

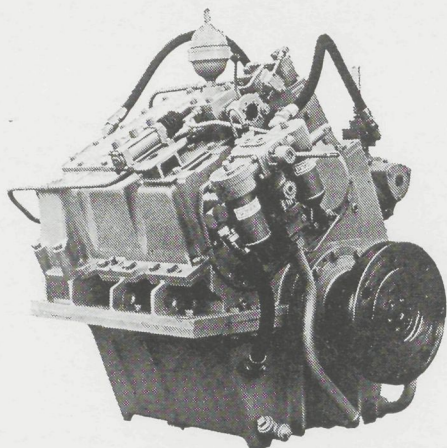
HET VISSERIJBLAD

MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



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

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

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

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

UITHOUDINGSVERMOGEN

ABC-diesels hebben een lange levensduur.

Bij ABC worden motoren niet goedkoop ontworpen; maar volgens hoogstaande technische specificaties.

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

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

Dat noemt ABC «Meer Uithoudingsvermogen».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel. 091/234541 Telex. 11298

PLUS!



ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 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. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

NIEUWE REGELING VOOR DE SLOOPPREMIE

Het langverwachte besluit om de slooppremies aan de huidige kosten van nieuwbouw aan te passen, is volgens een mededeling van het Kabinet van Minister van Verkeerswezen klaar gekomen en door al de betrokken Ministers en de Koning bekrachtigd. Vorige week is het Besluit dan ook in het Staatsblad verschenen, zodat het zijn onmiddellijke uitwerking zal hebben.

Vooraleer de voornaamste wijzigingen, die in de slooppremieregeling zijn aangebracht te verduidelijken, past het erop te wijzen, dat het hier gaat over slooppremies met verplichting tot nieuwbouw. Het vroeger bestaand stelsel van bijzondere premies, zonder dat de reder verplicht was een nieuw schip te bouwen, **bestaat nu al sinds verschillende jaren niet meer**. Hoewel dit systeem ongetwijfeld diensten heeft bewezen met oude schepen die economisch en technisch niet meer beantwoorden aan de eisen van de huidige visserij, uit de vaart te nemen, heeft het ook geleid tot een flinke vermindering van het aantal schepen. Thans is het aantal schepen zo gering geworden, bijzonder te Oostende, dat het niet redelijk zou zijn nog premies te geven voor het slopen van schepen zonder dat ook aan vervanging door nieuwbouw wordt gedaan.

Om die vervanging aan te moedigen, wordt het bedrag van de premie van 6.000 fr per bruto gesloopte ton op **30.000 fr per bruto-ton** gebracht. Voor een schip van bv. 100 bruto-ton betekent dit een premie van 3.000.000 fr. Belangrijk is ook, dat de premie nu in twee keer wordt uitbetaald: de helft bij het voorleggen van het nieuwbouwcontract voor het vaartuig, dat in vervanging zal komen van het gesloopte schip, de andere helft als het oud schip gesloopt is en de nieuwe eenheid in de vaart is gekomen. Dit laat de reder toe niet alleen een deel van de nieuwbouw met de slooppremie te betalen maar maakt het ook mogelijk het oud schip in de vaart te houden tot het nieuw schip varensklaar is.

Een andere wijziging is, dat de premie mag aangevraagd worden **voor elk schip dat 20 jaar oud is of meer**. Vroeger was dit 30 jaar. **De uitzondering die was voorzien voor schepen van min dan 20 jaar, waarvoor het bewijs kan worden geleverd, dat ze niet meer renderend zijn, blijft echter behouden.**

EN DE KUSTVISSERIJ ?

Tenslotte is ook een grote verbetering aangebracht voor de kustvisserij. Het spreekt vanzelf dat bij het slopen van een schip van bv. 40 bruto-ton, waarvoor in het oud regiem een premie van slechts 240.000 fr werd betaald, een schip werd gebouwd van een veel hogere tonnemaat, dat zeer duur uitvalt. Thans wordt, welke ook de tonnemaat is van het te slopen schip, **de slooppre-**

mie berekend op minstens 70 bruto-ton. In het voorbeeld van het schip van 40 bruto-ton bedraagt volgens het nieuw systeem de premie 30.000 fr x 70 ton, hetzij 2.100.000 fr. Hopelijk zal die maatregel er toe aanzetten de zo noodzakelijke vernieuwing van de kustvisserij aan te wakkeren.

