

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

## VERGAAN VAN Z.180 „TORNADO” ZAL ALTIJD EEN VRAAGTEKEN BLIJVEN

Rijkskommissaris Carly heeft tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een advies uitgesproken inzake het vergaan van de Z.180 „Tornado” in november van vorig jaar waarbij, zoals bekend, vijf mensenlevens te betreuren vielen. Vier van de vijf vissers blijven alsnog vermist want alleen het stoffelijk overschot van schipper-eigenaar François De Vooght kon geborgen worden.

Dit drama van de zee deed zich voor eind november 1981, even voorbij Lands End aan de Engelse zuidwestkust bij zeer goede weersomstandigheden en een helder zicht. Sedertdien is het vergaan van de Tornado altijd een zeer dubieus geval geweest en ook rijkskommissaris Carly kan in zijn advies geen vaststaande elementen vinden om dit zinken te verklaren. Wel acht hij het zeer goed mogelijk dat de Tornado is aangevaren en onmiddellijk is gezonken maar het aanvarende vaartuig kon helaas niet gevonden worden. Nochtans had men de verklaringen van de schippers van een drietal Engelse treilers die in de buurt verbleven en zelfs vrienden waren van François De Vooght. Het was een van die Engelse schippers die als eerste de wrakstukken van de Tornado in het oog kreeg en onmiddellijk de kustwacht verwittigde. Kort nadien werd ook het stoffelijk overschot van schipper De Vooght gevonden en daaruit kan afgeleid worden dat zijn vaartuig werd aangevaren terwijl hij zich alleen in de scheepsbrug bevond terwijl de overige bemanningsleden benedendeks verbleven. Trouwens, schipper De Vooght, een zeer voorzichtig man, had de gewoonte zelf aan het stuurwiel te staan in dat gebied dat als gevaarlijk wordt bestempeld.

Even dacht men op een goed spoor te zitten toen het Engelse vrachtschip, de La Cordillera, een bulkcarrier, ter sprake kwam. Een Engelse visser had immers laten verstaan dat dit vaartuig precies de plaats van het vergaan van de Tornado moet gekruist hebben op weg naar Bristol. Door de Board of Trade, door de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood en door Marc De Vooght, de zoon van de schipper, werden zeer omslachtige onderzoeken ingesteld maar deskundigen kwamen tot de konklusie dat de La Cordillera niet bij de aanvaring kan betrokken zijn geweest omdat de koers van dit vaartuig ruim verwijderd was van de plaats van het gebeuren. Met andere woorden, men zal wel altijd in het duister tasten nopens deze dramatische gebeurtenis. In zijn advies komt de rijkskommissaris tot het besluit dat door de opvarenden geen beroepsfouten werden begaan en dat zinken bijna zeker moet zijn veroorzaakt door een helaas, onbekend gebeuren vaartuig. Verder brengt de rijkskommissaris hulde aan de nagedachtenis van de vijf slachtoffers en hun familieleden.

Meteen was de grootste kluit van de jongste zitting afgewerkt maar de Raad behandelde nog enkele andere zaken.

### AANVARING TEGEN DUKDALF DOOR N.346

Een eerste zaak betrof de aanvaring tussen de N.346 en een dukdalf in de Nieuwpoortse havengeul. Daarbij werd schipper Legein François onderhoord. De feiten deden zich voor in december van vorig jaar en schipper Legein laat verstaan dat die gebeurden toen hij een defekt kreeg aan de roerkoning waardoor zijn vaartuig uit koers is gelopen. Hij weet echter niet te vertellen hoe diep zijn vaartuig trekt. De dukdalf liep niet zo'n grote averij op maar het vissersvaartuig kreeg wel een flinke dreun.

### VERGAAN VAN DE Z.574 „NAUTILUS”

Een volgende zaak was deze van het vergaan van de Z.574 tijdens de visserij. De weersomstandigheden waren, op het ogenblik der feiten, niet zo erg maar de „Nautilus” kreeg op een bepaald moment een zware zee, ging kapseizen en kwam nooit meer recht. Terzake wordt matroos Rik Laseure onderhoord maar die weet, gezien het zijn eerste reis betrof, niet zo veel te vertellen. Hij vertelt wel dat het wel meer de gewoonte was om te vissen bij minder goede weersomstandigheden. De Nautilus werd volgens getuige verrast door een zware golf, begon te kapseizen en men slaagde er niet meer in het vaartuig weer recht te krijgen. Gelukkig konden de opvarenden gered worden. Getuige bevestigt wel dat de schuifdeuren op het voordek dicht waren.

### VISSER OVERLEED NA ZWARE ZEE

Een erg pijnlijk ongeval was dat welke zich voerde aan boord van de Z.307 „Zeetraper” met schipper Degroote Daniël aan boord. De feiten gebeurden in september van vorig jaar tijdens het vissen. Plots werd het vaartuig gegrepen door een zware inslaande zee en motorist Ca-

sier werd weggeslingerd. Hierbij liep hij een zware hoofdwonde op en ging zich een gezwel vormen onder de schouder. Niettegenstaande de beste zorgen van de schipper en de overige bemanningsleden overleed de ongelukkige visser kort nadien. Schipper Degroote krijgt van de Raad te horen dat het toch wel riskant is om in dergelijke slechte weersomstandigheden verder te vissen maar daarop repliqueert de schipper met: ik ga niet in zee om bij te liggen maar om mijn kost te verdienen! Trouwens, zo laat de schipper verstaan, wij hebben nog in slechter weersomstandigheden gevestigd. Volgens de schipper is er van een onderbreking van de visserij geen sprake. Even werd contact opgenomen met de Z.569 die in de buurt lag maar ook dit vaartuig bleef verder vissen. Het vaartuig, de Z.307 dus, was net aan de korre gekomen toen de zee in sloeg en getuige weet niet te vertellen tegen welk obstakel de ongelukkige Casier is terecht gekomen.

### OVERTREDING TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Vervolgens is het de beurt aan schipper Robert Savels van de Z.176 „Romeo” om zich te verantwoorden voor de scheve koers die zijn vaartuig liep waardoor hij een inbreuk pleegde tegen de voorschriften van het verkeersscheidingsstelsel. De feiten gebeurden in december van vorig jaar en schipper Savels maakt daar helemaal geen zaak van. Hij geeft de feiten eerlijk toe maar, zo zegt hij, ik heb daarbij geen enkel ander vaartuig gehinderd.

Voor rijkskommissaris Carly is dit toch even aanleiding om aan te stippen dat België, een van de kleinste zeevarende naties, bijzonder slecht staat aangeschreven bij de IMCO. Wij staan daar wat het aantal overtredingen betreft top-of-the-list, laat de h. Carly verstaan en van die overtredingen moeten wij er 95% plaatsen op het konto van de Belgische vissers.

(Vervolg op blz. 4)

## ONS KERST- EN JUBILEUMNUMMER

Onze lezers worden er op attent gemaakt dat ons volgend nummer dat terzeldertijd ons Kerst- en Nieuwjaarsnummer, en ons 50 jarig bestaan zal inluiden op woensdag 28 december en niet op 24 december zal verschijnen.

# RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende – ☎ (059) 32.36.03 – Reservatie gewenst

**KERSTMIDDAG**

25.12.1982

800,- fr.

*La Croustade aux fruits de Mer  
sauce Homardine*

☆

*La crème au Cerfeuil*

☆

*Les Escalopes de Dindonneau  
Sauce Grand Veneur  
Pommes Croquettes*

☆

*Parfait au Chocolat*

☆

*Moka*

☆

*Familiale sfeer verzekerd*

**OUDEJAARSVOND**

31.12.1982

1.200 fr.

*Le Consommé de Volailles  
Henri IV*

☆

*La Galette de Homards Tout Paris*

☆

*Les aiguillettes de Canards  
renommée et sa Mosaïque*

☆

*Le gâteau de Nouvel An*

☆

*Moka*

☆

*Muziek – Ambiance –  
Serpentines – Verrassingen*

**NIEUWJAARSDAG**

1.01.1983

850,- fr.

*Le Petit Plateau de Crustacés  
ou*

*La terrine du Chef  
avec ses crudités*

☆

*La Bisque de Langoustines*

☆

*Le Médaillon de Bœuf  
Les primeurs du marché*

☆

*La Crêpe du Père Guido*

☆

*Moka*

**BTW en bediening inbegrepen**

**'t Schuurke is fijn maar klein, daarom „RESERVEER OP TIJD” –**

**Deze gastronomische menu's worden ook aan huis besteld**

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

(voor visserij en vishandel)

**RUBBER REDDINGVLOTTEN**

**LICHTE FUEL**

**MAZOUT — SMEEROLIEN**

**BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD**

**MAZOUT- en OLIEFILTERS**

**KUNSTVEZELS — TOUWWERK**

**GARENS en NETTEN**

**BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI**

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

**BIJ**

**SCAP** SV

**HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE**

**EVEREST**

**Schilferijsfabriek**

**H. Baelskaai 40, OOSTENDE**

☎ 32.00.07

**het koudste  
het best bewerkbaar**



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

**somati**

**Ille Industriezoné, 9440 EREMBODEGEM  
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376**

# LOVENDE WOORDEN OVER EEN ONZER GROTE REDERIJEN VAN WELEER

In de „Ijmuider Courant van vorige week kregen we een relaas te lezen van de welbekende Hollandse visserijtechnoloog, die er wekelijks enkele staaltjes weergeeft van zijn wedervaren, bevindingen en vaststellingen van meer dan 25 jaar geleden.

Inderdaad, Arie Van Der Veer kent de visserij van onze Benelux-landen op en top.

Het verheugde ons dan ook in de „Ijmuider Courant“ van zaterdag jl. omtrent een onzer twee grootste rederijen van weleer, nl. de „N.V. Motorvisserij“, hierna volgende lovende beoordelingen te mogen lezen. Spijtig voor ons allen dat onze grote rederijen waaronder deze toonaangevend was, nu tussen onze kleine vissersvloot de fierheid van ons land niet meer kunnen uitmaken.

Arie Van Der Veen, schrijft hieromtrent het volgende:

„Vergeleken met Nederland heeft men in België gedurende de dertiger jaren meer aandacht besteed aan het in gebruik nemen van motortrawlers.

Bezien we de vloot van de N.V. Motorvisserij in 1940 dan treffen we 10 visserijvaartuigen aan en als we de Teniers en de Jordaens, die elk een bruto inhoud hadden van 74 ton, buiten beschouwing laten dan beschikte de rederij over 5 motortrawlers en 3 stoomvaarders. Kort tevoren, in januari 1939, was de 138 ton metende motortrawler Van der Goes O.294, welke in 1931 was gebouwd door Hall, Russell & Co te Aberdeen, in Het Kanaal verloren gegaan. In het jaar, dat de Van der Goes aan de vloot toegevoegd werd stonden bij de Scheepswerf 's Lands Welvaren van I.S. Figeo te Vlaardingen vier motortrawlers op stapel, stuk voor stuk mooie schepen waarvan de bruto inhoud lag tussen de 129 en 132 ton. Wat de grootte aangaat zouden we de schepen nu als kotters beschouwen. In 1932 werden de Van der Weyden en de Van Eyck opgeleverd en in 1932 volgden de Breughel en de Memlinc. Wat de voortbeweging betreft waren de schepen uitgerust met een 6 cil. Sulzer motor van 240 pk.

Daarna ging de Motorvisserij er toe over een grotere motortrawler te bestellen en dit keer werd de bouw opgedragen aan een werf in Oostende, Beliard Crighton & Co. Onder de naam Rubens O.297 kwam het schip in 1937 gereed en we zien het fraaie schip op de foto. Deze Rubens, want na de oorlog kwamen er nog twee, had een bruto inhoud van 320 ton bij een lengte van 37,99 m, breedte 7,92 en holte van 4,57 m. De hoofdmotor was een Sulzer van 700 pk. en voor die tijd was het een bijzonderheid dat het schip was uitgerust met een koelinstallatie. Toen de Rubens in bedrijf kwam was de rederij in het bezit van 5 motortrawlers en deed haar naam als N.V. Motorvisserij eer aan. Maar men bleek niet afkerig van stoomtrawlers want in 1939 werden drie Britse sche-

pen van het bekende „Mersey“-type aangeschaft die voordien hadden toebehoord aan de Kingston Steam Trawler Company te Hull. Het waren de in 1926 door Cook, Welton & Gemmell te Beverley gebouwde Kingston Diamond en Tourmaline met de in 1927 door dezelfde werf gebouwde Kingston Garnet. In België kregen zij respectievelijk als Van Dijk, Van Oost en Van Orley een bruto inhoud van 336 ton en de schepen hadden elk een triple expansie machine van het fabriikaat Charles D. Holmes te Hull een vermogen van 600 pk. Nauwelijks Engeland verlaten kwamen ze daar weer terecht toen in 1940 voor België de tweede wereldoorlog een aanvang nam. Het drietal kwam in dienst bij de Britse marine en dat betekende het einde voor de Van Orley die op 4 mei 1941 verloren ging.

De motortrawler Rubens O.297 is eveneens in de meidagen van 1940 naar Engeland uitgeweken en ontkwam niet aan vordering door de marine en dat geschiedde in augustus toen het schip, na een verbouwing te hebben onder-

gaan, ingedeeld werd bij de Anti Submarine. Maar als zodanig heeft het nog geen jaar dienst gedaan. Op 13 februari 1941 is de motortrawler Rubens tot zinken gebracht.

