 fr.

**GARNAAL**

N.211	300 kg.	13.890 fr.
N.783	207 kg.	10.439 fr.
N.349	208 kg.	9.370 fr.

Op de vrijdagmarkt losten enkel twee koppels spanvissers en twee kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 255 à 270 fr./kg en tong nr. 2 308 à 315 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 240 à 250 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 220 à 240 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 208 à 215 fr./kg betaald en kleine tong tegen 190 à 200 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 235 à 280 fr./kg, aangekocht en varia tegen 160 fr./kg. Grote pladijs haalde 2750 à 3250 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 2700 à 2900 fr. de ben en visjes 1100 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 3800 à 4200 fr. de ben gemijnd en gul aan 3000 à 3500 fr. de ben. Voor grote wijting werd 1500 tot 1800 fr. de ben genoteerd en de kleine wijting aan 850 tot 900 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men aan 2100 tot 2250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1450 tot 1560 fr. de ben. Knorhaan werd tegen 1750 à 2250 fr. de ben werd neergepend. Eveneens losten drie garnaalvaartuigen hun vangst waarvan de prijs van 42 tot 53 fr./kg varieerde.

**ZATERDAG 6 NOVEMBER 1982****GARNAAL**

N.211	324 kg.	15.108 fr.
N.782	281 kg.	14.331 fr.

**MAANDAG 8 NOVEMBER 1982****VIS**

Z.525	3.869 kg.	341.140 fr.
-------	-----------	-------------

N.575	693 kg.	46.618 fr.
N.88	1.066 kg.	31.465 fr.
N.590	1.067 kg.	31.465 fr.
N.22	2.389 kg.	72.807 fr.
N.720	2.388 kg.	72.808 fr.
N.172	1.230 kg.	25.003 fr.
N.788	1.231 kg.	25.004 fr.
N.710	363 kg.	49.192 fr.
N.709	3.299 kg.	178.428 fr.

Twee kustvaartuigen en vijf vaartuigen van de West losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 246 à 255 fr./kg, tong nr. 2 298 à 306 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 250 à 265 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 230 à 244 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 200 à 208 fr./kg aan en kleine tong tegen 110 à 140 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 288 à 320 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot haalde 180 à 240 fr./kg, varia 170 fr./kg en griet 140 à 190 fr./kg. Staartvis werd aan 270 tot 280 fr./kg geboekt, tongschar aan 70 tot 110 fr./kg, rode soldaten aan 65 tot 70 fr./kg en robaard aan 60 tot 70 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2500 à 2800 fr. de ben opgekocht, drieling of middenslagpladijs tegen 2300 à 2600 fr. de ben en visjes tegen 1100 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw bekam 3600 à 3900 fr. de ben en gul 2600 à 3500 fr. de ben. Voor rog die in geringe mate werd aangevoerd boekte men volgende prijsnotering. Moerrog aan 3800 tot 4000 fr. de ben, tilten aan 3600 tot 3750 fr. de ben en schrepstaarten aan 3500 tot 3600 fr. de ben. De marktprijs voor grote wijting werd 1300 à 1450 fr. de ben en voor kleine wijting 850 à 900 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1600 à 1700 fr. de ben en kleine zandschar 1400 à 1500 fr. de ben. Zeehond bekam 900 à 1000 fr. de ben en knorhaan 1700 à 1800 fr. de ben. Een ruime belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering kon op de maandagmarkt vastgesteld worden.

**WOENSDAG 10 NOVEMBER 1982****VIS**

N.551	317 kg.	33.087 fr.
N.710	229 kg.	19.333 fr.
N.575	421 kg.	30.237 fr.
N.22/N.720	690 kg.	27.050 fr.

**GARNAAL**

N.782	257 kg.	12.499 fr.
N.349	218 kg.	9.950 fr.
N.700	561 kg.	27.358 fr.
N.211	273 kg.	12.585 fr.

**VISAANVOER****NIUWPOORT**

(1)	(2)	(3)	(4)
5 nov.	4	9.694	452.095
8 nov.	7	17.605	873.930

**GARNAALANVOER****NIUWPOORT**

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
4 nov.	2	758	28.070	36	42
5 nov.	3	715	33.699	42	53
6 nov.	2	605	29.439	44	57

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

**SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ**

■ Tijdens de spanvisserij kwam de N.706 terecht tegen de O.26 waardoor beide vaartuigen averij opliepen. De N.706 liep schade op aan de verschansing over een lengte van ongeveer een meter terwijl twee stutten geplooid werden. Aan boord van de O.26 werden drie stutten geplooid en de lospoort ingedrukt.

■ Op de visgronden kreeg de Z.465 af te rekenen met motordefekt; herstellen met eigen middelen was onmogelijk zodat men de sleephulp van de Z.12 moest invoeren. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar de haven van Zeebrugge.