Voor het overige werden de bepalingen van het oud besluit, bv. dat het vervangend schip minstens de helft in tonnemaat van het te slopen schip moet zijn of nog dat men 5 jaar eigenaar van het te slopen schip moet geweest zijn, mits enkele verduidelijkingen behouden.

Het is tevens een feit dat bij het slopen men alles wat aan boord is, ten gelde mag maken, maar als men het op het nieuw te bouwen vaartuig wil gebruiken, hiervan vooraf kennis dient gegeven aan de hogere overheid om misbruiken van alle aard te vermijden.

De reders, welke verder uitleg verlangen, mogen zich steeds wenden tot Hand in Hand Zeebrugge of Oostende of tot ondergetekende.

HET NIEUW BESLUIT

Hierna volgt het nieuw Koninklijk Besluit zoals het in laatste instantie aangevuld en gewijzigd werd na de vele besprekingen welke er mee gepaard gingen.

Art. 1. – Met het oog op de verjonging van de visserijvloot wordt de Minister van Verkeerswezen gemachtigd, onder de hierna bepaalde voorwaarden, door aanrekening op de kredieten te zijner beschikking gesteld, aan de eigenaars van Belgische vissersvaartuigen die ten minste gedurende vijf jaren welke de datum van de sloop voorafgaan, ononderbroken de Belgische vlag voeren, een slooppremie toe te kennen.

Art. 3. – Wanneer de bruto-tonnenmaat van het vervangingschip ten minste gelijk is aan de helft van de bruto-tonnenmaat van het gesloopte vaartuig mag de premie niet meer bedragen dan dertigduizend frank per ton van het gesloopte vaartuig.

Wanneer de bruto-tonnenmaat van het vervangingschip lager is dan de helft van de bruto-tonnenmaat van het gesloopte vaartuig wordt de premie berekend op het dubbele van de bruto-tonnenmaat van het vervangingschip.

De slooppremie mag niet lager zijn dan die welke verschuldigd is voor een vaartuig met een bruto-tonnenmaat van zeventig ton.

Art. 3. bis. – De aanvraag tot het bekomen van de slooppremie wordt bij de Waterschout ingediend op het behoorlijk ingevuld formulier, waarvan het model is vastgesteld in de bijlage bij dit besluit gevoegd. (Zie hierna).

Art. 4. – Er wordt een Slooppremiecomité opgericht, dat ermee belast wordt de aanvragen te onderzoeken en bij de Minister van Verkeers-

wezen een met reden omkleed advies uit te brengen over de opportuniteit de premie toe te kennen, alsmede over het bedrag van deze.

Dit Comité mag het advies inwinnen van personen die geen lid zijn van het Comité.

Art. 5. – Het Slooppremiecomité staat onder het voorzitterschap van de Directeur-Generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart.

Van dit Comité, waarvan de leden door de Minister van Verkeerswezen benoemd worden, maken benevens de voorzitter, deel uit :

- twee vertegenwoordigers van de Minister van Verkeerswezen,
- twee vertegenwoordigers van de Minister van Landbouw;
- de Inspecteur van Financiën geaccrediteerd bij het Ministerie van Verkeerswezen en van Post, Telegraaf en Telefoon.

Art. 6. – De slooppremie wordt in twee gelijke tranches betaald.

De eerste tranche wordt betaald wanneer het bewijs is geleverd dat het contract betreffende de bouw van een nieuw schip ondertekend is.

De tweede tranche wordt betaald wanneer het bewijs is geleverd dat het vaartuig gesloopt is en dat het nieuwe schip onder Belgische vlag in de vaart is gebracht.

Art. 7. – Het bedrag van de slooppremie wordt uitbetaald aan de eigenaars van de gesloopte schepen en, ingeval van medeïgendom aan de medeïgenaars van de gesloopte schepen naar rato van hun eigendomsaandelen.