De Motorvisserij heeft na de oorlog de wederopbouw van haar vloot met kracht ter hand genomen. Bij Cook, Welton & Gemmell werden in 1945 al vier nieuwe visserij schepen besteld en dat zijn stoomtrawlers geweest. Een dezer schepen kreeg de naam Rubens en kwam als O.297 op 22 juli 1946 in bedrijf. Het was een olie stokende stoomtrawler van 539 ton met een machinevermogen van 880 pk. Zusterschip was de Breughel O.299. Deze Rubens werd in 1955 verkocht en is gaan toebehoren onder de naam St. Chrispin H.86 aan de St. Christopher Co Ltd te Hull. Deze rederij verkocht het vaartuig in 1965 voor de sloop. In 1956 kwam in Oostende de derde Rubens O.297, een 769 ton metende stoomtrawler uitgerust met een 1.450 pk machine en dit schip is op 11 oktober 1960 gezonken na een aanvaring.”

## DE E.E.G.-VISSERIJBELANGEN 21 DECEMBER: BIJeenKOMST VAN DE LAATSTE KANS

21 december zou de bijeenkomst van de visserijministers van de laatste kans worden. Inderdaad is men begin december te Kopenhagen evenmin tot een overeenkomst gekomen tussen de „Negen“ langs de ene kant en „Denemarken“ langs de andere kant. Zoals onze lezers reeds weten, is Denemarken het enige land dat de Gemeenschappelijke Visserijreglementering voor de gemeenschapswateren verwerpt. Alle andere landen zijn „pro“. Het vergeet maar al te gemakkelijk de grote voordelen welke het er aan heeft.

Denemarken wil nog heel wat meer voor de visserij, hetgeen de andere landen niet willen aanvaarden, omdat het aandeel van die landen dan evenredig dient verminderd te worden. De vraag stelt zich daar ook, of op 21 december één van de onderhandelaars, namelijk Denemarken of de „Negen“ door de knieën zal gaan. In de verscheidene landen hebben producentenorganisaties en redersverenigingen reeds moties tot de eigen regering gericht om voet bij stuk te houden en niet toe te geven aan Denemarken die minstens, bovenop de aan dit land reeds toegekende kwota, nog 20 duizend ton makreel op de Westkust van Schotland wenst, 7 vergunningen voor visserij op de Shetland en zelfs een haringkwotum in de Noordzee. Indien men op deze datum niet tot een overeenkomst komt, dan zullen de andere landen, en meer speciaal Groot-Brittannië, zich verplicht zien tot het uitvaardigen van eigen nationale maatregelen tot bescherming van de visbestanden.

Dat Denemarken met haar nieuwe socialistische regering, een buitenbeentje aan het worden is, bewijst nu ook haar houding in Natoverband, waar zij eveneens uit het gelid is getreden in verband met de rakettenkwestie. Indien dit hier nu eveneens bewaarheid zou worden, dan zou ook wel eens West-Duitsland het slachtoffer

kunnen worden met haar Groenlandse visserij waar nog maar onlangs een contingent van zeven duizend ton kabeljauw in deze wateren aan de Duitse hoogzevisserij toegekend werd.

Het zogenaamd dwarsliggen van Denemarken komt begrijpelijker voor wanneer men weet, dat dit land hoofdzakelijk op landbouw en visserij is aangewezen en dit land praktisch niet beschikt over grondstoffen en praktisch geen industrie die op verwerking van ingevoerde grondstoffen gericht is.

Denemarken is een grote uitvoerder van vis, vooral van verse vis. Hierin is het batig saldo van de handelsbalans in 1981 zelfs opgelopen tot 21 miljard B.fr. Van de aangevoerde Deense vis, gaat echter 75 tot 80% naar de vismeelfabrieken, omdat Denemarken aan industriële visserij doet voor het vervaardigen van vismeel en visolie. Denemarken verweert zich op dit domein met er op te wijzen, dat hun industriële visserij hoofdzakelijk gericht is op soorten die niet voor menselijk verbruik bevestigd worden, zoals de sprot, de smelt, enz. Ze deden het echter ook op de haring en zijn voor een groot deel verantwoordelijk voor de overbevissing op de haring, die midden de zeventiger jaren dramatische gevolgen kreeg. Vroeger viste Denemarken 40% van de haring uit de Noordzee weg, terwijl zij nu slechts 7% toegewezen werden. Anderzijds wordt hen slechts 16 duizend ton kabeljauwsoorten toegewezen in de Skagerak, terwijl zij er gewoonlijk 30 duizend ton visten. Ook hier waren ze niet vrij te pleiten van overbevissing. De Denen voelen zich dan ook speciaal gevisseerd en dat is de voornaamste reden van hun dwarsliggen, waarin zij vooral de hand zien van de Britten die, volgens de Denen, een weerwraakmaatregel wensen te nemen over het feit, dat zij de Britse visser in alles overtreffen.

En daarin kunnen we hen geen gelijk geven.

### „HET VISSERIJBLAD“

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

# AUTOVERVOER EN VRACHTTRAFIEK OOSTENDSE HAVEN BREIDT ZICH UIT. PASSAGIERSVERKEER BLIJFT HANGEN

(Vervolg van blz. 1)

De cijfers over de eerste negen maanden van het georganiseerd vracht- en passagiersverkeer van de Oostendse haventrafiek zijn ten zeerste hoopgevend voor het vrachtvervoer, maar zijn dit aanzienlijk minder voor het passagiersverkeer.

Wel heeft men voor het passagiersverkeer over de 9 eerste maanden van 1982 een lichte vooruitgang kunnen boeken met 2,1% ten overstaan van 1981, maar gezien 1981 een zeer slecht jaar was met een verlies van 455 duizend passagiers ten overstaan van 1980, hetzij 16% in min, blijft nog altijd een ernstige achteruitgang te noteren ten overstaan van 1980.

Het totale passagiersvervoer over de eerste negen maanden van 1982 is als volgt:

Aard	Aantal	%
Inkomend	1.050.018	+ 4,1%
Uitgaand	1.032.803	+ 1,2%
<b>Totaal</b>	<b>2.082.821</b>	<b>+ 2,1%</b>

Bij de voertuigtrafiek noteert men echter een belovende vooruitgang, niet alleen ten overstaan van de negen eerste maanden van 1981, maar eveneens ten overstaan van 1980. Het verlies van 1981 van 2,1% tegenover 1980, werd in 1982 niet alleen goed gemaakt, maar gunstig omgebogen vermits in dit jaar reeds 15% beter dan in 1981 genoteerd wordt. Hieronder geven we dan de cijfers over de voertuigtrafiek, waarbij dient opgemerkt dat dit in eenheden uitgedrukt wordt, waarbij een personenwagen voor één eenheid telt, een personenwagen met aanhangwagen voor 2 eenheden en een autocar voor 4.

Aard	Eenheden	%
In	118.062	+ 14%
Uit	130.370	+ 15%
<b>Totaal</b>	<b>248.432</b>	<b>+ 14,6%</b>

Een gedeelte van de betere cijfers van het passagiers- en voertuigvervoer schrijft men toe aan de waardevermindering van de Belgische fr. hetgeen, voor de harde pond, een bezoek aan ons land aantrekkelijker maakt. Nochtans is het meeste personen- en autovervoer bestemd voor transit door België. Wat echter verontrustend is, niettegenstaande lichtere betere cijfers ten overstaan van 1981, is het feit dat het aandeel van België (Oostende en Zeebrugge) in het totaal trafiek tussen Groot-Brittannië en het vasteland, gevoelig is teruggelopen. Voor de R.M.T.-Oostende betekent 1982, wat het passagiersverkeer betreft, ten overstaan van de Franse haven Calais slechts een goede 30%, terwijl dit aandeel ten overstaan van Calais in 1980 nog 46% betekende.

De vrachtrafiek zelf kent echter een gelukkige uitbreiding. Hier boekt de R.M.T. op de lijnen Dover en Folkestone een hoopgevende vooruitgang met een kleine 10% of meer dan 7 duizend eenheden, gestaafd aan de hand van onderstaande statistiek:

Ro-ro trafiek	Aantal vrachtwagens	%
In	42.655	+ 9,6%
Uit	45.580	+ 8,6%
<b>Totaal</b>	<b>88.235</b>	<b>+ 9,2%</b>

## De Shiaffino-lijn:

De ro/ro-diensten van de Shiaffino-lijn Oostende-Dover boeken echter een zeer grote vooruitgang. Tot en met einde september 1982 wordt dit een trafiektonnage in meer voor de invoer van 91 duizend ton, en voor de uitvoer van 162 duizend ton. Voor de invoer is dit bijna het dubbele ten overstaan van 1981 en voor de uitvoer zelfs 143% in meer. Er werd zelfs een tweede vaartuig ingelegd op deze lijn begin 1982, anderzijds zijn de opvangakkomodaties en parkeerruimte eveneens vergroot en gemoderniseerd.

Shiaffino ro/ro	In ton	%
In	190.320	+ 93%
Uit	275.740	+ 143%
<b>Totaal</b>	<b>466.060</b>	<b>+ 119%</b>

Het verlies in de passagierstrafiek ten overstaan van het ganse kanaaltrafiek tussen Groot-Brittannië en het vasteland, wordt dus goed opgevangen door een stijgende ro/ro-goederentrafiek en vervoer van voertuigen.

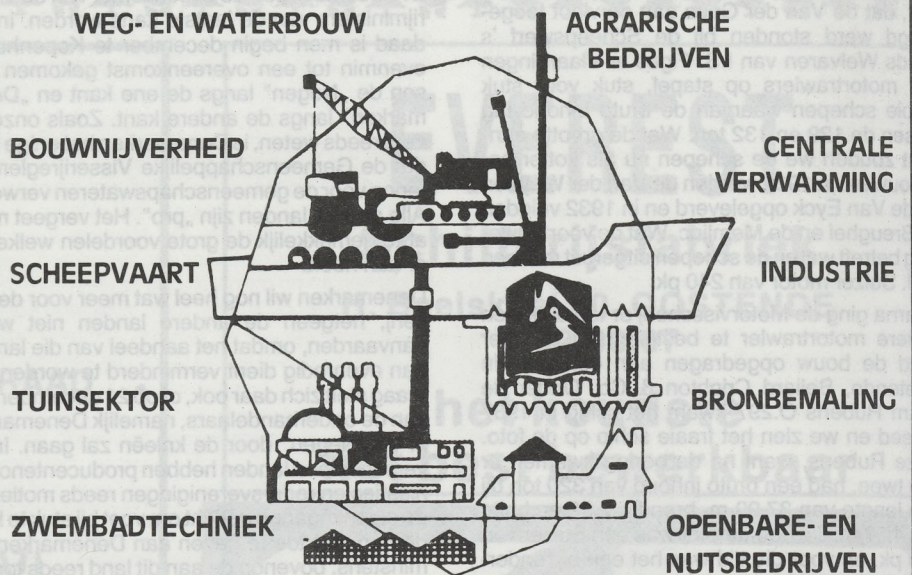
## EEN ADVIES EN EEN VORDERING

Tenslotte werd door de rijkscommissaris nog een advies en een vordering uitgesproken, telkens met betrekking tot de Z.14 „De Bounty”. Een eerste geval betrof de gasontploffing die zich voordeed aan boord van dit vaartuig en waarbij een opvarende licht gekwetst werd. Volgens voornoemd ambtenaar moet de ontploffing te wijten zijn aan een openhopping van gas in het kombuis dat ontsnapt was ingevolge een lekke afsluitklep. Er worden dan ook geen beroepsfouten weerhouden t.a.v. de schipper of één der opvarenden.

\*\*\*

Vervolgens wordt de zaak van de scheve koers behandeld die de Z.14 liep op 11 april jl. en waarvoor hij werd gestrikt door de Engelse kustwacht. Rijkscommissaris Carly aanziet dit als een grove overtreding tegen het I.A.R. en vordert tegen schipper Devos en schorsing van zijn schippersbrevet gedurende vier dagen.

## POMPEN voor



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

Raadpleeg uw installateur of vraag dokumentatie aan bij



utrecht

POMPEN

**kuyl & rottinghuis bv**

wittevrouwensingel 71 - 3572 CC UTRECHT  
telefoon 030 - 716842\* telex 40093 Kaern nl

**VERS VAN DE PERS:**

## **BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983**

Zopas is de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 45e jaargang is, verschenen. De editie 1983, die opnieuw volledig werd nagezien op juistheid en volledigheid, omvat zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Aan het voorwoord ontlenuen wij verder het volgende:

Onze 45e jaargang van de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” verschilt, wat de lay-out betreft, enigszins van de vorige uitgaven. Aan de inhoud is echter niets gewijzigd dat het nut van het boekwerk kan schaden, integendeel! Sommige rubrieken werden volledig omgewerkt zodat de gebruiker nog gemakkelijker zijn weg terug vindt in dit toch wel lijvig boekwerk. De Radiorubriek bijvoorbeeld werd praktischer en vooral eenvoudiger opgevat wat meteen de handigheid een stuk heeft opgevoerd. Ook de rubriek waarin de betonningsstelsels zijn opgenomen werd uitgebreid en terzelfdertijd vereenvoudigd. Zo is er alleen nog sprake van het IALA-boeienstelsel dat van toepassing is in de zeegebieden waarvan sprake in onze „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak”. Verder werden enkele rubrieken, die jaren naeen ongewijzigd bleven, weggelaten met alleen de verwijzing naar een voorgaande uitgave. Niettemin, ook de 45e editie heeft als leitmotiv, het verstrekken van een zo uitgebreid mogelijke en actuele voorlichting aan de zeeman. Tot deze behoren ook de yachtlui, die meer en meer het groot nut van deze reisgids op zee beseffen. Onze verschillende medewerkers voerden die ambitie hoog in het blazoen en hebben de grootste inspanningen opgebracht om hieraan te voldoen. Daarom ook onze dank aan hen met wie wij nu al vele jaren samenwerken, tot groot nut van onze zeelieden, welke daarvoor niet meer op de vreemde zijn aangewezen, want onze Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak is tot de beste van Europa uitgegroeid.