■ Aan boord van de O.229 deed zich een arbeidsongeval voor toen de kuil werd binnen gehaald. Schipper Rigaux werd op een bepaald moment meegesleurd en kwam met de knie tegen de verschansing terecht. De knie zat gezwollen en deed pijn maar de schipper kon zich zelf verzorgen en de werkzaamheden verder zetten.

■ Tijdens het manoeuvreren om aan te leggen in de vissershaven kwam de O.100 met de korrestok terecht tegen de aldaar gemeerd liggende O.599. Een plank in de voorsteven van de O.599 werd ontzet.

■ Zaterdagmiddag 6 november 1982 steeg een grijze rookwolk op uit het stuurhuis van de N.349 „De Lady”. Door oververhitting van de mazoutkachel had zich een rookdamp gevormd die uit het logies opwalmd. De brandweer van Nieuwpoort werd gealarmeerd en door een kortdaat ingrijpen kon een ramp vermeden worden.

**AVIA****N.V. ROSSEEL BRUGGE****(050) 33.99.14**

★  
Alle  
petroleumprodukten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

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

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	8 november	9 november	10 november
Lappen .....	260 271	.....	.....
Grote .....	310 325	.....	.....
3/4 .....	207 253	.....	.....
Bloktongen .....	165 176	.....	.....
Vóór-kleine .....	134 138	.....	.....
Kleine .....	97 116	.....	.....
Slips .....	86 104	.....	.....

### ZEEBRUGGE

	310 333	276 315	.....
Grote .....	310 333	276 315	.....
Bloktongen .....	330 334	308 329	.....
Fruittongen .....	226 213	219 229	.....
Schone kleine .....	156 140	128 154	.....
Kleine .....	125 130	128 135	.....
Tout petit .....	106 112	110 114	.....
Slips .....	106 107	102 107	.....

### NIEUWPOORT

	246 255	.....	.....
Tong I .....	246 255	.....	.....
Tong II .....	298 306	.....	.....
Tong III .....	250 265	.....	.....
Tong IV .....	230 244	.....	.....
Tong V .....	200 208	.....	.....
Kleine tongen .....	110 140	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	8 november	8 november	8 november
Platen .....	49 57	.....	.....
lek (groot-klein) .....	43 48	.....	.....
Derde slag .....	33 41	.....	.....
Platjes .....	21	.....	.....

### ZEEBRUGGE

	34 44	40 46	.....
I .....	34 44	40 46	.....
II .....	37 47	38 45	.....
III .....	30 46	40 44	.....
IV .....	18 33	20 32	.....
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	50 56	.....	.....
Moeien .....	50 56	.....	.....
Grote pladijs .....	22 30	.....	.....
Platjes .....	46 52	.....	.....
Drielingen .....	.....	.....	.....

## In de Zeebrugse vismijn

# OMZET VAN EEN MILJARD IS NU AL OVERSCHREDEN

Ruim een maand vroeger dan vorig jaar werd in de Zeebrugse vismijn het omzetcijfer van één miljard overschreden. Dat gebeurde vorige week woensdag toen de vangst van de Z.186 van reder Leon Gheselle werd geveild. Ook vorig jaar bedroeg de omzet in de Zeebrugse vismijn méér dan één miljard maar die piek werd toen pas op 21 december bereikt. Dat gebeurde dit jaar dus ruim een maand vroeger zodat kan gesteld worden dat men in Zeebrugge naar een regelrecht rekord stevent. Volgens ingewijden zou dit deels te maken hebben met de goede aanvoeren maar vooral met de hogere gemiddelde prijzen die voor bepaalde soorten werden opgetekend. In ieder geval, naast de ontstellende uitbouw van de vissersvloot te Zeebrugge, een nieuwe indice dat er in de Oosthoek flink gewerkt wordt.



## MARINE ACADEMIE

Op zaterdag 20 november grijpt de opening plaats van het academiejaar 1982-83 van de Marine Academie. Voorzitter Prof. Dr. W. Debrock en de Raad van Beheer hebben voor die gelegenheid de h. C. Srivastava, secretaris-generaal van de International Maritime Organization te Londen uitgenodigd die zal spreken over „The Human Element in Shipping”

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★  
Alle  
petroleumproducten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading

★  
Stipte bediening

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

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	8 nov.	8 nov.	8 nov.	8 nov.	9 nov.	9 nov.	9 nov.	9 nov.	10 nov.	10 nov.	10 nov.	10 nov.	8 nov.	8 nov.	8 nov.	8 nov.
Tarbot grote	201	303	282	303	.....	.....	290	302	.....	.....	.....	.....	288	320	.....	.....
Tarbot middel	141	217	201	267	.....	.....	240	246	.....	.....	.....	.....	180	240	.....	.....
Tarbot klein	107	128	129	205	.....	.....	124	138	.....	.....	.....	.....	170	.....	.....	.....
Griet groot	136	150	88	154	.....	.....	150	164	.....	.....	.....	.....	140	190	.....	.....
Griet middel	93	100	73	123	.....	.....	120	126	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	55	64	48	83	.....	.....	94	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	18	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	81	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	36	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	31	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	64	62	.....	.....	54	62	.....	.....	.....	.....	76	80	.....	.....
Keilrog	62	97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	31	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	25	52	56	49	.....	.....	50	54	.....	.....	.....	.....	72	78	.....	.....
Scherpstaart	15	33	42	46	.....	.....	70	74	.....	.....	.....	.....	70	72	.....	.....
Halve mans	.....	.....	13	17	.....	.....	31	50	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	15	17	.....	.....	31	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	6	7	10	14	.....	.....	20	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	66	82	75	80	80	75	72	79	.....	.....	.....	.....	71	78	.....	.....
Gul (groot)	73	76	66	75	70	75	65	70	.....	.....	.....	.....	52	70	.....	.....
Gul (middel)	65	72	65	56	.....	.....	65	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	21	41	56	42	32	40	60	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	113	286	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	270	280	.....	.....
Wijting groot	26	39	22	24	36	.....	20	30	.....	.....	.....	.....	26	28	.....	.....
Wijting klein	18	20	17	19	17	.....	16	.....	.....	.....	.....	.....	17	18	.....	.....
Schar	16	22	16	18	14	24	10	19	.....	.....	.....	.....	30	35	.....	.....
Steenschol	10	112	.....	.....	29	97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	15	41	39	40	27	34	24	29	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	9	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	9	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	12	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	110	.....	.....
Volle haring	10	13	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	10	16	.....	.....	8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	73	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	65	258	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	207	.....	.....	.....	123	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	56	48	.....	.....	26	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	9	15	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	18	20	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	16	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	23	74	33	37	68	.....	6	34	.....	.....	.....	.....	60	70	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	8	17	6	9	24	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	34	36	.....	.....
Rode knorhaan	13	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	18	13	.....	.....	10	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

## „VAN SCHEEPSJONGEN TOT SCHIPPER”

Op vrijdag 19 november om 20 u. zal schipper ter visserij André Vancraeynest, schipper aan boord van het opleidingsvaartuig voor de visserij, met name de O.29 „Broodwinner”, een cause-rie geven met als thema: „Van scheepsjongen tot schipper” en daarin zullen allicht boeiende anecdotes voorkomen uit het bewogen vissersleven van deze gekende figuur. Deze gebeurtenis gaat door in het Estaminet „De Peerdevisscher” van het Visserijmuseum te Oostduinkerke waar de h. Jef Verbanck, eredirecteur van de Nieuwpoortse Vismijn en ondervoorzitter van voornoemd Museum, zijn medewerking zal verlenen. De inkom is vrij en iedereen die begaan is met de zeevisserij is hartelijk welkom.

## VERANDERINGEN IN OFFICIELE LIJST DER VISSERSVAARTUIGEN

### NIEUW VAARTUIG

Z.284 „VICKY” - Roepnaam OPKX - Bt. 259,88 - NT. 78,54 - bouwjaar 1982 - werf 42 - staal - motor A.B.C. - 1448 P.K. - bouwjaar 1982 - Bokkennisserij  
 Navigatie-instrumenten: RF - US - 2R - OP - DN - DNP - 2VHF - AUT. Pil.  
 Eigendom: PAEYE Willy,  
 Laurierstraat 20 - 8390 Knokke-Heist 2.  
 Tel. 050/51.25.20.  
 Zeebrief: 13.10.1982.

### Verandering van benaming van P.V.B.A.

O.470 „SERGE”  
 Eigendom van de P.V.B.A. ANJO wordt eigendom van de P.V.B.A. RANJO, H. Baels-kaai 32 - 8400 Oostende.  
 Zeebrief: 11.10.1982.

### Geschapt.

Z. 38 „MOBY DICK”  
 Eigendom: VLIETINCK Alfred  
 Onderwijsstraat 125 - 8390 Knokke-Heist.  
 Geschapt: 14.10.1982.

### Vermindering B.T.

O.369 „KONINGIN DER ENGELEN”  
 Eigendom: VERLEENE Lucien  
 Klemkerkestraat 6 - 8401 Bredene.  
 BT. 90,72 i.p.v. 96,37.  
 Zeebrief: 15.10.1982.

### Verandering van eigendom en thuishaven.

Z.40 „RAVELINGEN” - wordt N.40 „RAVELINGEN”  
 Eigendom: P.V.B.A. Arthur COENE,  
 Karel Janssenslaan 41 - 8400 Oostende.  
 Tel. 059/70.78.28  
 Zeebrief: 22.10.1982.  
 Z. 41 „TER STREEP” wordt N.41 „TER STREEP”  
 Eigendom: P.V.B.A. Gerard en Everaert  
 Prinsenveldreef 28 - 8440 Middelkerke.  
 Tel. 058/23.55.12.  
 Zeebrief: 20.10.1982.