Art. 8. – De in artikel 7 bedoelde eigenaars dienen het totaal van hun premie terug te betalen :

- a) indien de vervangende tonnage hetzij tijdens de bouw, hetzij nadien tijdens een periode van 5 jaar na de datum van uitbetaling van de slooppremie, geheel of gedeeltelijk aan het buitenland wordt verkocht of afgestaan;
- b) indien gedurende dezelfde periode niet meer voldaan wordt aan de in artikel 2 § 1, c, tweede zin, gestelde voorwaarden, behoudens de gevallen van overmacht voor te leggen aan de Minister van Verkeerswezen met advies van de Inspectie van Financiën.

Art. 9. – Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt wordt.

(Nota van de redactie : Staatsblad van 31 december 1982 - blz. 15.525).

Art. 10. – Onze Minister van Verkeerswezen en van Post, Telegraaf en Telefoon en Onze Minister van Landbouw zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

(Vervolg op blz. 3)

Gullevisiers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

AANVRAAG TOT HET BEKOMEN VAN DE SLOOPPREMIE (1)

I. - Inlichtingen omtrent de aanvrager(s)

Naam van de aanvrager(s) :

Adres :

Percent van het eigendomsaandeel van de aanvrager(s) in het te slopen vaartuig :

Datum waarop de aanvrager(s) eigenaar is (zijn) geworden van het te slopen vaartuig :

Indien verkregen door wettelijke erfenis of door testament, naam van de overledene of erfflater en datum waarop deze eigenaar is geworden van het te slopen vaartuig :

Opgave der vloot die de aanvrager(s) reeds bezit(ten) en hypothecaire toestand ervan :

II. - Inlichtingen omtrent het te slopen vaartuig

Naam en nummer :

Tonnenmaat : - Netto

- Bruto

Gebouwd : - in het jaar :

- op de werf :

- hout - staal :

Motor : - merk :

- pk :

- van het jaar :

Omgebouwd : in het jaar :

- op de werf :

- aard van de ombouw :

Hypothecaire toestand van het te slopen vaartuig :

(Een recent hypothecair getuigschrift van de Hypotheekbewaring der Scheepsverbanden, Justitiestraat 6, te Antwerpen, bijvoegen)

Reden der sloping :

Indien het schip minder dan dertig jaar oud is :

a) Zijn de besommingen te laag ?

Jaarbesommingen gedurende de drie laatste jaren :

Aantal zeedagen gedurende deze jaren :

Welke zijn de redenen van deze toestand ?

Hoeveel zouden de besommingen moeten bedragen opdat het schip renderend zou zijn ?

b) Vallen de kosten te hoog ?

Totaal der kosten gedurende de drie laatste jaren (afschrijvingen, afkorting ontvangen kredieten, interestenlast en andere financiële lasten niet inbegrepen).

Welke posten vallen te hoog ?

Hoeveel zouden deze bepaalde kosten normaal mogen belopen ?

Welke zijn de redenen van deze abnormaal hoge exploitatiekosten ?

c) Is er een andere reden voor de sloping (b.v. technische fouten of onvolmaaktheden van het schip wier verbetering onmogelijk is, of te hoog oplopende kosten zou vergen, enz.).

P.S. : Indien de voorzienen plaatsruimte niet volstaat, mogen aanvullende losse bladen gebruikt worden.

Indien geen uittreksel uit de boekhouding werd ingediend bij het Ministerie van Landbouw, is bijvoeging van dergelijke staten over de laatste drie jaren gewenst.

III. - Inlichtingen omtrent de sloping

Firma belast met de sloping :

vermoedelijke datum van aanvang van de sloping :

vermoedelijke datum van einde van de sloping :

IV. - Inlichtingen omtrent de nieuwbouw

Benaderende tonnenmaat : - Netto :

- Bruto :

Bouw : - Naam van de werf :

- Vermoedelijke datum aanvang bouw :

- vermoedelijke datum einde bouw :

- In hout of staal :

Motor : - Merk :

- pk :

- Ouderdom :

Worden onderdelen of uitrustingsvoorwerpen in het vervangingsvaartuig herbruikt ? Zo ja, dewelke :

Indiend de besteller van de nieuwbouw een ander rechtspersoon is dan de aanvrager van de slooppremie :

- alle inlichtingen betreffende deze rechtspersoon, zoals naam, adres, doel, maatschappelijk kapitaal, enz. :

- aandeel van de aanvrager in het maatschappelijk kapitaal van bovenvermelde rechtspersoon :

Werd reeds met het oog op de vervanging een scheepskrediet in het kader van de wet van 23 augustus 1948 aangevraagd of zal een dergelijke aanvraag worden ingediend ?