Totdaar het voorwoord van de „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” 1983. Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 120 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

**GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.**

### **WAAR VERKRIJGBAAR?**

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:  
**IN BELGIE:**

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Tijdokstraat 34, te Zeebrugge.  
OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.  
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

**IN NEDERLAND** is de verkoop toevertrouwd aan IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden en kunnen alleen de boekhandels ze rechtstreeks bekomen bij de uitgever aan de prijs en korting voor de boekhandels vastgelegd.

Pas na ontvangst van de storting aan de koers van de Belgische frank, wordt de bestelling uitgevoerd.

## **ONZE ABONNEMENTSPRIJS VOOR 1983**

In het verlopen jaar zijn de uitgavekosten voor bladen steeds duurder geworden.

We hebben echter gemeend onze abonnementsprijzen niet te moeten verhogen.

Voor 1982 werden zij voor België vastgesteld op:

1.800 fr. voor een jaar  
1.000 fr. voor zes maanden  
600 fr. voor drie maanden

Voor Nederland: 2.000 fr. per jaar, 1.200 fr. voor zes maanden en 600 fr. voor drie maanden.

### **Buitenland: 2.200 fr.**

Mogen wij onze lezers verzoeken maatregelen te treffen opdat het kwijtschrift bij de aanbieding door de postbode, één dezer dagen, zou vereffend worden? De aanbieding der kwijtschriften gebeurt automatisch door het postbestuur aan de huidige abonnees zonder tussenkomst.

Wij wijzen er ook op dat de post deze kwijtschriften maar éénmaal presenteert en raden onze abonnees dan ook aan wanneer zij bij de aanbieding afwezig zouden zijn, het abonnementsgeld op het postkantoor te vereffenen vóór 15 december. Derwijze is men direct ingeschreven op de desbetreffende lijsten van het postkantoor dat voor de uitreiking van ons blad verder instaat. Aldus zal ook alle onderbreking in de bestelling na nieuwjaar voorkomen worden. Men kan ook rechtstreeks storten op onze bankrekening ter Bank Brussel Lambert Nr. 384-1605797-46 of op onze PCR Nr. 000-0418987-44.

Wij herinneren eraan dat op onze abonnementen geen B.T.W. verschuldigd is. Wanneer men voorgaande aanbeveling naleeft en het abonnementsgeld op het postkantoor van zijn woonplaats betaalt, ontvangt men daar een ontvangstbewijs (zoals bij de aanbieding ten huize) dat als boekhoudkundig stuk kan dienen. **BOVENDIEN AANVAARDT DE FISCUS DE ABONNEMENTSGELDEN OP VAKBLADEN ALS ALGEMENE ONKOSTEN OP EENVOUDIG BEWIJS VAN OVERSCHRIJVING OP POST- EN BANKWERKING.**

### **Abonnees in Nederland**

Aangezien er tussen Nederland en België geen overeenkomst meer bestaat voor het innen en uitreiken van postabonnementen op tijdschriften moet ons blad van bij ons uit, rechtstreeks onder band aan de abonnees geadresseerd worden. Om deze reden zien wij ons verplicht de prijs van het abonnement in Nederland duurder te stellen dan in België.

Vanaf 1 januari tot einde december 1983 bedraagt de prijs:

2.000 fr.

Dit bedrag kan eveneens gestort worden op hierbovenvermelde rekeningen aan de koers van de gulden in voege op het ogenblik der storting.

# KRIJGT OOSTENDE EEN NIEUWE R.M.T.-HAVEN?

## TEKORT AAN RUIMTE BELET EKSPANSIEPOLITIEK

Van de hand van de heer H. Van Der Zee verscheen in de Belgische Lloyd, onderstaand artikel dat we onze lezers niet wensen te onthouden omdat het, zowel voor onze haven, als voor de werkverschaffing in ons gewest van groot belang is.

Sinds de Regie voor Maritiem Transport in 1972 ging samenwerken met British Rail onder de merknaam Sealink, evolueerde de voorhaven van Oostende van louter passagiersvervoer naar een gecombineerd transport van ro/ro-vracht en passagiers. Polyvalente carferries werden hiervoor op de veerlijnen naar Dover en Folkestone ingelegd en vooral de vrachtrafik ging vrij snel merkwaardige cijfers boeken.

Met zowat 15 afvaarten per dag tijdens het hoogseizoen verzekeren de Oostendse Sealink-diensten het vervoer van jaarlijks 2.500.000 passagiers en 750.000 voertuigen-eenheden. Met nagenoeg 3.500 werknemers is de R.M.T. beslist de belangrijkste werkgever van de kuststreek. Wanneer men hierbij het personeel aanrekent van de doeanen-, expeditie- en restauratiediensten, komt men tot een globaal effectief van circa 10.000 mensen rechtstreeks betrokken bij de exploitatie van de Oostendse Kanaal-diensten.

Deze cijfers wijzen voldoende op de belangrijkheid van de onderneming. Qua expansie van de trafik stellen we thans een zekere stagnatie van het passagiersvervoer vast, maar het ro/ro-vrachterverkeer boekt voortdurend winst. Een vrij grotere vooruitgang zou deze laatste trafik beslissen ondervinden zo het werkterrein van de R.M.T. op zo'n beperkte oppervlakte niet was gelocaliseerd. De drie «one-deck»-terminals zitten immers geprangd tussen de deelhavens van de Zeemacht, de yachting en de zeevisserij.

Daarbij komt nog dat de aan- en afvoer van de ro/ro-vrachten van en naar de terminals, uiteraard d.m.v. rollend materiaal verzekerd, doorheen het volle stadscentrum moet geschieden, wat bijzonder storend is voor het drukke verkeer aldaar. Tijdens het toeristische hoogseizoen is er bovendien enorm veel weg- en weergeloop van NMBS-reizigers en Sealink-passagiers over de op- en afritweg van de terminals, want deze ligt vlak vóór het zeestation waar zowel treinen als jefoils komen.

### TEKORT AAN RUIMTE WERKT REMMEND OP EXPANSIE VAN RO/RO-TRAFIEK

De havenactiviteiten van de RMT zijn dus nauw verweven met de activiteiten van de NMBS. Spoorwegstation en RMT-terminals vormen omzeggens één complex. Vandaar een concentratie van diverse trafikken op een zeer beperkte ruimte.

In 1972 startte dus het gecombineerd vervoer van passagiers en ro/ro-vracht aan de RMT-terminals. Vrij spoedig boekte de nieuwe formule merkwaardige groei-cijfers zodat de parkeer-ruimte voor vrachtwagens en trailers gelegen langs de ro/ro-bruggen te klein werd. Het tekort aan plaatsen had voor gevolg dat heel de ruimte vóór het zeestation herordend werd in 1975/76. Men ging aldaar de Visserskreek dempen en een nieuwe zeesluis met twee ophaalbruggen bouwen zodat aan parkeer-ruimte gewonnen werd en de toegankelijkheid tot de RMT-terminals verbeterd werd. Ook het dempen in 1981 van een wateroppervlak van 0,60

ha nabij de Demeysluis vergrootte nogmaals de opslagruimte voor trailers.

Deze maatregelen bleken echter volstrekt onvoldoende om het probleem op te lossen. De toename van de Kanaaltrafik bleef immers sterk aanhouden, inzonderheid wat het voertuigenverkeer betreft. Tabel hieronder wijst inderdaad op een ruime verdrievoudiging van de voertuigen-trafik sinds 1970:

RMT-haven	Passagiers	Voertuigen-eenheden
1970	2.133.000	241.000
1975	2.556.000	540.000
1981	2.407.000	776.000

### ALTERNATIEVE OPLOSSINGEN THANS BESTUDEERD DOOR GEMENGD COMMISSIE

De problematiek omtrent de uitbreiding van de parkeerruimten en de toegankelijkheid tot de RMT-terminals maakt thans het voorwerp uit van besprekingen in een commissie samengesteld uit de NMBS, de stad Oostende, het Bestuur der Wegen, de NMVB en de Regie voor Maritiem Transport. Reeds in het verleden hadden RMT en Spoorwegen een plan uitgewerkt om het huidige zeestation te herstructureren in functie van de ruimtelijke noodwendigheden van het expansieve Kanaal-verkeer.

Dit plan scheen echter niet volledig te beantwoorden aan de noden en daarom ook dacht men eraan het RMT-vrachterverkeer langs de stadhaven te laten verlopen. Maar daarvoor moesten zuivere ro/ro-vrachtschepen ingelegd worden en een nieuwe zeesluis gebouwd i.p.v. de bestaande Demeysluis. De kostenraming lag vrij hoog en het project geraakte dan ook in de vergeethoek.

Toen kwam de gemengde commissie waarvan hierboven sprake en een nieuw ontwerp werd aldus uit de doeken gedaan. Het behelst eenvoudig weg de overheveling van het RMT-verkeer naar de oostelijke oever van de voorhaven, daar waar thans de installaties van de Logistieke Groepering van de Zeemacht gevestigd zijn. Drie terminals zouden aldaar gebouwd worden, een verbindingsweg met de E5 aangelegd en de nodige parkeerruimte gevonden op de gronden thans behorende aan het Ministerie van Landsverdediging.

Aldus zou de RMT over voldoende expansie-ruimte beschikken en haar zware vrachterverkeer van het stadscentrum kunnen afleiden. Het toeristisch beeld van de Ensorstad wordt niet langer verminkt en de ruimte vóór het zeestation niet verder onveilig voor het plaatselijk verkeer.

### VERHUIST DE LOGISTIEKE GROEPERING VOORGOED NAAR ZEEBRUGGE?

Het plan van de gemengde commissie om aan de oosteroever een nieuwe veerhaven voor de RMT te bouwen impliceert het opdoeken van de Zeemachtinstallaties aldaar. Welke is nu de visie van Landsverdediging hieromtrent?

Men weet dat in Zeebrugge sinds 1969 een nieuwe marinebasis in opbouw is. In deze basis wil de Zeemacht op lange termijn gedeeltelijk haar vloot van Oostende en Antwerpen centraliseren. Ook is ze zinnens er de logistieke steun en de bevoorrading van haar eenheden in onder te brengen. Dit heeft voor gevolg dat het logistieke complex aan de Oostendse oostelijke oever

praktisch volledig naar Zeebrugge moet worden overgebracht.

Wanneer deze verhuizing plaats grijpt is voortsnog niet te bepalen. Een deel van de mijnenbestrijdingsvloot heeft Oostende nog steeds als basis. Voor deze eenheden moet te Zeebrugge nog een tweede tijdok gebouwd worden en dit zal wel afhangen van de beschikbare kredieten. Eens dit gebruiksbaar is, het duidelijk dat de Oostendse zeemachtbasis een reservebasis wordt en de Logistieke Groepering naar Zeebrugge verhuist. Dan kunnen de kaaien en de aanpalende terreinen aan de RMT worden overgedragen om er een nieuwe haven voor vrachtervervoer te bouwen.

De vraag blijft evenwel of Landsverdediging de gronden zal willen prijsgeven en of de RMT naar geen andere oplossing zal zoeken zo de besprekingen m.b.t. het plan van de oostelijke oever te lang aanslepen. Een en ander over deze projecten zullen we beslist nog vernemen in de komende maanden.

H. VAN DER ZEE

## B.T.W.-AMBTENAREN OP ZOEK NAAR FRAUDE

Maandag was het ter vismijn van Oostende, dat een tiental BTW-ambtenaren naar de verkoop buiten de markt zochten. Naar we vernemen, hebben ze hier in tegenstelling met vorige week te Zeebrugge, weinig of niets gevonden.

Vorige week maandag legde men immers in verscheidene pakhuizen en plaatsen beslag op niet officieel aangekochte vis, waarvoor een 20-tal processen-verbaal werden opgemaakt en de aangeslagen vis achteraf officieel werd verkocht, welke meer dan 500 duizend frank opbracht.

We begrijpen anderzijds niet hoe in de huidige omstandigheden en gezien de hoge brandstofprijzen sommigen zich daartoe nog laten verleiden, waar ze anderzijds hun rekeningen aan leveranciers en herstellere niet meer kunnen betalen.