### Adresverandering

N.575 „FRANCINE”  
 Eigendom: BEUCKELS Charles,  
 Nieuwpoortsesteenweg 165 - 8460 Koksijde  
 Z.30 „WESTHINDER”  
 Z.506 „NOORDHINDER”  
 Eigendom: Rederij De Noordhinder PVBA  
 Marktstraat 48 - 8390 Knokke-Heist.

### Op blz. 50 bijvoegen

47 Industriële des Pêcheries-Oostende.

# NEDERLAND

## IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 2 november** werd aangevoerd : 113 kisten kabeljauw, 458 kisten wijting, 11 kisten schol, 48 kisten schar, 7 kisten makreel, 850 kisten haring en 4 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 40 kg:

kabeljauw drie 212-206, kabeljauw vier 206-188, kabeljauw vijf 166-60, schol drie 172, schol vier 144-110, wijting drie 64-29, schar 70-45, makreel twee 66-44, inktvis 184, haring 33-32.

Aan de **donderdagmarkt van 4 november** werd aangevoerd: 925 kg tong, 6 kisten tarbot en griet, 325 kisten kabeljauw, 438 kisten schol, 53 kisten schar, 836 kisten haring, 11 kisten makreel en 36 kisten diversen

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 16,85, grote tong 20,75, grootmiddel tong 18,14-17,22, kleinmiddel tong 10,65-10,48, tong één 8,44, tong twee 7,00-6,96.

Per 40 kg:

tarbot 450-420, griet 430-196, kabeljauw twee 250-184, kabeljauw drie 218-192, kabeljauw vier 188-160, kabeljauw vijf 160-79, schol twee 178, schol drie 172-108, schol vier 124-84, wij-

ting drie 67-32, schar 73-34, makreel twee 67-55, bot 28, steenbolk 42-32, krab 35-34, rode poon drie 144-48, haring één 47-40.

Aan de **vrijdagmarkt van 5 november** werd aangevoerd : 10.530 kg. tong, 74 kisten tarbot en griet, 493 kisten kabeljauw, 9 kisten schelvis, 1.020 kisten wijting, 978 kisten schol, 98 kisten schar, 30 kisten makreel, 962 kisten haring en 76 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

tarbot 18,10-16,44, grote tong 21,24-20,88 grootmiddel tong 18,19-17,64, kleinmiddel tong 9,97-9,64, tong één 7,37-7,14, tong twee 7,05-6,95.

Per 40 kg. :

bot 32-28, steenbolk 44-31, haai 114, inktvis 226, witte koolvis 162, hammen met kop 330-308, horsmakreel 20, haring één 46-39,60, tarbot 628-360, griet 396-201, kabeljauw één 180-152, kabeljauw twee 200-154, kabeljauw drie 218-138, kabeljauw vier 200-134, kabeljauw vijf 176-64, schelvis één 138, schelvis twee 148, schelvis drie 126, schol één 146-122, schol twee 156-120, schol drie 150-94, schol vier 122-70, wijting drie 83-32, schar 77-32, makreel twee 74-22, tongschar 189-48, rode poon drie 73.

## RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 1-11 t.e.m. 5-11-1982

Door 125 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
87.567 kg.	Tong	f 770.307,69	van f 20,59 tot f 5,31
19.478 kg.	Tarbot	f 213.820,16	van f 18,05 tot f 3,44
222.350 kg.	Schol	f 534.857,04	van f 3,89 tot f 1,56
100.545 kg.	Kabeljauw	f 206.749,75	van f 7,48 tot f 0,99
5.141 kg.	Griet	f 22.888,07	van f 5,46 tot f 3,23
18.505 kg.	Schar	f 20.873,84	van f 1,54 tot f 0,76
47.185 kg.	Wijting	f 44.056,89	van f 1,56 tot f 0,18
117.008 kg.	Diversen	f 437.729,58	
<b>617.779 kg.</b>		<b>f 2.251.283,02</b>	

# Gullevisiers

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

Voor uw **AANKOPEN** van  
**PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

**RUBBER REDDINGVLOTTEN**

**LICHTE FUEL**

**MAZOUT — SMEEROLIEN**

**BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD**

**MAZOUT- en OLIEFILTERS**

**KUNSTVEZELS — TOUWWERK**

**GARENS en NETTEN**

**BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI**

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

**BIJ**

**S C A P** SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

## BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

**23/142 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.**  
Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 22 november tot en met 3 december 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 22 tot 26 november 1982 : op maandag 22, dinsdag 23, woensdag 24 en donderdag 25 november 1982, in de midden sector.
- week van 29 november tot 3 december 1982 : op maandag 29, dinsdag 30 november, woensdag 1, donderdag 2 en vrijdag 3 december 1982, in de grote sector.

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

(Med. A.A. Sch. — 5-11-82).