- Door welke personen :

- Bedrag van de bouw prijs :

- Bedrag van het gevraagde of te vragen krediet :

V. - Verklaring

Ik bevestig op mijn eer dat de hiervoren gedane verklaringen met de waarheid overeenstemmen.

Ik geef toelating aan de hiertoe aangestelde ambtenaren zich op elk ogenblik te komen vergewissen van de staat van vorderingen van de slopingswerken.

Gedurende een periode van vijf jaar na de datum van uitbetaling van de slooppremie, zal ik het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart onmiddellijk op de hoogte brengen van elke wijziging die zich voordoet inzake het eigendomsrecht op het nieuwe schip of inzake mijn aandeel in het maatschappelijk kapitaal van de vennootschap.

Datum van de aanvraag :

Handtekening van de aanvrager(s) :

(1) Na invulling voor te leggen aan de Waterschout.

VERKEERDE

PERSARTIKELEN

In sommige dagbladen is opnieuw een verkeerde berichtgeving omtrent de slooppremie verschenen.

Daarin wordt gemeld dat de kleintjes bij nieuwbouw benadeeld worden.

Men haalt er het voorbeeld aan van de O.81 van de rederij „De Zeester” die voorheen de rederij Pintelon - Van Lul was en sedert het faillissement van Van Lul door de rederij „De Zeester” overgenomen werd, waarvan de zaakvoerder H. Pintelon is.

Zo de heer Pintelon in deze p.v.b.a. voor tweederden eigenaar is, mag hij dus de O.81 slopen en bedraagt de slooppremie inderdaad 16.650.000 fr, op voorwaarde, dat die rederij een nieuw schip bouwt, waarvan de brutotonnage minstens 278 bruto ton bedraagt, wat neerkomt op de bouw van een treiler welke minstens 75 miljoen frank zou kosten.

Om deze slooppremie nu te bekomen, moet de rederij „De Zeester” ook sedert minstens vijf jaar eigenaar zijn van de O.81 en de vennoot ervan, die bouwt, ofwel de vennootschap zelf, een schip bouwen van tenminste 278 brutoton.

Wat nu de kleintjes betreft, welke volgens dit blad benadeeld zijn, is het tegendeel waar.

Inderdaad, een schip van 30 à 40 brutoton krijgt, wanneer het aan nieuwbouw doet, een slooppremie welke gelijk is aan een schip dat 70 ton bruto meet. De reder waarvan de brutotonnage van het schip beneden de 70 brutoton is, krijgt dus een slooppremie van 2.100.000 fr. Daarbij komt in 1983 een provinciale premie van 2,5 miljoen in drie jaar uitbetaald op basis van 750 duizend en tweemaal 500 duizend frank per jaar.

Een kustvisser-reder die dus een garnaaalschip heeft dat 20 jaar oud is en er minstens vijf jaar eigenaar van is, wordt in alle opzichten aangemoedigd aan nieuwbouw te doen.

De regering heeft daarmee onze kustvisserij, die langzaam uitstierf, willen aanmoedigen, wat ons aller goedkeuring en gelukwensen verdient. En dan is er ook nog mogelijkheid de Feoga tussenkomst in te roepen.

Daarmee wordt niet de verhoging van het getal schepen beoogd, maar de modernisering, de werkgelegenheid in de scheepsbouw en de groter aanvoer van vis en schaaldieren door eigen vloot, wat miljoenen meer inkomsten aan deviezen betekent voor het land en de werkverschaffing in vele domeinen ten goede komt.

De O.100 waarvan sprake in dit blad, dus geen slooppremie krijgen van 900 duizend frank omdat hij maar 30 brutoton meet, zoals daarin gemeld, maar 2.100.000 fr en 2,5 miljoen van de provincie, op voorwaarde, dat het schip 20 jaar oud is en de reder er vijf jaar eigenaar van is.