## HOOGWATERBOEKJE 1983

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 9 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

# MINDER IJSLANDSE KABELJAUW IN 1983

Het jaarlijks kabeljauwkwtom voor IJsland werd voor 1983 op 400.000 ton bepaald, hetzij 50.000 ton minder dan voor 1982. Hierbij zeggen we echter onmiddellijk, dat het toegestane kwotum aan kabeljauw voor de IJslandse vissers in 1982 en dat dus 450.000 ton was, niet gehaald werd. Men verwacht dat dit ergens rond de 380.000 en 390.000 ton zal komen te liggen. Inderdaad de goede vooruitzichten voor de jaarstock 1976 die thans de volwassen kabeljauw moest geven, zijn echter, wegens onbepaalde en mysterieuze redenen niet uitgekomen.

De kabeljauwvangst in 1981 was anders zeer geslaagd en bedroeg 469.000 ton. Dit is slechts wat minder dan de jaarrekordaanvoer uit de IJslandse wateren.

Volgens de IJslandse minister voor visserij, de heer Hermannssons, is het teruglopen van de IJslandse kabeljauwstock zeer alarmerend en wenst hij in verband hiermede een doorgedreven studie-onderzoek. Indien het Nationaal Economisch Instituut een aanvoer van 400.000 ton kabeljauw voor 1983 verwacht en indien dit slechts 350.000 ton zou worden, zoals men in sommige kringen thans aanneemt, dan zou dit alleen reeds een terugval van 2% op het nationaal bruto-inkomen betekenen. Voor IJsland is dus, niet alleen de kabeljauwvisserij, maar de ganse visserij van grote nationale betekenis.

## BETER NIEUWS OVER DE IJSLANDSE LODDE

Alarmerende berichten over de teruglopende capelinstock in de IJslandse en Noorse wateren, hadden beide landen er toegebracht in het afgelopen jaar beperkingen op deze visserij in te leggen. De capelin of lodde wordt voor vismeel-doeleinden gevangen. Eén en ander had dan ook voor gevolg, dat de betrokken vismeelfabrieken voor maanden stil lagen alsmede ook een vijftigtal moderne purseseiners. Thans ko-

## GEORGES VANDERROL OVERLEDEN

Vorige week meldden we op blz. 11 van ons blad dat het overlijden van de heer Georges Vanderrol, destijds directeur van de Oostendse Rederij. Tengevolge van een zetfout werd gemeld «Vanderwal» in plaats van «Vanderrol».

Onze lezers gelieven ons hiervoor te verontschuldigen.

## BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

In de laatste week van november besomde de Z.284 „Vicky” in Grimsby circa 2,34 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 510 van onze bennen. Een zeer groot gemiddelde de ben in elk geval, namelijk 4.600 fr.! Ook de O.231 „St. Carolus” verkocht in Grimsby en besomde 1,865 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 474 van onze bennen, hetzij een gemiddelde van bijna 4 duizend fr. de ben. Voor de Z.50 „Tyl” werd het op dezelfde afslag 1,45 miljoen B.fr. voor een aanvoer van slechts 353 bennen, hetzij een gemiddelde van 4.100 fr. Voor de O.131 werd het 1,3 miljoen fr. voor 350 van onze bennen hetgeen een gemiddelde van 3.700 fr. de ben geeft. Het is duidelijk dat, wat de gemiddelde prijs betreft, veel afhangt van eventuele dure soorten die mede in de markt konden gezet worden.

men er betere berichten over een zeer snelle herstelling van deze visstock. Schatte men de kuitschietende massa verleden jaar nog op slechts 140.000 ton, dan wordt dit thans reeds geraamd op 260.000 ton.

In 1980 was de productie aan vismeel alleen reeds 200.000 ton voor IJsland, zonder de visolie. Hiervoor heeft men verscheidene malen deze hoeveelheid aan rauw materiaal nodig. In 1981/82 was de produktie aan vismeel op basis van de lodde reeds terug gevallen tot beneden de 150.000 ton. De thans reeds geraamde kuitschietende stock van 260.000 ton is echter nog niet voldoende om de visserij vrij te geven waarvoor 400.000 ton hiervoor is aangewezen. Wel zou men een beperkt contingent kunnen toelaten voor diepvries en het verzamelen van de kuit waarvoor een beperkte afzet bestaat.

De capelin heeft een eigenaardig levensbestand. Inderdaad sterft dit visje na het kuitschieten. Dat gebeurt na een driejarig tot vierjarig bestaan, zodat dit ramingen over visbestanden over langere duur moeilijk maakt. Anderzijds wijkt de capelin in bepaalde perioden uit naar de Groenlandse wateren, waar zij gevestigd wordt door E.E.G.-treilers, hetgeen dan weerom een bijkomende moeilijkheid is, wat de ramingen betreft. De capelin werd vooral door de IJslandse en Noorse treilers voor industriële visserij opgezocht na het in elkaar storten, eind der zestiger jaren van het haringbestand wegens overbevising. In enkele jaren tijd werd de capelinvangst meer dan vervijfvoudigd, maar ook hier werd vanaf 1980 beperking noodzakelijk.

# 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

## P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

### VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21

★  
HERSTELLINGEN — INRICHTEN

★  
Agent en deponhouder voor de visserij :

# Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# DE VOORZIENE INSPECTIE IN DE GEMEENSCHAPSWATEREN REEDS GEHALVEERD

Bij het opmaken van een visserijreglementering voor de Gemeenschapswateren was ook een toezichtorgaan voorzien. Dit was er trouwens absoluut noodzakelijk voor de eerbiediging van het visserijreglement. Hiervoor waren 30 inspecteurs voorzien, die zich overal zouden verplaatsen, redenen waarom men hen de naam medegaf van „vliegende inspecteurs”. Thans kan men echter reeds vernemen dat deze inspecties herleid zijn tot 13 wegens... geldgebrek. Geldgebrek voor noodzakelijke praktische toepassingen, maar nog altijd geld genoeg om onverantwoordelijk grote sommen te betalen aan EEG-ambtenarij en aan de leden van het Europees parlement, die allen over een eigen sekretariaat mogen beschikken en enorme wedden en vergoedingen opstrijken uit het honderdmiljardenbudget van de EEG. Denken we in dit verband maar eens aan de „kleine” verspillingen van een voorzitter van het Europees parlement, toen tertijs de Franse Simone Veil, die op bezoek in Brazilië, op kosten van de EEG een etentje ten beste gaf aan een keur van genodigden, rijk overgoten met champagne, waarvan de rekening verscheidene miljoenen be-

droeg. Dit was noodzakelijk voor het aanzien van de EEG!

We herhalen, dat voor praktische maatregelen als een noodzakelijk toezicht er dan geen geld voor handen is. Met Denemarken die terug geweigerd heeft zich neer te leggen bij de, door de 9 andere lidstaten aanvaarde visserij-overeenkomst en die thans dreigt zijn eigen weg te gaan, is een sluitend toezicht absoluut noodzakelijk. In elk geval is dit vooral in Groot-Brittannië heel slecht overgekomen. Behalve de eigen nationale inspectie wenst dit land dat er eveneens een adequate gemeenschapsinspectie op touw gezet wordt.

Op 21 december komt anderzijds de EEG-Visserijraad opnieuw bijeen voor een bespreking van nationale inspectie maatregelen. Ook ter gelegenheid van deze bijeenkomst, kan Denemarken nog altijd terug in de rij komen staan met de anderen, iets waarop bepaalde lidstaten nog rekening wensen te houden, maar zeker zeer problematisch blijft, niettegenstaande de Britse minister Peter Walker van een andere mening is en dat de Denen tenslotte toch zullen toegeven.

# TE VEEL HARING TE BOULOGNE OVERBEZADIGING VAN DE MARKT

Boulogne, de Franse haringmarkt zit opgeschept met het probleem van het overaanbod bij een verzadigde markt. Het „Comité Interprofessionnel” voor de haring, heeft in dit verband een bijeenkomst gehouden te Dieppe en maatregelen te bestuderen om de aanvoer binnen bepaalde grenzen te houden. Dit zou gebeuren, enerzijds door de aanvoer te beperken tot 10 ton (200 van onze bennen) per dag en per vaartuig voor de kusttreilers met een maximum van 60 ton (1.200 bennen) per week en per vaartuig. Anderzijds werd overwogen de haringvisserij te verbieden van 20 december tot en met 3 januari 1983.

De haring is zeker van goede kwaliteit maar de afzet stukt door een overaanbod. Te Boulogne kunnen zelfs de vismeelfabrieken de haring niet meer aan en aldus ziet men de haring in grote massa uitgegoten liggen op de kaden. Ook de Belgische en Hollandse kopers, die een tijd lang de haring te Boulogne opkochten en kwamen weghalen, zijn van de markt weggebleven. Gelukkig neemt het Russische faktorijschip, waarover we het in een vorige uitgave hadden, grote hoeveelheden haring op. Het schip heeft zelfs Boulogne verlaten om de treilers te volgen ter hoogte van Dieppe waarheen de haringscholen zich verplaatst hebben, om ter plaatse zelf en op zee de haring over te nemen. Het is zelfs verbazend, dat zich niet meer faktorijschepen uit het Oostblok ter plaatse begeven, vooral omdat het makreelseizoen op de Schotse Westkust ten einde is en de vloot faktorijschepen er niet helemaal aan haar trekken kwam.

Het is duidelijk dat het overaanbod te Boulogne eveneens haar invloed laat gelden op de afslag te Oostende, waar men ook aan een grote opvang is begonnen en zware vrachtwagens de haring komen afhalen voor vervoer naar de vismeelfabrieken. Maar ook de opname door de vismeelfabrieken is ergens rechtstreeks be-

grensd tot hun verwerkingscapaciteit. Men zou bijna geneigd zijn te schrijven dat de stormperiode waardoor de haringvloot is moeten binnen blijven, welkom is geweest om de aanvoer meer te spreiden.

MAATSCHAPPIJ IN AFRIKA GEVESTIGD,  
ZOEKT

## VISSERSCHIP

450 pk tot 1.500 pk,  
uitgerust met frigo of diepvriezer,

DRINGEND TE KOPEN

KONTAKT OPNEMEN, NA 18 U. : ☎ (056) 48.99.73

## BELGISCHE VISSERS VERKOCHTEN IN GRIMSBY

Verleden week verkochten de „Philadelphian” en de „Jeanette Vilborg” in Grimsby.

De „Philadelphian” Z.319 kreeg er een bruto-besomming van 2,75 miljoen B.fr. voor 630 van onze bennen, hetgeen het uitzonderlijk gemiddelde van 4.300 fr. per ben betekent.

De „Jeanette Vilborg” Z.418 verwezenlijkte 1,2 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 395 bennen hetgeen rond de 3.000 B.fr. gemiddeld per ben betekent. Voor beide schepen speelt natuurlijk de verhouding tussen de dure en normale vissoorten een rol die de gemiddelde prijs per ben beïnvloeden. Daarvan dienen natuurlijk de algemene onkosten afgetrokken, die tussen 20 à 25% belopen, al naar gelang de soort vangst.

# HARINGVISSERS VERLATEN LOWESTOFT

Verscheidene Schotse rederijen waren met hun treilers naar Lowestoft gekomen om er aan haringvisserij te doen. Na een eerder beloftevolle inzet volgden echter geringe vangsten en dan nog van haring van minder goede kwaliteit en een voortdurend groter wordende hoeveelheid van ijle haring, die door de Britten niet zo geëerd wordt. Toen nu daarbij nog het slechte weder kwam, zodanig, dat de schepen aan de kaai dienden te blijven, hebben de Boston Deep Sea Fisheries en Colne Shipping's rederijen besloten hun vaartuigen terug te trekken en op de rondvisserij op de Noordzee in te zetten.

Volgens betrokken schippers loopt de haringvisserij in het Engels Kanaal reeds op haar einde. De verwachtingen werden niet ingelost, maar bepaalde ondervinding werd toch door de schippers opgedaan. Er moet eerder gestart worden met de haringvisserij alhoewel het slechte weder ons toch ook parten heeft gespeeld, aldus de schippers. Toekomstig jaar zien ze ons zeker terug, maar het probleem van de marketing van de vis moet toch ook nader onderzocht worden.

De rederijen zelf beamen deze woorden, maar voegen er toch aan toe, dat de haringvisserij, minstens dit jaar, een verlieslatende bedrijvigheid werd en dat de rederijen dan ook besloten de haringvisserij te staken. Onze eigen vissers zullen voor tijdelijk slecht weder en mindere vangsten zeker zo rap de haringvisserij niet stil leggen. Daar komt wel verbetering in en een visserij dicht bij huis, maakt omgekeerd toch ook een heel stuk uit op de brandstofrekening.

Hopen we echter dat men ten onzent met Kerstweek niet zal uitvaren, daar in Duitsland en ook elders talrijke fabrieken zullen gesloten zijn.

## MAKREEL ZWOM 1.760 KM IN 39 DAGEN!

Een gemerkte makreel die men in zee losgelaten had ter hoogte van St.-Ives in Cornwall op de Engelse westkust, werd terug opgevist op de Viking-bank in de Noordzee. De afstand die deze makreel aflegde in juist 39 dagen was niet minder dan 950 mijl of omgezet 1.760 km.! Dat wil zeggen een gemiddelde van 40 km. per 24 uur. Ware niet alles wetenschappelijk gecontroleerd geworden, wij zouden bijna aan een aprilgrap denken.