**23/143(T) Noordzee. — Mijneveeoperaties.**

Mijneveeoperaties zullen plaatsgrijpen tussen 16 en 19 november 1982, in een gebied Noord van de Negenvaam en Uitdiep, begrensd door volgende punten :

- 51°19'17"N — 2°49'48"E;
- 51°18'48"N — 2°49'46"E;
- 51°19'34"N — 2°42'39"E;
- 51°19'05"N — 2°42'36"E.

De noorder- en zuiderlimiet van het gebied zullen elk met 6 boeien van een zeer licht type met tussenafstanden van 1800 yards bebakend worden.

Alle boeien zullen voorzien zijn van een radarreflektor en wit licht (schittering).

(Med. Commando Marineoperaties en -Training Zeebrugge — 19-10-82).

**23/144(T) Westhinder. — Vlissingen route. — Nabij lichtschip Westhinder. Golfmeter heruitgelegd.**

Heruitgelegd in de positie  $\pm 51^{\circ}23'00''N - 2^{\circ}26'35''E$ , een golfmeter met snel flikker geel, V Q Y, 180 m west van de waakton W H Z.

Bovenvermelde golfmeter is deze vernoemd in B.a.Z. 19/130 - 1982 onder punt 2 Golfmeters, bij « Westhinder ». Punt 2 Golfmeters van B.a.Z. 19/130 moet beschouwd worden als een tijdelijk bericht.

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

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

(Loodswezen Oostende — 25-10-82).

**23/145 Westhinder. - Vlissingen - Wielingen route. Meetpaal (Bol van Heist) verwijderd.**

Positie :  $51^{\circ}23'25''N - 3^{\circ}12'00''E$ .

Schrappen op bovenvermelde positie het teken van een meetpaal. De vroeger ter markering gelegde noord kardinale lichtboei wordt eerst-daags opgenomen.

B.a.Z. 10/95(T) - 1978 en 21/136(T) - 1982 vervallen.

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

(Hydrografie — Oostende).

**Apollinaris**

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

## STEUN AAN DE ZALMTEELT

Volgens het antwoord dat mevr. Ewing, lid van het Europees Parlement ontving, op één door haar gestelde vraag over verleende subsidies aan de zalmkwekerijen in de Gemeenschap, werd door de betrokken dienst van de Gemeenschap het volgende geantwoord.

Hierbij een overzicht van de EOGFL-subsidie voor de zalmkwekerij (*Salmo salar*). Twee Lid-Staten (het Verenigd Koninkrijk en Ierland) hebben aanvragen voor subsidie voor de teelt van deze vissoort ingediend.

### Ierland

2 projecten, totale subsidie 38.000 Iers £, hetzij 2,3 miljoen B.fr.

### Verenigd Koninkrijk

12 projecten, totale subsidie 439.852 £ sterling hetzij 36 miljoen B.fr.

Bovendien heeft het Sociaal Fonds erin toegestemd steun te verlenen voor maatregelen op het gebied van de beroepsopleiding in de sector akwakultuur. Het gaat hierbij om overkoepelen-

de programma's, waarbinnen onmogelijk kan worden vastgesteld welke maatregelen nu speciaal ten behoeve van de zalmkwekerijen getroffen zijn.

Als voorbeeld moge gelden dat sinds 1977 het ESF voor de „Highlands and Ireland Development Board” de opleiding van het personeel van 70 zeevis- en schaaldierkwekerijen mede heeft verzorgd. Volgens de inlichtingen waarover de Commissie beschikt, wordt op een vijftigtal van deze bedrijven zalm gekweekt.

Wat deze laatste tussenkomst aan de Gemeenschap heeft gekost en nog kost, kan dus niet uitgemaakt worden.

We geven deze vragen en antwoorden weer om aan te tonen, dat nog heel wat onvermoede mogelijkheden openliggen voor de akwakultuur, alhoewel onze kust niet geschikt is voor akwakultuur, een heel kleine uitzondering voor onze Spuikom te Oostende, daar gelaten, voor zover deze zuiver zou zijn en er geen rollen in uitmonden.

## HONDERDEN TON SARDIENEN TERUG IN ZEE GEWORPEN

De Franse sardienenvissers van Marseille en omgeving zitten terug aan de kluismuur. Elk jaar belooft men hen het probleem te onderzoeken en een oplossing te vinden, voor het geval van een overaanvoer en overaanbod. Men spreekt dan over het installeren van plaatselijke inleggerijen, die de sardienen bij een te grote aanvoer zouden opnemen en eventueel stockeren in vrieskamers, maar enkele maanden nadat het sardieneseizoen is afgelopen, heeft men die beloften vergeten en hoopt men, dat het volgend sardieneseizoen beter zal overkomen.