En hier dient nog aangestipt dat in geval van sterfgeval, waardoor het schip eigendom wordt van een familielid, ook hier de slooppremie zou toegekend worden. Het volstaat het Kon. Besluit goed te lezen.

We hopen met deze voorbeelden de zoveelste kwakkel die de wereld ingezonden werd, te hebben recht gezet.

We raden alle reders of vissers die meer uitleg verlangen aan, zich te wenden tot Hand Oostende of Zeebrugge (de heer De Roose), en te Oostende of Nieuwpoort, mag men zich steeds wenden tot de heer Vandenberghe in Hulp in Nood of SCAP, of schrijven naar Het Visserijblad.

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.

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.

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

OPENBARE VERKOPING

Op DONDERDAG 13 JANUARI 1983 om 15 uur in het café „Rembrandt”, Tijdokstraat 40 te Zeebrugge, van:

KOOP EEN:

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.

HOOGST GEBRACHT OP: 1.500.000 F.

KOOP TWEE:

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.

HOOGST GEBRACHT OP: 800.000 F.

Nazicht: de beide vaartuigen liggen gemeerd te Zeebrugge, rechtover de Tijdokstraat en zijn te bezichtigen telkens van 10 tot 12 uur en van 14 tot 16 uur, en op de verkoopdag 's voormiddags.

Alle bijkomende inlichtingen te bekomen op het kantoor van voornoemde Notaris.

„HET VISSERIJBLAD”

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

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.

Apollinaris
HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

TOCH NIEUWE EEG-START MET DENEMARKEN TEGEN WIL EN DANK

(Vervolg van blz. 5)

reeds in de omgeving van de Schotse kust, waar zij in de Britse twaalfmijlszone hun netten wenselijk uit te werpen niettegenstaande deze gebieden voorbehouden zijn voor de eigen Britse kustvisserij en/of voor de vissers uit de landenlidstaten mits bepaalde beperkingen. Door het slechte weder zijn de Denen nog echter aan geen visserij toe. Ondertussen maken nog vele andere Deense vissers zich klaar om naar de Schotse kust te varen. Men stelt zich dan ook de vraag of de Denen het tot een krachtmeting zullen laten komen met de Britse marine. In elk geval heeft Groot-Brittannië reeds duidelijk laten weten, dat zij geen visserij in verboden gebied zal dulden. Om tegen alles voorbereid te zijn, werden verscheidene visserijwachtschepen en vaartuigen van de Navy in het betrokken gebied samengebracht, terwijl door Nimrodvliegtuigen voortdurend scherpe controle uitgeoefend wordt. Dit kon men dinsdagavond op de Engelse TV ook vaststellen.

De Deense vloot die zich klaar maakt om eventueel in het Schotse kustgebied en rond de Shetlands te gaan vissen, staat onder leiding van John Kirk, lid van het Europees parlement voor Denemarken. Deze is zelf eigenaar van een treiler, die zich eveneens uitrust om in de betwiste zone te gaan vissen. Men spreekt zelfs van meer dan honderd Deense treilers, die het er zouden op wagen een konfrontatie met de Britse marine aan te gaan. Ondertussen heeft de Deense minister Listau de eigen vissers op het hart gedrukt de zaken niet op de spits te drijven.

Ondervraagd door de journalisten, hoe het komt dat Denemarken en Groot-Brittannië, die toch altijd goede vrienden waren, thans een zo uiteenlopend standpunt innemen, antwoorden de Deense rederijen dat dit zich eenvoudig uitlegt door het feit dat de Britten over de vis beschikken, maar de Denen over de vissers en de nodige aangepaste treilers. Dit is natuurlijk al te simplistisch uitgedrukt, want ook Nederland, Frankrijk en West-Duitsland beschikken over heel wat treilers, die er zouden kunnen ingezet. Anderzijds horen de Denen er liefst niet over spreken dat al de andere landen het wel eens werden en juist zij alleen niet. Denemarken wenst in feite het onderste uit de kan en daaraan wensen de andere landen, met reden en recht, niet toe te geven. Trouwens Denemarken kreeg in laatste instantie wat het vroeg, maar ook dit was nog niet naar hun zin. Men moet eruit besluiten, dat zij voor hen alleen het recht opeisen om te gaan vissen waar zij wensen, wat zij wensen en hoeveel zij wensen ten nadele van de visserij uit de andere lidstaten.