Het merken van vis, een systeem dat thans toch reeds honderd jaar in Groot-Brittannië wordt toegepast, dient vooral om de migratiebewegingen van de vis vast te leggen, evenals hun groei. Vooral meer kennis en inzicht te krijgen over de migratiebewegingen van de vis is van groot belang voor de marine-biologen, en voor het bepalen van het visserijbeleid.

## LICHTE FUEL

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

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## MARKTOVERZICHT

Opnieuw een mini-aanvoer in de Oostendse mijn waar maandag slechts zes vangsten aangeboden werden. De prijzen voor zowat alle soorten lagen een stuk hoger dan verleden week. Dinsdag trad echter een prijsdaling in, die ook voor de meeste soorten gold. Tong is wel iets duurder geweest dan verleden week al zijn we nog ver van de prijzen die anders op het einde van het jaar voor die soort betaald worden. Ook tarbot is niet overdreven duur en haalde gaan 400 fr. het kg. De roggen noteerden tot bij de 100 fr. terwijl soorten als wijting, schar en schol eerder middelmatige noteringen boekten. De haringvisserij was niet wat ze zou moeten zijn. Dicht bij huis is er weinig te vangen, aan de kanten van Boulogne zit er heel wat meer haring, maar dan is het weer zowat onmogelijk om elke dag tijdig op de markt te zijn. Bovendien gaat het dan al eens om vernachte haring en die is niet zo gewild als de verse.

Garnaal zit er nog wel veel. Ook deze week, van zodra de weersomstandigheden enigszins meezaten, opnieuw redelijk ruime vangsten. De prijs is, eveneens rekening houdend met het jaargetijde, niet erg overdreven, integendeel. Er werd dinsdag als hoogste prijs slechts 60 fr. betaald terwijl de laagste prijs toen zelfs onder de 30 fr. viel.

IJslanvis hebben we tijdens de voorbije week niet gehad. Hiervoor werd maandag voor de gul en de grote wijting een flinke prijs betaald. Kabeljauw steeg die dag tot 100 fr. het kg., terwijl de gul tussen 44 en 85 fr. kreeg. Grote wijting liep op tot 44 fr., de kleine sortering kreeg rond de 24 fr. Voor schol werd tussen 43 en 60 fr. betaald, platjes kregen dinsdag nog 36 fr. het kg. Steenschol werd verkocht tussen 50 en 160 fr. het kg., terwijl de schaarse haai tot 60 fr. en meer noteerde.

Eigenlijk veel te weinig vis om van een normale markt te kunnen spreken. Toch is het zo dat einde november al een meer-opbrengst van ruim 100 miljoen geboekt was en dat we toen al boven het totaal cijfer van 1981 stonden. Dit is dan aan twee grote oorzaken toe te schrijven: een hogere prijs vooral tijdens de zomermaanden en het verkopen van enkele vreemde vaartuigen.

## VRIJDAG 10 DECEMBER 1982

WEST	dag.	vis	tong	fr.
O.229	—	545	—	1.047.938

## MAANDAG 13 DECEMBER 1982

WEST				
Z.502	—	295	100	788.676
O.206	—	245	—	669.892
O.35	—	240	—	784.960
O.285	—	255	—	432.070
NOORD				
O.108	—	325	3.295	1.565.187
Z.53	—	110	1.325	573.920
KUST				
N.708/709	—	157	—	90.550
N.3/232	—	170	—	91.880
Z.127/303	—	255	—	145.966
N.45/597	—	68	—	37.600
N.40/752	—	736	—	398.144
O.135/275	—	400	—	220.000
O.309/N.719	—	688	—	378.804
O.128/279	—	648	—	364.192

## DINSDAG 14 DECEMBER 1982

O.83	—	280	2.185	1.090.976
KUST				
O.141/369	—	1.070	—	540.716
O.309/N.719	—	210	—	118.600
N.3/O.232	—	94	—	50.760
N.708/709	—	242	—	135.520
O.26/N.41	—	236	—	136.880
N.45/597	—	118	—	73.160
O.127/303	—	284	—	161.360
O.123/306	—	209	—	119.130
O.135/275	—	369	—	225.090

## WOENSDAG 15 DECEMBER 1982

KUST				
N.700	—	32	—	126.512
O.148	—	20	—	35.070
N.551	—	10	—	16.297

## Verwachtingen

## VRIJDAG 17 DECEMBER

WEST: O.243 (160 m.)

## MAANDAG 20 DECEMBER

IJSLAND: O.317 (600 m. tzt. 200 bl. leng. 125 bonen, 100 kools, 50 schelvis en totten, 50 gutvis, 35 heilbot en schaat, 50 gul)

KANAAL: Z.183 - O.33 - Z.34  
NOORD: O.134 - N.706 - O.114 - O.118  
WEST: N.723 - N.736 - O.705

## DINSDAG 21 DECEMBER

WEST: O.118 - O.229 - O.285 - O.35

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

## DONDERDAG 9 DECEMBER 1982

Z.525	W	850	40	8	467.529
Z.196	W	2.500	200	15	941.260
Z.492	W	700	80	5	592.060
Z.44	W	2.000	280	12	1.233.136
Z.507	W	1.400	105	9	838.140
Z.573	KRP	500	180	12	712.770
Z.92	N	2.500	420	12	1.368.914
<b>6.153.809</b>					

## VRIJDAG 10 DECEMBER 1982

Z.569	W	200	70	7	183.747
Z.43	W	1.500	225	8	790.990
Z.16	W	3.200	280	10	1.385.794
Z.321	W	1.000	100	10	569.104
<b>2.929.635</b>					

## MAANDAG 13 DECEMBER 1982

Z.47	W	4.000	380	12	1.867.160
Z.189	N	800	250	13	1.052.710
Z.582	W	100	50	9	557.700
Z.176	N	800	200	14	973.190
Z.578/580	K		30		189.550
<b>4.640.310</b>					

## DINSDAG 14 DECEMBER 1982

Z.99	W	2.000	250	15	1.128.843
Z.186	W	4.500	550	18	2.560.602
Z.519	W	2.500	265	16	1.228.797
Z.483	W	1.500	165	15	713.380
Z.98	W	3.000	310	12	1.646.704
Z.548/437	K	—	80	—	328.510
Z.554/560	K	—	100	—	305.220
Z.403/501	K	—	90	—	420.902
Z.472/471	K	—	100	—	224.188
Z.201/601	K	—	120	—	379.640
<b>8.936.786</b>					

## WOENSDAG 15 DECEMBER 1982

Z.39	W	2.500	250	10	1.332.445
Z.27	W	3.500	340	13	1.750.384
Z.200	W	1.500	90	10	679.970
B.5	W	2.000	230	13	1.367.964
Z.307	KRP	800	170	13	843.439
Z.506	N	600	230	11	962.290
Z.30	N	600	230	11	951.960
Z.55	K	250	45	7	318.300
Z.580/578	K	—	50	—	316.580
Z.207/31	K	—	40	—	142.830

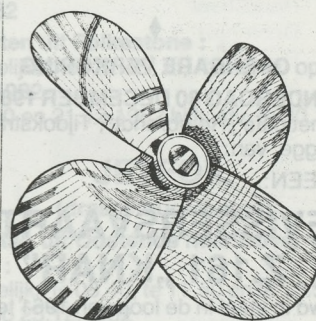
+ 150 kisten haring

**8.666.162**

## VAN VOORDEN 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

# NIEUWPOORT

## DONDERDAG 9 DECEMBER 1982

HARING		
N.708	1.750 kg.	20.737 fr.
N.709	1.750 kg.	20.738 fr.

## VRIJDAG 10 DECEMBER 1982

HARING		
N.346	212 kg.	2.210 fr.
N.738	211 kg.	2.210 fr.

## MAANDAG 13 DECEMBER 1982

VIS		
N.575	1.594 kg.	43.965 fr.
N.710	1.594 kg.	43.965 fr.
N.88	741 kg.	30.758 fr.
N.590	741 kg.	30.758 fr.
N.172	816 kg.	30.705 fr.
N.788	816 kg.	30.705 fr.
N.22	222 kg.	18.016 fr.
N.346	1.904 kg.	77.048 fr.
N.738	1.903 kg.	77.048 fr.

GARNAAL		
N.782	257 kg.	14.488 fr.
N.349	309 kg.	17.303 fr.

HARING		
N.575	175 kg.	1.952 fr.
N.710	175 kg.	1.951 fr.
N.88	500 kg.	6.150 fr.
N.590	500 kg.	6.150 fr.
N.172	300 kg.	3.120 fr.
N.788	300 kg.	3.120 fr.

Studie van  
Notaris Edouard VAN CAILLIE  
te 8390 Knokke-Heist, Graaf d'Ursellaan 36  
(tel. 050/51.13.53)

### OPENBARE VERKOPING

Op DONDERDAG 30 DECEMBER 1982 om 15 uur in het café „Rembrandt”, Tijdokstraat 40 te Zeebrugge, van:

KOOP EEN:

## ZEEVISSERSVAARTUIG Z.161 „KNAR”

gebouwd in staal in de loop van 1961 te Nantes (Fr.) - lengte: 37,65 m.; breedte: 7,56 m.; 78,67 netto tonnemaat; 247,40 bruto tonnemaat; motor Deutz 900 P.K. (1974) met de inventaris aan boord.

KOOP TWEE:

## ZEEVISSERSVAARTUIG Z.492 „ESPADA”

gebouwd in 1969 op de werf Leon Degraeve te Zeebrugge in staal; - lengte: 27,50 m.; breedte: 6,62 m.; 39,48 netto tonnemaat; 100,67 bruto tonnemaat; motor Deutz 490 P.K. (1968) met de inventaris aan boord.

Nazicht:

De beide vaartuigen zullen gemeerd liggen te Zeebrugge, rechtover de Tijdokstraat en te bezichtigen zijn op 27, 28 en 29 december 1982, telkens van 10 tot 12 uur en van 14 tot 16 uur; en op de verkoopdag 's voormiddags.

Alle bijkomende inlichtingen te bekomen ten kantore van voornoemde notaris.

N.346	585 kg.	6.406 fr.
N.738	585 kg.	6.406 fr.

Vier koppels gullevisers en één vaartuig van de kust losten samen ongeveer 10.500 kg. vis op de maandagmarkt. Opnieuw bleef de aanvoer hoofdzakelijk beperkt tot gul en wijting. Varia haalde 180 fr./kg. Middenslag tarbot 200 à 260 fr./kg en griet 180 à 240 fr./kg. Grote pladijs kwam 65 à 70 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs 60 à 65 fr./kg en visjes 2000 à 2500 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 4150 à 4500 fr. de ben en gul 2300 à 4100 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 2280 à 2440 fr. de ben bekomen. Grote wijting werd aan 1300 tot 1450 fr. de ben genoteerd en kleine wijting aan 850 à 1000 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2450 à 2600 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1850 à 1900 fr. de ben. Tevens werd door de vier koppels spanvisers 3.100 kg haring aangevoerd, waarvoor 10,45 à 12,30 fr./kg werd bekomen. Voor garnaal werd een marktprijs geboekt die van 47 à 60 fr./kg varieerde.

## DINSDAG 14 DECEMBER 1982

GARNAAL		
N.349	106 kg.	6.572 fr.

## WOENSDAG 15 DECEMBER 1982

VIS		
N.88	856 kg.	30.900 fr.
N.590	856 kg.	30.900 fr.
N.172	866 kg.	33.315 fr.
N.788	867 kg.	33.315 fr.
N.22	292 kg.	26.406 fr.

GARNAAL		
N.349	130kg.	7.780 fr.
N.782	161 kg.	10.941 fr.


Door de slechte weersomstandigheden losten enkel twee koppels spanvisers en één kustvaartuig hun vangst. Tong nr. 1 à nr. 2 kreeg 290 à 305 fr./kg en tong der sortering 3 à 4 255 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 196 à 205 fr./kg, middenslag tarbot 215 à 240 fr./kg en varia 180 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 55 à 60 fr./kg aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 2750 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 2250 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw kwam 4400 à 4600 fr. de ben en gul 3100 à 4100 fr. de ben, zo werd voor de voorkleine gul 3100 à 3300 de ben neergepend. Grote wijting noteerde men tegen 1450 à 1700 fr. de ben en kleine wijting tegen 850 à 950 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2500 à 2600 fr. de ben als marktprijs en kleine zandschar 2000 à 2100 fr. de ben. Voor garnaal werd 51 à 69 fr./kg als handelswaarde geboekt.

## INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

 -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

## VISAANVOER

### NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)
13 dec.	5	10.364	383.868
15 dec.	3	3.737	154.836

## GARNAALANVOER

### NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
13 dec.	2	566	31.791	47	60
14 dec.	1	106	6.572	62	62
15 dec.	2	291	18.721	51	69

## HARINGAANVOER

### NIEUWPOORT

9 dec.	1	3.500	41.475	11,85	11,85
10 dec.	1	423	4.420	10,45	10,45
13 dec.	7	3.120	35.255	10,45	12,30



## IN DE BEDRIJFSRAAD VOOR DE VISSERIJ

De Bedrijfsraad voor de Visserij kwam deze week in plenaire vergadering bijeen onder voorzitterschap van de heer Dries Claeys.

De vergadering was in hoofdzaak gewijd aan de evolutie van de totstandkoming van de Europese Visserijpolitiek. Over dit onderwerp werd een inleidende spreekbeurt gehouden door Ir. H. Vandewalle, hoofd van de Zeevisserijdienst, als dusdanig nauw betrokken bij de onderhandelingen die hieromtrent binnen de EEG worden gevoerd.