Ook dit jaar wordt het terug voor de Franse sardienenvisser uit de streek van Marseille een ramp. Elk najaar zoekt de sardien de meer warme wateren in de omgeving van Marseille op en dan worden deze blinkende visjes in grote massa gevangen. Dit was ook zo dit najaar en einde oktober begon de miserie toen ganse dekladingen binnengebracht werden. Op 27 oktober moest men reeds 200 ton terug in zee zetten, zijnde 4 duizend bennen. De volgende dag terug 80 ton, hetzij 1600 bennen en zo ging het verder. Met de prijs die de vissers krijgen voor de sardienen die opgevangen worden aan 14 fr. het kg waarvan zij zelf slechts 7 fr. het kg ontvangen, kan onmogelijk rond gekomen worden. In dit verband verwijzen de Franse sardienenvissers onder meer naar de prijs van de gasolie die in 1980 nog maar 6 fr. de liter kostte en thans 14 B.fr.! De verkochte sardienen dienen in kistjes van 4 kg ingepakt te worden die per stuk reeds 14 fr. kosten, of een bijkomende kost van 3,5 fr. per kg.

Men verwijst tevens naar de beloften gedaan door de Franse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer L. Le Pensec, beloften die hij ter gelegenheid van zijn bezoek in het begin van 1982 deed. Woordelijk zegde de minister toen, dat men absoluut moet gaan denken aan de herwaardering van een product (de sar-

dien) van grote kwaliteit en van nationale betekenis. Deze woorden zal men wellicht ook nu nog maar eens herhalen, maar aan woorden en beloften van politici heeft de visser geen brood. Het baart dan ook geen verwondering dat, onder de jongeren er nog weinig zin hebben om het beroep van vader over te nemen en voort te zetten. Men vraagt zich ten slotte af of de Franse sardienenvisserij in de Middellandse Zee niet gedoemd is om te verdwijnen, zoals dit onder meer met onze sprotvisserij in ons eigen landje gebeurd is.

En zeggen dat dit een gezond en goedkoop product is zonder hormonen of chemische vuiligheid.



## GROOT-BRITANNIË

■ In Noord-Ierland dat onder Britse soevereiniteit staat, werd in de eerste zeven maanden van dit jaar 25% meer vis aangevoerd dan over dezelfde periode in het voorgaand jaar. Ook de waarde van de aangevoerde vis verhoogde aanzienlijk en wel van 320 miljoen B.fr. tot 460 miljoen, hetzij met 42%, dus belangrijk meer in waarde dan in hoeveelheid.

■ Op een vraag gesteld door een lid van het Britse Lagerhuis, hoeveel vis, in hoeveelheid en in waarde uitgedrukt, Franse en Belgische vissersvaartuigen in het gebied tussen de 6 en 12 mijl uit de Britse kust, wegvissen, kon de Britse minister geen antwoord geven omdat er geen verplichting bestaat om deze vangstcijfers door te geven. Zelfs een benaderende schatting kon er niet van af.

■ Uit Lowestoft hebben zich drie treilersparen klaar gemaakt om hun geluk in de haringvisserij in de zuidelijke Noordzee te beproeven. We willen onze kans waarmaken albus de betrokken schippers en indien wij voldoende vangen en een redelijke afslagprijs bekomen, dan zetten we deze visserij voort.

■ Volgens bepaalde kringen zou de buitenlandse vloot, vooral Spaanse treilers, die langs het achterpoortje van de herregistratie in Groot-Brittannië, thans in Britse wateren vissen, reeds 90 eenheden sterk zijn. Dit wordt echter betwist door de minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Andere bronnen spreken van 60 eenheden. Toch nog altijd een belangrijke vloot hoofdzakelijk bemand met buitenlandse vissers en Britse schippers.

## FRANKRIJK

■ Op het kabinet van de Franse minister L. Le Pensec werd, in overeenkomst met de minister voor de ontwikkeling van de Seychellen-eilanden en met een vertegenwoordiging van de Franse tonijnvisserij, beslist een gemengde Franse-Seychellen maatschappij op te richten voor het in waarde brengen van de visserij rond deze eilandengroep. De Seychellen, een land met 62 duizend inwoners, kennen een duizendtal vissers. Men is voor de voeding vooral aangewezen op de visserij en het visverbruik bereikt er zelfs 85 kg. per hoofd, hetgeen minstens 6 maal meer is dan het gemiddelde in onze Westerse landen.

■ Door een vedette van de Franse marine werd een klein vaartuig van ongeveer 14 m. lengte ter hoogte van de Noord-Franse kust opgebracht. Het vaartuig droeg geen immatriculatienumer, terwijl de 4 opvarenden ook geen navigatiepapieren aan boord hadden. Als mast hadden de opvarenden een oude telefoonpaal aangebracht. Het vaartuig werd aan de ketting gelegd in de haven van Morlaix, tot de toestand van het vaartuig en van de opvarenden gekend wordt.