Het ware te betreuren hier aan toe te geven, want als er vissers zijn die de visstand in de Noordzee grote schade berokkenen, dan zijn het wel de Denen met hun industriële visserij. Maar ook van een stopzetting of vernietiging daarvan, willen ze niet weten. Alleen politieke drijfveren tellen, maar niet het belang van de gemeenschap.

EEN VERZOENINGSPOGING VAN HET LAATSTE UUR

Om een konfrontatie te vermijden tussen de naar de Britse 12-mijlszone uitgevaren Deense treilers en de Britse marine, heeft Denemarken dringend gevraagd om een bijeenkomst van de ministers van Buitenlandse Zaken van Groot-Brittannië en Denemarken en dit onder voorzitterschap van de Westduitse minister die voor zes maand voorzitter is van de ministerraad van de EEG.

We vragen ons echter af, vermits de Deense regering reeds herhaaldelijk haar onmacht heeft moeten laten blijken om de door haar zelf als positief aangezien onderhandelingen met de EEG door de eigen regeringskommissie te doen aanvaarden, thans kan bereiken. Anderzijds heeft men er ook in Groot-Brittannië genoeg van. Tenminste als we de uitlatingen van de producentenorganisaties en rederesfederaties op een rijtje zetten. De Deense visserijkringen zullen slechts te vermurwen zijn door een gans pakket voordelige maatregelen, maar het moeilijke van deze zaak ligt in het feit dat dit normaal ten laste en ten nadele van de visserij van de andere lidstaten moet gebeuren of minstens ten voordele van de visbestanden.

Anderzijds blijkt nu uit een reactie van de Britse regering dat men de Deense schepen die voor vismeeldoelinden komen vissen, voornamelijk de sprout, ongemoeid laten maar dat men geen visserij in de twaalf mijlszone zou toelaten voor menselijk verbruik (?). Ook vernemen we dat er tegen eind januari een nieuwe bijeenkomst voorzien is te Brussel voor de ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben.

DEENSE VISSERSVAARTUIG GEPRAAIJD NABIJ SHETLANDS

Zoals onze lezers reeds weten kregen de Denen hun speciale vergunningen niet om in de Shetlandwateren te vissen. De Britse marine hield dan ook daar een oogje op mogelijke Deense treilers die er zonder wettelijke vergunning zouden komen vissen.

Een Deense treiler die aan het vissen was in de Britse territoriale wateren van het Shetlandgebied werd dan ook door de Navy gepraaid, maar terug vrijgelaten toen door de Deense schipper werd aangetoond dat hij op sprout viste voor vismeeldoelinden, iets dat zou toegelaten zijn. Een visserij op vissoorten voor menselijk verbruik zou echter niet toegelaten zijn.

Herinneren we er in dit verband aan, dat toch nog in de loop der voorbije jaren verscheidene Deense treilers die op de sprout voor vismeeldoelinden visten, wel opgebracht werden omdat de bijvangst aan vis voor consumptie het wettelijk toegelaten procent overschreed. Thans schijnt de lading op dergelijk vergrijp niet te zijn onderzocht omdat men wellicht de zaken niet op de spits wenst te drijven.

SCHADEGEVALLLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Op weg naar Newhaven, waar zou geschild worden wegens een opkomend stormweder, kreeg de Z.564 enkele forse grondzeeën te verduren. Hierdoor sloeg het water binnen in het kombuis en het logiest, terwijl de treiler ook nog averij opliep aan de roerbak en planken van de kettingbak verloren gingen.

■ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.418 zware kloppen in het achterschip. De temperatuur en de druk bleven echter normaal. Drie dagen na de feiten rees de temperatuur evenwel met ongeveer 15 graden. Ondertussen was ook een fikse storm komen opzetten, zodat Grimsby binnengelopen werd waar werd vastgesteld dat drie schroefbladen geplooid waren. Er werd dan maar vanuit de voornoemde Engelse haven naar Zeebrugge afgereisd.