Na de vergadering werd tijdens een korte receptie hulde gebracht aan de heren Max Desutter en Clement Bil, van wie het mandaat in de schoot van de Bedrijfsraad voor de Visserij niet meer wordt verlengd. Tevens had voorzitter Dries Claeys een speciaal woord van hulde over voor de heer Jozef Bollaert, lid van de Raad, die zo pas tot eredeken van de arbeid (sector Vis-kleinhandel) werd benoemd.

Op de belangrijke uiteenzetting van de heer Ir. Vandewalle hopen wij in ons volgend nummer terug te komen.

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	13 december	14 december	15 december
Lappen .....	324 330	310	.....
Grote .....	336 338	315	.....
3/4 .....	270 282	278	.....
Bloktongen .....	202 228	191 200	.....
Vóór-kleine .....	165 190	162 171	.....
Kleine .....	138 156	132	.....
Slips .....	128 134	129	.....

### ZEEBRUGGE

	13 december	14 december	15 december
Grote .....	322 330	318 329	328 337
Bloktongen .....	325 333	336 354	339 379
Fruittongen .....	239 262	228 238	233 269
Schone kleine .....	170 183	171 186	186 193
Kleine .....	146 153	152 165	167 169
Tout petit .....	136 138	131 136	141 164
Slips .....	120 122	117 126	124 136

### NIEUWPOORT

	13 december	14 december	15 december
Tong I .....	.....	.....	295 305
Tong II .....	.....	.....	295 305
Tong III .....	.....	.....	255 270
Tong IV .....	.....	.....	255 270
Tong V .....	.....	.....	196 205
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	13 december	14 december	15 december
Platen .....	57 62	46	.....
lek (groot-klein) ...	52 54	42	.....
Derde slag .....	46 51	41	.....
Platjes .....	35	36	.....

### ZEEBRUGGE

	13 december	14 december	15 december
I .....	45 47	41 45	38 41
II .....	46 48	42 45	44 40
III .....	42 44	42 46	42 41
IV .....	38 36	32 37	38 40
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	13 december	14 december	15 december
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	65 70	.....	55 60
Platjes .....	40 50	.....	45 55
Drielingen .....	60 65	.....	55 65

## „HET VISSERIJBLAD”

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

# AVIA

## N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle  
petroleumproducten  
en smeermiddelen

Verzekerde  
bevoorrading



Stipte bediening

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

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

### SCHEPEN

Voor de week van 12.12 tot 18.12.82

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u., behalve op 25.12.1982  
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 19 en 25.12.82

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 9.00, te 18.00, te 19.45, en te 23.59 u., behalve op 24 en 25.12.82  
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 19, 20 en 25.12.82

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.30 u. en te 05.15 u., behalve op 25.12.1982  
- Op 20 en 21.12.82 bijk. afv. te 06.45 u.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10 u., behalve op 25.12.1982

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 u., behalve op 25.12.1982  
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 19 en 25.12.82  
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 19 en 25.12.82  
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 19, 20 en 25.12.82  
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 24 en 25.12.1982  
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 24 en 25.12.82

#### Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22.45 u., behalve op 24 en 25.12.1982  
- Op 20 en 21.12.1982 bijk. afv. te 00.10 u.

## JETFOIL

(draagvleugelboten)

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 11.50 en te 13.50 u. behalve op 25.12.1982  
- Dagelijks te 16.35 u., behalve op 24 en 25.12.1982

**REDERS en  
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**  
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	13 dec.	13 dec.	13 dec.	13 dec.	14 dec.	14 dec.	14 dec.	14 dec.	15 dec.	15 dec.	15 dec.	15 dec.	15 dec.	13 dec.	15 dec.	13 dec.	15 dec.
Tarbot grote	362	396	352	396	383		354	402	.....		369	393	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	300	320	301	305	234	280	227	279	.....		327	329	200	260	215	240	.....
Tarbot klein	215	274	219	218	171		187	237	.....		197	217	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	195	203	203	206	188	202	165	192	.....		197	202	180	240	.....	.....	.....
Griet middel	160	183	165	170	141	151	137	142	.....		148	150	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	120		140	128	121		118	127	.....		123	128	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	36	70	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	92	100	92	95	.....	.....	76	80	.....		78	80	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	91	.....	83	90	.....	.....	56	70	.....		78	80	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	60	91	114	115	.....	.....	80	88	.....		89	69	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	72	97	73	75	55	82	54	59	.....		49	48	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	75	80	.....	.....	48	57	.....		44	57	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	38	.....	38	40	36	.....	29	32	.....		24	27	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	69	100	72	74	80	103	74	82	78	80	70	72	83	90	88	92	.....
Gul (groot)	72	92	65	66	70	78	61	80	72	.....	67	69	46	82	60	82	.....
Gul (middel)	63	68	56	60	55	66	54	80	49	56	58	62	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	20	43	54	55	22	26	50	56	34	.....	59	57	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	182	338	298	304	147	312	298	324	.....		340	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	37	46	35	37	30	36	38	42	28	32	27	29	26	29	29	34	.....
Wijting klein	24	30	22	24	.....	.....	17	21	16	18	17	19	17	20	17	19	.....
Schar	26	42	24	26	16	36	16	24	30	32	22	26	38	50	42	51	.....
Steenschol	62	160	117	127	51	140	108	134	.....		129	138	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	38	62	56	58	.....	.....	50	56	.....		38	45	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	39	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Korigeriaal	28	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	30	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	65	90	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	35	37	.....	.....	20	27	.....		30	35	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	15	20	15	20	.....
Rode Poon (roobaard)	42	72	36	38	38	56	37	42	.....		42	46	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	42	.....	9	11	.....	.....	10	14	.....		9	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	54	108	.....	.....	75	90	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	21	22	.....	.....	16	21	.....		14	16	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

**Aan de dinsdagmarkt van 7 december werd aangevoerd:** 983 kisten kabeljauw, 445 kisten wijting, 4 kisten schol, 68 kisten schar, 11 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 40 kg.:** kabeljauw twee 160-142, kabeljauw drie 150-126, kabeljauw vier 130-110, kabeljauw vijf 110-49, wijting drie 67-32, schol vier 146-122, schar 77-51, steenbolk 26.

**Aan de woensdagmarkt van 8 december werd aangevoerd:** 1.765 kg. tong, 15 kisten tarbot en griet, 1.259 kisten kabeljauw, 1.065 kisten wijting, 221 kisten schol, 131 kisten schar, 1.446 kisten haring en 33 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 20,46, grote tong 18,03, groot middel tong 17,95-17,91, kleinmiddel tong 11,10-10,69, tong één 8,32-7,73, tong twee 7,01-6,34, zalm 23,00.

**Per 40 kg.:** tarbot 718-378, griet 353-169, kabeljauw één 132, kabeljauw twee 182-146, kabeljauw drie 154-120, kabeljauw vier 132-112, kabeljauw vijf 114-60, schol één 104, schol twee 126-120, schol drie 142-92, schol vier 130-75, wijting drie 70-32, schar 72-40, haring één 27,80-27,20, schelvis vier 80.

**Aan de donderdagmarkt van 9 december werd aangevoerd:** 721 kisten kabeljauw, 269 kisten wijting, 35 kisten schar, 4.199 kisten haring, 10 kisten makreel en 8 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 17,00.

**Per 40 kg.:** griet 432, kabeljauw één 120; kabeljauw twee 166-132; kabeljauw drie 156-130; kabeljauw vier 130-120, kabeljauw vijf 114-53, schar 70-61, wijting drie 67-32, makreel twee 53-22, haring 29,00-27,20, steenbolk 61-55.

**Aan de vrijdagmarkt van 10 dec. werd aangevoerd:** 7.415 kg. tong, 56 kisten tarbot en griet, 646 kisten kabeljauw, 280 kisten wijting, 644 kisten schol, 61 kisten schar, 947 kisten haring en 40 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 19,97-21,39, grote tong 20,11-19,33, grootmiddel tong 19,28-18,37, kleinmiddel tong 11,18-10,68, tong één 9,18-8,14, tong twee 7,65-6,37.

**Per 40 kg.:** tarbot 744-372, griet 403-216, kabeljauw één 204, kabeljauw twee 276-172, kabeljauw drie 210-162, kabeljauw vier 154-134, kabeljauw vijf 126-55, schol één 140-116, schol

twee 130-120, schol drie 120-102, schol vier 110-90, schar 100-60, tongschar 256-90, haring één 36-33, haai 100-50, steenbolk 76-26, bot 26, roggen 134-41, wijting drie 100-32.

■ Uit de Nederlandse „Stuurboord” visserij-editie, vernemen wij dat aan de Nederlandse grens een vishandelaar uit Volendam aangehouden werd voor deviezensmokkel. De man zou voor één miljoen gulden aan kontanten op zich gehad hebben, waarmee hij probeerde naar Zwitserland te komen. Eén miljoen gulden is toch nog altijd 18 miljoen B.fr., zoveel zal men wel nooit bij een reder of visser aan kontanten vinden.

■ Aan de Nederlandse uitgave „Stuurboord-Visserij” ontlene we ook dat een drietal weken terug, niet minder dan een honderdtal opsporingsambtenaren van de Fiskale Inlichtings- en Opsporingsdienst in Friesland en in het bijzonder te Volendam, de garnalenhandel overvielen. De ambtenaren waren voorzien van bevelen tot huiszoeking, terwijl boekhoudingen in beslag werden genomen. Het was hier echter voornamelijk om zwartwerkers te doen, dus mensen die werklozensteun genieten en er bovenop in de garnalenpellerij werk vonden. Ook illegaal in Nederland binnen gekomen, zouden er werk gevonden hebben.

■ Zoals we vroeger reeds mededeelden, hadden de palingvissers om een schorsing verzocht van het opvissen van oesters in het Grevelingenmeer door oestervissers uit Yerseke. Reden hiertoe was het storen van het palinggedrag en het kwetsen van de paling. Dit schorsingsverzoek werd nu onontvankelijk verklaard door de Staatsraad zodat de oestervissers lustig verder het Grevelingenmeer om oesters mogen doorwalken. Het gaat hier om 1,5 miljoen stuk.

■ De „YE 70” een zeer moderne mosselkotter deed zaterdag 4 december zijn proefvaart. Het vaartuig werd „Maria-Jacoba” gedoopt. Het behoort aan de firma Steketee en is een kotter met een lengte van 35 m., breedte 7 m. en 2,90 m. holte, voorzien van een Mitsubishi motor.

■ Zou het aan het feit liggen, dat er uit meer kringen bepaalde uitlatingen vielen dat de visserij in Nederland het stiefkind is van Landbouw, dat thans een afzonderlijke bespreking over de visserij zal doorgaan en deze aldus niet plaats vond ter gelegenheid van de begroting van landbouw in de Nederlandse Tweede Kamer? In elk geval wordt er aan de visserij een afzonderlijke bespreking gewijd maar dan in commissievergadering. Indien er via deze bespreking de noodzaak naar voor komt om bepaalde zaken voor de Kamer te brengen dan zal dit gebeuren. Men hoopt, door deze afzonderlijke bespreking de visserijbelangen beter te kunnen dienen. Zou dat bij ons ook niet eens nodig zijn?

## DE HEER TIENSTRA OP RUST

In Nederland gaat de heer Tienstra, directeur van de Visserijdienst, na twintigjarig directeurschap op rust. Hij wordt vervangen door de heer B. Van der Meer, een Fries van geboorte en 37 jaar oud. De heer Tienstra kreeg één voor de visserij zeer moeilijke periode te verwerken, met onder meer saneringen, vangstbeperkingen, stilligperiodes, haringvangstverbod, enz. Hoppen we dat zijn opvolger het minder moeilijk krijgt, alhoewel niets voorziet dat zijn pad over rozen zal lopen. Tienstra dient echter gelukgewenst voor de bekwame en knappe wijze hij zijn ambt heeft vervuld. Zulke ambtenaars kan men tegenwoordig op zijn vingers tellen.

In ons „Kerstnummer” hopen we hierop terug te komen.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

### Aanvoerbericht

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
64.194 kg.	Tong	f 651.347,93	van f 19,68 tot f 6,60
14.467 kg.	Tarbot	f 193.134,06	van f 20,82 tot f 7,23
196.895 kg.	Schol	f 517.084,23	van f 3,26 tot f 1,99
124.640 kg.	Kabeljauw	f 271.813,24	van f 7,55 tot f 1,00
5.760 kg.	Griet	f 31.707,29	van f 6,43 tot f 3,61
8.370 kg.	Schar	f 13.028,55	van f 1,96 tot f 0,84
37.460 kg.	Wijting	f 33.835,51	van f 1,56 tot f 0,18
68.937 kg.	Diversen	f 246.573,70	
<b>520.723 kg.</b>		<b>f 1.958.524,51</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

## VLAGGESCHEPEN KRIJGEN GEEN SPECIALE FINANCIËLE BRITSE REGERINGSSTEUN

Van het 1,2 miljard financieel steuntje dat de Britse regering zal verdelen onder de vissersvaartuigen, worden de gewezen Spaanse treilers die zich in Groot-Brittannië hebben laten herregistreren onder Britse vlag, praktisch allen uitgesloten. Het gaat hier om zestig grote treilers die, in het tegenovergesteld geval, met een ferm stuk van de koek zouden gaan lopen zijn.