## WEST-DUITSLAND

■ Een grote Duitse treiler, de „Marburg” van 88 m. lang, zal op een werf te Bremerhaven omgevormd worden tot een passagiersvaartuig dat kruisvaarten zal inrichten. In de zomer zal dit gebeuren op de Oostzee en in de winter op de Middellandse Zee. Het vaartuig zal kunnen 170 passagiers opnemen. In elk geval typisch voor de slechte gang van zaken in de visserij, waar men moderne treilers dient om te bouwen voor andere doeleinden dan de visserij.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## IJSLAND

■ Ook in de IJslandse visserij gaat het niet bijzonder goed. Aldus zijn de opbrengsten voor de grote IJslandse trawlers teruggevallen met 25%, voor de kleinere treilers met 16% en voor de kusttreilers met 11%. Opmerkelijk is daar eveneens, dat de kleinste vaartuigen het nog altijd het best doen, of anders uitgedrukt, het minst slecht.

■ De oorzaken dat het minder goed gaat in de IJslandse visserij zijn terug te brengen tot het feit, dat de vangsten, vooral op kabeljauw, in 1982, aanzienlijk terugliepen, respectievelijk met 31% bij de grote treilers en 18% bij de middenslagtreilers. Verder werd er een vangstverbod opgelegd op de lodde (capelin) wegens uitputting van de stock, de zware bankintresten op de leningen en de hoge prijs van de brandstof die nog 40% hoger zou liggen in IJsland, dan in de andere landen.

■ Zoals we vroeger mededeelden, weigerden de IJslandse treilers in september nog uit te varen wanneer de regering gaan beter uitbatingsvoorwaarden waarborgde. Na onderhandelingen met de regering zijn de stilliggende treilers na een reis stilliggen terug in zee gestoken, gezien de regering de visprijs optrok met 4%, een waarborg gaf voor een subsidie in de olieprijs, een renteverlaging toezegde van de bankintresten en een consolidatie van de kleinere verlies-uitbatingscijfers in een lening op lange termijn. Wel dient er gezegd, dat de visserij op de IJslandse regering meer druk kan uitoefenen dan in de Westerse landen omdat de visserij één van de voornaamste bugetaire inkomsten is in dit land. Bij ons betekent de visserij amper 0,2% van het bruto nationaal product en is het duidelijk dat de regering zich dan ook maar weinig kopzorgen maakt over de gang van zaken in de visserij.

■ De vroegere president van IJsland, die onder meer drie vierjarige termen in functie was van 1968 tot 1980, de heer Kristjan Eldjarn, overleed, na een heelkundig ingrijpen aan het hart in de Verenigde Staten, in de ouderdom van 65 jaar. Het was onder zijn bewind dat IJsland aan de kabeljauwoorlogen met Engeland toe was en de visserijlimieten respectievelijk tot 50 en nadien tot 200 mijl uitgebreid werden.

■ Ook IJsland heeft tegen de motie gestemd waarbij de vangst op de walvis vanaf 1986 zou verboden worden. Een grote meerderheid op de walvisvangstkongres in juli te Brighton in Groot-Brittannië gehouden, stemde de motie echter goed. Waar Japan, Chili en Noorwegen reeds hebben laten weten, dat zij zich hierbij niet zullen neerleggen, durft IJsland dit niet wagen, omdat de Verenigde Staten die de motie goedkeurden, reeds laten weten hebben, dat zij betrokken landen zullen boycotten wat de invoer van visproducten betreft. IJsland is geweldig afhankelijk van uitvoer van visproducten naar de Verenigde Staten en zullen het dan ook niet wagen het, door de kongres goedgestemd vangstverbod, te overtreden. In het zomerseizoen 1982 eindigend op 27 september van dit jaar, werden door IJsland in een campagne van 100 dagen, 352 grote walvissen gevangen.

■ IJsland is één van de grootste uitvoerders van gezouten haring. Niet verwonderlijk als dit land uitvoercontracten kan opstrijken van 200 duizend tonnen gezouten haring voor Rusland en

Zweden, hetzij reeds de helft van het, door IJsland voor de eigen visserij toegelaten haring-vangkwotum.

■ De grootste scheepswerf in IJsland, „Slippstodin“ in de stad Akureyri gevestigd, heeft protest aangetekend tegen een voorstel uitgaande van de regering om een tweejarig-stop in te leggen op de bouw van nieuwe vissersvaartuigen in IJsland. Volgens dezelfde scheepswerf is de capaciteit van alle IJslandse scheepswerven samen, slechts bij machte om in ongeveer 35% van de noodzakelijke nieuwbouw te voorzien van de vissersvaartuigen die wegens ouderdom absoluut moeten vervangen worden. Volgens de regering zou de scheepstonnage in de visserij minstens met 25% moeten verminderd worden, dan zouden de nog resterende vaartuigen minder aan beperkingen toe zijn wat vangstkwota betreft.