■ Terwijl men aan de korre lag, werden aan boord van de O.231 enkele harde rukken gevoeld op de bakboordbok waardoor de top van deze bok brak. Bovendien werd door dit afrukken nog verdere schade veroorzaakt aan ondermeer de reling bakboord en stuurboord, terwijl de scheepsbrug op verschillende plaatsen werd gedeukt.

■ De O.190 kreeg tijdens het vissen een zwaarte in de stuurboordboel. Er werd geprobeerd de netten binnen te halen, doch de lier slipte. Na veel moeite lukte het dan toch de stuurboordboel binnen te zetten. Men stelde vast, dat de helft van de korre was afgescheurd. Noodgedwongen werd dan koers gezet naar de thuishaven.

■ De Z.181 kreeg een zware storm te verduren. Door de hevige windrukken werd het bezaanzeil integraal afgescheurd en kon niet meer hersteld worden.

■ Aan boord van de Z.92 werd vastgesteld, dat er water langs de ontluichtingspijp van de carter van de stuurboordhulpmotor binnensijpde. Deze motor werd derhalve uitgeschakeld en de reis werd voortgezet met de bakboordhulpmotor. Dat zou te wijten zijn aan de zware zeegang.

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

HET 50-JARIG BESTAAN VAN „HET VISSERIJBLAD“

Veel lof en gelukwensen

Van uit alle hoeken van het bedrijf en de handel, uit de visserij in België en Holland, van Overheidswege, vrienden, lezers en abonnees kwamen tot op vandaag vele gelukwensen en lof voor de uitgave van het jubileumnummer en ons vijftigjarig bestaan.

Onder deze noemen we Eerste Minister Martens; Leo Tindemans, Minister van Buitenlandse Betrekkingen; Herman Decroo, Minister van Verkeer; Staatssecretaris Pol Dekeersmaeker; O. Vanneste, Gouverneur der Provincie; onze stadsarchivaris Norbert Hostyn en Hoofdbibliothecaris Omer Vilain, die de Visserijbladen van de bibliotheek als een wekelijks veel geraadpleegd vakblad noemt, enz.

We achten het onze aangename plicht deze gelukwensen en lof ook toe te zwaaien aan onze kranige medewerkers en het personeel van de drukkerij zelf, die niets onverlet gelaten hebben om van dit uitzonderlijk prachtig nummer door heinde en verre geprezen, iets zeer interessants en moois te hebben gemaakt, waardig van de strijd gedurende vijftig jaar gevoerd ter verdediging van de belangen van het vissersvolk, dat ons in al die jaren ter harte lagen. Mocht ons blad zonder verder verpozen dit streven waardig blijven, is de grootste wens van hem die in al die tijd er voor geleefd en gestreefd heeft.

P.V.

GELUKWENSEN VAN DE DAGBLADPERS

Ook van deze zijde werd in „Het Nieuwsblad“, „Het Laatste Nieuws“ met veel lof geschreven over onze jubileumeditie.

„Het Laatste Nieuws“ schreef ondermeer:

OP DE BRES VOOR DE VISSERIJ

„Het Visserijblad“, vakblad voor de Belgische zeevisserij, viert zijn 50-jarig bestaan met een lijvige jubileumuitgave.

In een editoriaal schetst uitgever P. Vandenberghe uitvoerig geboorte en groei van het weekblad, waarin verder boodschappen staan van eerste minister Martens, de ministers Tindemans en De Croo, staatssecretaris Dekeersmaeker, provinciegouverneur Vanneste en talrijke vooraanstaande personen uit de visserijkringen.

Uit een en ander blijkt, dat de uitgave niet alleen een actueel vakblad is gebleven maar dat zij ook op het gebied van presentatie met haar tijd is meegegaan.

In „Het Nieuwsblad“ stond het volgende te lezen:

VISSERIJBLAD VIERT VIJFTIGJARIG BESTAAN

OOSTENDE – Het Visserijblad, het vakblad voor de Belgische visserijwereld dat in Oostende wordt uitgegeven door Pros Vandenberghe, bestaat 50 jaar. Vandaag verscheen dan ook een 145 bladzijden tellende jubileumuitgave.