We gaven in een vroegere uitgave reeds mededeling van het feit, dat verscheidene Britse producentenorganisaties, zich hadden verzet tegen de mogelijkheid dat Brits geld naar ex-Spaanse schepen, met praktisch een volledige Spaanse bemanning zou gaan. Gezien het echter thans administratief en juridisch gezien Britse vaartuigen zijn, heeft men een achterpoortje moeten zoeken en vinden om betrokken vaartuigen uit te schakelen. Dit is intussen gebeurd want één der voorwaarden om van de steun te kunnen genieten, is het aan boord hebben van minstens 75% Brits varend personeel, dat wil zeggen die sinds 27 oktober gewoon in Groot-Brittannië hun domicilie hebben en er verblijven.

Ondertussen werd er een verdeelsleutel opgesteld om de steun uit te keren. De maximumsteun gaat aan een vaartuig van meer dan 190 voet of circa 58 meter. De minimumsteun gaat naar vaartuigen van minder dan 25 voet, hetzij beneden de 7,63 m. Dit bedraagt respectievelijk 2,520 miljoen en 18 duizend B.fr. De tussen de twee uiterste maten liggende schepen krijgen een vergoeding in verhouding tot hun lengte. Voor een vaartuig van 30,50 m toch nog altijd 1,22 miljoen B.fr.

Gezien de financiële moeilijkheden waarin vele rederijen verkeren hebben de producentenorganisaties de regering gevraagd, deze steun nog vóór Kerstdag uit te keren. Ondertussen hebben zelfde producentenorganisaties ook hun tevredenheid uitgedrukt over het feit dat de vlaggeschepen uitgesloten werden van deze financiële steun. Een andere beperking die opgelegd werd, is het feit dat vaartuigen boven de 12,20 m. minstens 48 zeedagen moeten tellen tussen 1 maart en 27 oktober, dag der officiële toekenning en de vaartuigen beneden de 12,20 m. minstens zestig zeedagen.

Ondertussen zeggen wij aan onze regering, dat men dus niet meer noodzakelijk een oliesubsidiëringsreglement moet gaan uitdokteren om onze visserij ter hulp te komen, vermits men bij onze overburen bewijst dat dit ook onder een andere vorm mogelijk is en dan zou men niet meer voor het Hof van Justitie gedaagd moeten, zoals dit het geval is met België omdat men in 1981 een oliesubsidie toegekend heeft en in praktijk gebracht, voor aanwending van energiebesparende middelen, die slechts als camouflage dient en zeker door het Hof van Justitie zal verworpen worden. Dat men dus het Britse voorbeeld volg en, hetzij volgens de grootte van het vaartuig, of volgens de motorsterkte of volgens beide criteria, eveneens een financiële hulp toekennen. Beter ware ten slotte nog dat de hulp rechtstreeks door de EEG toegekend wordt voor de visserij van alle lidstaten en dit op een zelfde basis. Er zal dan absoluut niet van discriminatie tussen de verschillende landen-lidstaten kunnen gesproken worden.

## NOG EEN BRITSE TREILER VIA ZIJN NETTEN MEDEGESLEURD DOOR ONDERZEEER

De schipper en de bemanning van de treiler „Algrie” uit Newlyn, hebben begin december de belevenis van hun leven medegemaakt. Dit gebeurde ongeveer 40 mijlen uit de vuurtoren van Wolf-Rock.

Schipper Wally Turrell vertelt, dat zij ongeveer aan 4 mijl per uur aan het vissen waren, toen zij plotseling vast kwamen en medegesleurd werden aan een snelheid van ongeveer acht mijl. Onmiddellijk voelde men aan, dat het vistuig door een onderzeeër medegenomen werd en er ontstond een bepaalde paniek aan boord, het avontuur met een vorige treiler indachtig die hierdoor aan de grond kwam. De onderzeeër zou onder het schip zijn doorgevaren en een sleeplijn ingehaakt hebben waardoor de treiler op sleeptouw werd genomen en dit voor ongeveer een kwartmijl. Ondertussen had de schipper Lands-End Radio gekontakteerd, die de Britse Navy op de hoogte stelde en vijf minuten later kwam de 272 Brt op kernenergie aangedreven onderzeeër aan de oppervlakte, die zich

bekend maakte en zich zelf bevrijdde door de sleeptouwkabels door te kappen.

De „Algrie” die zelf geen averij opgelopen had, begon toen te trachten zijn vistuig aan boord te krijgen, maar na een ganse dag hieraan bevestigd te hebben, was alles vergeefs en het vaartuig moest naar de thuishaven terug keren zonder zijn vistuig ter waarde van meer dan 600 duizend B.fr. Voor de „Algrie” was dit de tweede tegenslag op een week tijd, toen zij ook een stel visnetten verloor aan een wrak. Hopen we voor de reder en bemanning dat zij voor het verlies van hun vistuig vergoed zullen worden alhoewel hier nog geen vaste wetgeving voor hand ligt. Inderdaad, wie heeft nu wie gehinderd en hoe kan men aan boord van een vissersvaartuig dergelijk gevaar detecteren. We menen dat dit gemakkelijk kan door de onderzeeër die toch uitgerust is met gesofistikeerde opsporingsapparatuur en zeker moest weten dat hij onder een vissersvaartuig doorliep en er kans bestond in het vistuig terecht te komen.

## TWEE FRANSE TREILERS VERGAAN

Een kusttreiler uit het Franse La Rochelle is op 4 december in de Golf van Gascogne gezonken in 150 meter diep water. De bemanning heeft de tijd gehad om één, in de nabijheid vissende treiler te verwittigen en daar aan boord over te stappen. De betrokken treiler, „Notre-Dame-des-Marins”, een houten vaartuig, had een lek opgelopen, nadat het schroef op een zich onder water bevindend voorwerp had geslagen dat het schroef zelf blokkeerde. De schipper-eigenaar van het vergane vaartuig zal niet te lang zonder vaartuig blijven, want zijn nieuw vaartuig wordt reeds volgende maand in januari afgeleverd. Een vrij onverwachte tegenvaller voor de betrokken verzekeringsmaatschappij.

Verleden week zaterdag verging de Franse treiler uit Port-en-Bessin, de „La Portaise” ter hoogte van „Les Casquets”. Een plank van het houten vaartuig zou losgekomen zijn in de boeg van het vaartuig. Een ander Franse treiler die zich in de nabijheid bevond „Les Flots bleus” kon ter hulp snellen en de vier bemanningsleden aan boord nemen. Het vergane vaartuig werd in hout gebouwd in 1955 te Port-en-Bessin. De „Flots bleus” heeft de vier bemanningsleden in de thuishaven afgezet.

## BACTERIEN TEGEN DE OLIEPOLLUTIE OP ZEE

Men meent een methode gevonden te hebben om de bezoedeling op zee door petroleumproducten te keer te gaan. Normaal worden de zich in zee bevindende petroleumproducten door micro-organismen, die zich normaal in het zeewater bevinden, opgenomen. Men is er in geslaagd in laboratoria de, zich met petroleum voedende micro-organismen af te scheiden, maar wat meer is, door het toedienen aan deze organismen van een speciaal product hun vraatzucht aanzienlijk te vermeerderen in een verhouding van vijf tot zesmaal meer. Een soort aperitief dus om hun honger te stimuleren. Deze éencelligen worden trouwens ook aangewend in de epuratiestations waar het water gezuiverd wordt. Het komt er dus op aan de nieuwe „apertief” te ontwikkelen, die men dan op het oliebed strooit, en er doordringt om de eencellige micro-organismen te bereiken waardoor hun eetlust gevoelig verhoogd wordt. De laboratoria van „Elf-Aquitaine” uit Pau, hebben deze realisatie op hun aktief. Voegen we er nog aan toe, dat het nieuw product reeds eksperimenteel nagegaan werd in gesloten dokken en ter hoogte van de Kerguelen-eilanden. Anderzijds veroorzaakt het eetlust stimulerend product geen nieuwe pollutie.

### „HET VISSERIJBLAD”

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

## NIEUWE VISSERSVAARTUIGEN IN FRANKRIJK

Zo te zien zou men geneigd zijn te denken, dat de visserij het nog altijd waard is, om te investeren in nieuwe vaartuigen. Oppervlakkig gezien, zou men inderdaad dergelijke konklusie kunnen trekken uit de nieuwe vaartuigen, die toch nog afgeleverd worden, maar men kent het aantal vaartuigen en zelfs rederijen niet die verdwijnen. Wel moet men vernieuwen om competitief te blijven en dat is, volgens onze mening, nog altijd een zeer riskante zaak.

In Frankrijk kregen we begin december te Concarneau de overhandiging van twee nieuwe treilers van 34 meter, namelijk de „Agora” en de „Dagmara”, beiden vaartuigen van 34,70 m. uitgerust met een motor van 1.000 pk. De vaartuigen werden gebouwd te Utska in Polen. Het is dus niet alleen in Nederland, dat men zich tot Polen wendt, minstens daar voor de bouw van de romp, maar Frankrijk laat de vaartuigen kant en klaar opleveren door dit land. Dit heeft natuurlijk een zeer geldige reden, namelijk dat het heel wat beterkoop uitkomt. De thans door Polen afgeleverde Franse treilers hebben inderdaad slechts 42 miljoen B.fr. gekost, terwijl dit in

Frankrijk zelf rond de 58 miljoen zou gekost hebben. Een nieuw bouworder op vandaag voor dergelijke vaartuigen haalt nu zelfs in Frankrijk 85 miljoen, alhoewel we veronderstellen, dat het ook in Polen niet bij 42 miljoen zal gebleven zijn voor een nieuwe bestelling, en de daar afgeleverde vaartuigen, wat kwaliteit betreft, niet zo goed afgewerkt zijn.

Een andere rederij uit Concarneau heeft eveneens begin december een 34-meter treiler afgeleverd gekregen, de „Galibier” maar dit dan van een Franse werf uit Cherbourg. De „Galibier” is uitgerust met een motor van 800 pk. Betrokken rederijen overwegen echter in de toekomst een wat kleiner type te laten bouwen vanwege de zware bouwkosten.

Voor een reder uit het Franse Penmach werd een kusttreiler afgeleverd, die voorzien wordt van een motor Caterpillar van 365 pk. Het vaartuig meet 29 Brt. De motor zal waarschijnlijk terug gebracht worden tot 300 pk. vanwege de veralgemening om treilers van meer dan 300 pk niet meer toe te laten in de twaalf mijlszone uit de kust.

## IJSLANDSE VIS PER VLEGTUIG

Op het vliegveld van Le Touquet-Paris Plage, is verleden week maandag een lading vis uit IJsland aangekomen per Boeing gecharterd door „Icelandair”. Het ging hier om vis die in de nacht van zaterdag op zondag gevangen werd voor IJsland en onmiddellijk ingepakt in speciale isothermische kisten. Zelfde vis was reeds de maandag in Parijs, zodat men zich best de kwaliteit van deze zeer verse vis als uitzonderlijk goed kan voorstellen.

Het ging hier om... achttienduizend kg. vis, hoofdzakelijk om kabeljauw, koolvis en schelvis. Onmiddellijk na aankomst op het vliegveld werd de vis naar... Boulogne overgebracht over de weg om daar in ontvangst genomen te worden door de betrokken firma Sobex in het industrieel visserijkwartier van deze vissershaven.

Het moet zijn dat het overvliegen van vis toch nog ergens renderend moet zijn voor de invoerder, die wegens de hoge kwaliteit van deze vis, een compensatie weet te vinden voor de bijkomende kosten van het overvliegen.

Zal dit voorbeeld van firma Sobex, een nieuwe weg inluiden, zodanig, dat dit navolging zou wekken? We denken hier in het bijzonder aan Oostende die het onlangs nog probeerde via een initiatief van de firma Morubel, om IJslandse vis per cargo over te brengen.

## PRIJZEN VAN IJSLANDSE VIS IN HULL

We hebben er aan gehouden om ook eens de prijzen van, door IJslandse treilers te Hull aangevoerde vis weer te geven, dit in verband met de prijzen van de vis in de Oostendse afslag voor enkele weken aangevoerd, eveneens door IJslandse treilers of door een IJslandse cargo.

De IJslandse treiler „Gudmundsdottir” deed begin verleden week Hull aan met een aanvoer van 1.520 van onze bennen voor een brutobesomming van 3,46 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 2.280 fr. de ben.

Individuele prijzen waren voor kabeljauw van 2.200 tot 2.500 fr. voor gul van 2.000 tot 2.200 fr., voor grote schelvis van 2.000 tot 3.100 fr. en voor kleine schelvis van 2.000 tot 2.200 fr.

De heilbot liep met de grootste prijs weg, namelijk van 84 fr. tot 130 fr. het kg. Leng kreeg van 1.420 tot 2.100 fr. de ben, terwijl catfish 2.000 fr. de ben kreeg. We zijn de mening toegedaan, dat dit nu geen bijzondere grote prijzen zijn en dat de IJslandse treiler en ook de vis aangevoerd door het vrachtscheepje die hun vis in de Oostendse afslag hebben gezet, aanvaardbare prijzen toegekend kregen, uitzondering gemaakt voor de laatste beurt, toen de kwaliteit van de vis te wensen overliet, gezien het vrachtscheepje door het slecht weder, minstens een week met zijn vis aan de afslag te laat verscheen. Toch vrezen we dat het experiment geen vervolg meer zal krijgen.