■ Het gebrek aan beschikbare fondsen en buitenlandse deviezen in Nigeria valt nu eveneens slecht uit voor IJsland, waar grote bedragen stokvis onverkocht blijven en in koelhuizen moet opgeslagen worden. Nederland was reeds het slachtoffer in zijn uitvoer van makreel naar Nigeria om dezelfde redenen. In 1981 voerde IJsland voor 19 duizend ton stokvis uit naar Nigeria. Nigeria, een olierijk land is omgekeerd arm aan likwiditeiten. De geweldige bevolkingsexplosie in dit land benodigt een grote invoer aan proteïnerijke voedingsmiddelen.

■ De enige nog gekende overblijver van de Franse IJslandvisserij, zou de 78-jarige Le Roux Yves, thans wonende in Paimpol, zijn. Hij werd door een IJslandse uitgever die de „mémoires“ van Le Roux over zijn IJslandvisserij in het IJsland heeft uitgegeven, naar Reykjavik uitgenodigd. Een bijzonderheid is, dat La Roux, in 1912, toen hij amper 8 jaar was, als piepjonge „jongen“, samen met de Franse schoener, schipbreuk geleden heeft op de Zuid-IJslandse kust en gelukkig aan land spoelde. Hij werd toen opgenomen en verzorgd door een IJslandse landbouwer.

## NIEUW-ZEELAND

■ De minister voor de visserij van Nieuw-Zeeland heeft onlangs een ultra-modern centrum voor marine-onderzoek plechtig ingehuldigd. Geholpen door zeer gesofisticeerd apparaat, zullen niet minder dan 110 wetenschappelijke onderzoekers en biologen alle aspecten van de visserij, de ziekten, de voortzetting, de biochemie, de verschillende manieren van visserij en van vistuig, enz... bestuderen. Wij vragen ons af of dit niet van het goede te veel is en wat dit grapje jaarlijks aan het land zal kosten, en of met deze enorme kosten soms geen beter praktische resultaten konden bekomen worden.

## NIEUW FRANS-SPAANS INCIDENT OP DE VISSERIJ

Zaterdag 30 oktober is het op de visserij tussen „Bishop“ en het lichtschip „Seven-Stones“ ter hoogte van het Engelse Cornwall tot een incident gekomen tussen een Frans vissersvaartuig en een Spaans-Engels vaartuig, namelijk een Spaans vaartuig, dat onder Engelse vlag vaart.

Het Spaans-Engels vaartuig is kort achter de achtersteven van het Frans vissersvaartuig uit La Rochelle, de „Kressala“ gevaren en heeft de sleepkabels doorgelaten. Onmiddellijk heeft de „Kressala“ de hulp ingeroepen van de andere Franse treilers die in de nabijheid aan het vissen waren. Een tiental Franse vaartuigen haalden hun netten in en kwamen ter hulp van de „Kressala“ waar men twee Spaans-Engelse treilers aantroef. De zaken zouden beslist een slechte kant zijn opgegaan ware er de tussenkomst niet geweest van het Britse visserijwachtchip de „Alderney“ die zich tussen beiden opstelde. Hierop hebben de Spanjaarden zich verwijderd.

De Spaans-Engelse treilers die hoofdzakelijk dit gebied bevissen, aanzien dit thans reeds als hun eigen visserij en trachten dan, ook met alle middelen andere vissersvaartuigen uit dit gebied weg te krijgen. Zij vissen er met zeer zwaar materiaal en volgens de Franse vissers, zullen zij van de zeebodem weldra een woestijn maken zoals ze dit in de Golf van Gascogne deden.

We kennen inderdaad de Spaanse vissers als niet zeer tuchtvol, hetgeen dit incident nog eens bewijst en we vragen ons werkelijk af of de toetreding van Spanje tot de EEG voor onze vissers niet tot een ramp zal leiden.

## NOG OORZAKEN VOOR KONFLIKTEN

Aan de hand van een vraag gesteld door het Frans Europees parlementslid, mevrouw Nicole Pery, kunnen we nogmaals met de niets ontziende manier van visserij door de Spaanse vissers kennis nemen.

Door mevrouw Nicole Pery werd inderdaad volgende betekenisvolle vraag gesteld:

### Betreeft: Spaanse trawlers

Welke maatregelen overweegt de Commissie voor te stellen om de ongebreidelde toename van het aantal Spaanse trawlers te beteugelen? Momenteel mogen op één vergunning een trawler met netten of drie trawlers met lijnen treilen. Denkt de Commissie deze verhouding op korte termijn te herzien?

De Spaanse trawlers zetten momenteel 10.000 tot 12.000 of zelfs 15.000 haken per keer uit, of gemiddeld 50 kilometer lijn per boot per dag! De vissers uit de Gemeenschap beklagen zich over ontbrekende of ondoelmatige bebakening die pas wordt waargenomen bij oververing, hetgeen conflicten veroorzaakt en nog zeer onlangs heeft geleid tot enteringen. Welke maatregelen denkt de Commissie voor te stellen voor de bebakening van sleeplijnen met het oog op veiliger arbeidsvoorwaarden op zee?

We zijn benieuwd te vernemen welk antwoord hierop zal gegeven worden.