Ook te Fleetwood geraakte de IJslandse treiler „Halberg” niet verder dan 2,2 miljoen B.fr. voor 1.170 van onze bennen of een gemiddelde van 2.000 B.fr. de ben. Wat echter toch van belang is te melden, zijn de kosten. Te Oostende belopen die maximum 10 à 11%, in Engeland bedragen

die minstens 20%, wat toch de moeite loont om even hierop te wijzen.

### 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

## GROOT-BRITANNIË

■ Barmouth gelegen in het Britse Noord-Wales kreeg een nieuwe reddingsboot van bijna 20 miljoen B.fr. voor deze 11,30 m. Princess Diana was meter van de naar haar gedoopte boot die de naam medekreeg van „Princess of Wales”. Het is de eerste reddingsboot uit Barmouth die met radar voorzien werd.

■ Vissersvaartuigen die in het Kanaaleiland Guernsey hergeregistreerd worden, zullen geen enkel vreemd bemanningslid aan boord mogen hebben voor een visserij in de wateren van Guernsey, Jersey, het Man-eiland en Groot-Brittannië, zonder een speciale toelating van het landbestuur Guernsey. Dit is een heel wat sterkere reglementering, vooral gericht tegen Spaanse bemanningsleden, dan in Groot-Brittannië zelf bestaat. Men hoopt hiermede de plaag van de vlaggeschepen uit te roeien, minstens voor deze die te Guernsey hergeregistreerd werden.

■ Op de Britse kusten ter hoogte van Sutherland is de schipper van de 17-meter „Girl Kathleen” door zware zeeën over boord gegaan en verdronken. Het vaartuig zelf kwam later aan de grond.

■ Te Peterhead in Groot-Brittannië werd het een reuzentoevoer in de laatste week van november met niet minder dan 298 vaartuigen (!) aan de afslag waarvoor in totaal 66,3 miljoen B.fr. besomd werd. 298 vaartuigen gespreid over 5 dagen in de week is toch nog altijd een gemiddelde van 60 vaartuigen per dag. Wat een weelde, waarvan wij ons hier aan de Belgische kust moeilijk een voorstelling kunnen maken.

## OOK VANDALISME AAN BOORD VAN BRITSE VISSERSVAARTUIGEN

Het is niet alleen bij ons, dat we met een stijgend vandalisme onder de jeugd gekonfronteerd worden, zoals dit onder meer het geval was, een paar weken terug aan boord van de O.131, maar ook in het buitenland wordt men hierdoor getroffen.

Te Lowestoft werd verleden week zondag, door de schipper van de treiler „St Thomas” vastgesteld, dat aan boord de deuren waren ingestampt en de kabiens van de bemanningsleden doorzocht, alle laden opengetrokken en de inhoud die de vandalen en dieven waardeloos achtten, op de grond geworpen. Ook het stuurhuis, de keuken en zelfs de machinekamer kreeg een vandenbeurt.

Na het alarm door de schipper gegeven, werden ook andere vaartuigen onderzocht en vastgesteld dat ook nog vijf andere vaartuigen het bezocht kregen van de vandalen en dieven. Hierbij had men zelfs gebruik gemaakt van een bijl om de deuren in te slaan.

De zes getroffen schepen waren naast of nevens elkaar gemeerd en behoorden allemaal tot de Colne Shipping Rederij. De ligplaats van deze schepen bevindt zich achter een groot kade-

gebouw, waardoor de schepen min of meer aan het zicht onttrokken zijn. Dit neemt niet weg, dat men ook daar, de betrokken havenautoriteit het verwijt toestuur van een totaal gebrekkig toezicht, zoals dit te Oostende het geval is.

Eén van de betrokken vaartuigen moest diezelfde morgen naar de visserij afvaren en liep door deze gebeurtenis verscheidene uren vertraging op. Men vermoedt dat het hier om jeugdbenden gaat, die zich op één of andere manier wenssen te wreken. In visserijkringen bezint men zich nu meer en meer, om een partikuliere bewaking in te richten door de rederijen zelf, waarvan de last dragelijk zou zijn indien alle rederijen zich hierbij aansluiten. Ook overweegt men meer en meer zich tegen diefstel en schaden hierdoor veroorzaakt te laten verzekeren. Toch altijd terug bijkomende kosten voor de reders omdat de havenautoriteiten aan hun bewakingsplicht te kort komen.

Wij vragen ons af waarom dan tientallen miljoenen aan stads-havenpersoneel dient betaald. Is het om veel andere jobs buiten hun dienst te kunnen waarnemen en er vet voor betaald te worden? Hier zou eens duchtig alles dienen onderzocht!

## INVOERVERBOD ZEEROBBENVELLEN LEIDT TOT MOEILIKHEDEN EEG-CANADA

Begin december kwamen de tien EEG-ministers die de milieuzaken beheren te Brussel bijeen om een voorstel van de Commissie te bespreken, die een invoerverbod voorziet voor zeerobbenvelen van jonge zeerobben.

Dit invoerverbod was niet alleen een gevolg van de akties ingeleid door de milieugroeperingen Greenpeace, de optredens van Brigitte Bardot en andere, maar eveneens als gevolg van een motie genomen door het Europees Parlement. Met dit invoerverbod wil men hoofdzakelijk de landen die toestemming voor het doden van zeerobben verlenen, in hun buitenlandse handel treffen, en hen onder druk zetten. Wat Canada betreft, waar de zeerobben reeds sinds eeuwen gejaagd worden en dit onder meer een inkomstenbron voor de betrokken kustpopulaties betekent, heeft men zich in EEG-kringen toch enigzins misrekend. Canada heeft die landen, die tot een invoerverbod van bewerkte zeerobbenvelen overgaan, bedreigd met omgekeerde maatregelen. Voor de EEG zou zelfs de bilateraal visserijvereenkomst opgezegd worden. Hiervan zou vooral de Franse visserij het slachtoffer worden en mede het kind van de rekening. Om dit te vermijden, hebben de milieuministers 14 uur vergaderd om te trachten het voorgenomen verbod van invoer van zeerobbenvelen af te zwakken in die zin, dat men zou komen tot een vrijwillig afzien van invoer van zeerobben door de industrie zelf. Aldus zou er geen officieel verbod door de EEG zelf dienen uitgevaardigd te worden, zodat dan ook, omgekeerd, niet meer officieel zou kunnen gereageerd worden door Canada. Of het niet vangen van zeerobben dan zo nuttig is, betwijfelen we wanneer het gaat om de visserij. De ene zijn dood, is de andere zijn brood, ook in zee!

Ondertussen vergeet men ook maar al te best dat zeerobben zich zo sterk vermenigvuldigen, dat het binnen bepaalde perken van de zeerobben een noodzakelijkheid is voor de bescherming van de visstapel. Het is juist daarom, dat het doden van zeerobben reeds sinds eeuwen gebeurt, anderzijds ook om te dienen als voedsel voor de kustbevolking. Dit was dus reeds een traditie zelfs in die tijden, dat er nog geen sprake was van bewerken en uitvoeren van zeerobbenvelen.

Als al die Greenpeacers het zo goed kennen, denken we dat met hen in te volgen, we nog grotere mistoestanden zouden kennen dan de zeerobbenvangst, die eeuwen oud is.

Op 17 december zullen de milieuministers nogmaals bijeenkomen om te trachten tot een definitieve oplossing ter zake te komen.

### TE KOOP

### MOTOR KOTTER UK 129

lengte 20 m., breedte 5,30 m., met 300 pk Caterpillar, bouwjaar april 1980 met hydraulische lier + hydraulische nettenrol elektrische vis-op-zoek-band met gieken voor de bokken en garnalenvisserij, alles als nieuw. Billijke prijs.

Te bevragen bij H. HAKVOORT,  
Kleine Fok, 1, Urk - Nederland  
☎ 05277 - n° 2655  
of ☎ 05277 - 2468

### NEDERLAND

■ In de mosselveiling van Yerseke in Nederland werd reeds dit jaar de miljoenste mosselton (ton = 100 kg.) aangevoerd, namelijk eind november, terwijl dit vorig mosselseizoen slechts eind januari gebeurde. De schipper die de eer te beurt viel de miljoenste mosselton aan te voeren, de heer B. Schot uit Yerseke, werd in de bloemen gezet. Anderzijds werden er echter reeds 200 duizend mosseltonnen opgevangen door het mosselonds, zodat we nog niet van een miljoen, door de konsument verbruikte mosseltonnen mogen gewagen.

■ In Nederland mag men nu terug door middel van de kor, vissen op de schelpdieren in het Grevelingenmeer. Dit heeft de palingvissers kwaad bloed gezet, omdat zij staande houden, dat het gebruik van de kor de paling schaadt en verschrikt, zodat de palingvissers hierdoor het kind van de rekening worden.

■ De Urker gemeenteraad in Nederland is niet fel opgezet met het plan van de uitbouw van de vissershaven van Lauwersoog. Volgens burgemeester en wethouders van Urk, gaat het niet alleen voor aanlegplaatsen voor de Urker-vloot maar ook om de Urker-vloot er toe aan te zetten, hun vis in de afslag van Lauwersoog te zetten in plaats van te Urk zelf. De gemeente Urk zou dan ook liefst de uitbouw van Delfzijl tegemoet zien omdat het beter de belangen van Urk dient.

■ De Katwijkers uit Nederland kregen weer eens de deur op de neus. Zoals we vroeger reeds schreven, lag een gedeelte van de rondvisvloot te Katwijk aan de kant omdat men aan de visserij toestak. Toen kwam de haring, maar de vergunningen hiervoor werden slechts afgeleverd aan de spannen, die konden bogen op een haringvisserijtraditie. Ook deze van Katwijk gingen vroeger op de haring, maar onder de 44 schepen (22-spannen) die een vergunning op de kop wisten te tikken, is er maar één uit Katwijk, de KW 167. Volgens bepaalde Katwijkers is het hier niet gegaan volgens historische rechten maar historische onrechten.

■ In Nederland heeft het Visserijchap en de Stichting van Nederlandse Visserij een telegram aan de nieuwe premier Lubbers gestuurd om toch maar niets toe te geven aan de Denen, die meer wenssen te mogen wegvissen uit de wateren van de Gemeenschap, dit natuurlijk ten nadele van de visserij der andere lidstaten. Het is duidelijk dat hierbij bedoeld wordt, geen concessies toe te staan ten nadele van de Nederlandse kwota, die volgens de Schappen reeds te gevoelig aangetast werden.

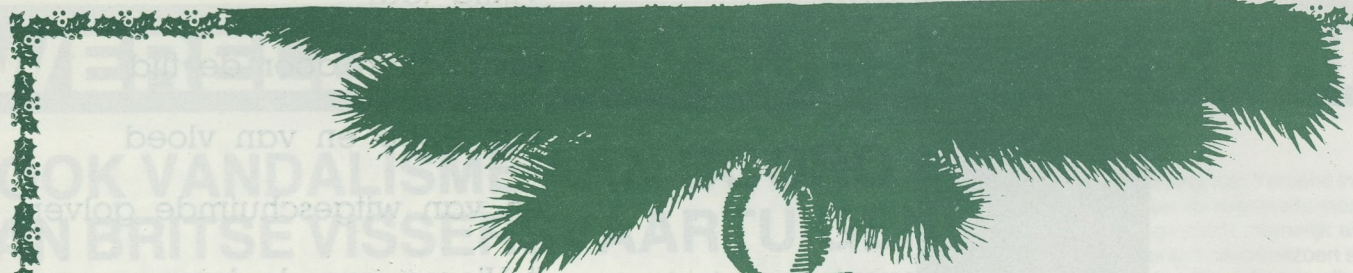
■ Er gaat in Nederland praktisch geen week voorbij, zonder de tewaterlating van één of andere nieuwe treiler of kotter te noteren. In de laatste week van november was het de beurt aan de „SL 7 Cornelia-Christina” uit Steldam. Het gaat over de tewaterlating van het casco met een lengte van bijna 36 meter, een breedte van 8 m. en een holte van 4,1 m. Dit gebeurde bij Scheepswerf „Vooruit” te Zaandam. Ondertussen was men reeds aan de inbouw van de motor en de brug bezig. Een MAK-motor van 1.480 pk zal ingebouwd worden. De nieuwe kotter zal vooral op de haringspanvisserij ingezet worden. Nederland ziet dus toekomst in de haringvisserij en lonkt eveneens naar een zomerharingvisserij, de groene maatjesharing, visserij waarop de vooruitzichten zich goed aftekenen.

Vijftig jaar  
een bakken door de tijd  
van ebbe en van vloed  
en van witgeschuimde golven.  
't Vieren van de jaren  
doofde 't toplicht niet.  
't Zal vergaan  
als hem  
die op de eindeloze vlakke  
vocht  
een ganse nacht  
en dan  
door 't zilte daglicht overgoten  
in vrede afmeert  
aan de visserskant.

L.A. Ingh.



1933 - 1983



EEN GOEDE  
GEZONDHEID  
RIJKE VANGSTEN  
EEN BEHOUDEN  
VAART  
WENST U