In een editoriaal schetst uitgever Vandenberghe uitvoerig het tot stand komen vijftig jaar geleden van dit vakblad. De met talrijke foto's en tekenin-

gen versierde jubileumuitgave omvat boodschappen van onder meer premier Martens, minister van Buitenlandse Betrekkingen Tindemans, minister van Verkeerswezen De Croo, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw De Keersmaeker en provinciegouverneur Vanneste.

Voorts omvat het nummer tal van bijdragen die de diverse aspecten van de visserij uitvoerig behandelen. In zijn speciale boodschap schrijft eerste minister Martens ondermeer dat de stuwkracht en de vernieuwingsgeest de beste waarborgen zijn voor de toekomst van het visserijbedrijf aan de kust. Minister Tindemans van zijn kant wijst erop dat op de laatste dag van 1982 een einde komt aan de overgangperiode voor Engeland en Denemarken en ook een einde zou moeten komen aan het overgangsregime van de nieuwe EG-telgen zodat een gemeenschappelijk visserijbeleid van start kan gaan.

En de Antwerpse Lloyd evalueerde ons werk als volgt:

GOUDEN JUBILEUM VOOR „VISSERIJBLAD“

Het „Visserijblad“, het vakblad voor de Belgische visserijwereld, dat in Oostende wordt uitgegeven door de heer Pros Vandenberghe bestaat 50 jaar. Vandaag verscheen dan ook een 145 bladzijden tellende jubileumuitgave. In een editoriaal schetst de uitgever het tot stand komen van dit vakblad. De met talrijke foto's en tekeningen versierde jubileumuitgave omvat boodschappen van ondermeer premier Martens, minister van Buitenlandse Betrekkingen Tindemans, minister van Verkeerswezen De Croo, staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw De Keersmaeker en provinciegouverneur Vanneste. Voorts omvat het extra-nummer tal van bijdragen die de diverse aspecten van de visserij uitvoerig behandelen.”

NOG MEER GELUKWENSEN

Ook andere personen wisten op een bijzonder pittige manier hun waardering te laten blijken voor onze speciale editie.

Hieronder enkele uittreksels:

OMER VILAIN (Hoofdbibliothecaris):

Beste vriend Prosper,

Hartelijk gefeliciteerd met Uw zeer verzorgd nummer van het Visserijblad ter gelegenheid van het 50-jarig bestaan van Uw levenswerk. Het is een nummer dat velen zullen bewaren en dat zeker nog dikwijls in verband met de visserij en de pers zal geraadpleegd worden. Het is echt goed!

Mevr. BEA DEFLOOR:

Proficiat Pros! Een prachtige uitgave van 50 jaar Visserijblad. Jammer dat je een vrouwenhater bent want een „viswuf“ (of vrouw tout court) die een visje kan klaar maken ontbreekt in je blad. Zorg dat je er aan denkt als je HONDERD wordt!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ:

Hartelijke gelukwensen met de 50-jarige viering van Uw Visserijblad. Voortgaande op het jubileumnummer zit er in „Het Visserijblad“ een flinke dynamiek en kunnen wij geloven in een mooie toekomst voor de visserijsector.

ANDRE OPSTAELE (Voorzitter De Bolle):

Waarde Pros,

Langs deze weg willen wij U van harte gelukwensen ter gelegenheid van de prachtige uitgave van Uw Visserijblad naar aanleiding van het 50-jarig bestaan. Zowel naar inhoud als naar vorm draagt dit nummer zeker de waardering weg van allen die om de visserij bekommerd zijn. In deze dank willen wij zeer graag al uw medewerkers betrekken die hebben bijgedragen tot dit mooi resultaat, dit alles ten dienste van onze visserij.

AKWAKULTUUR

■ De akwakultuur en visfarming neemt voortdurend uitbreiding. Dit zal terug bevestigd worden op de volgende internationale conferentie van de akwakultuur die dit jaar van 22 tot 24 maart doorgaat te Brighton in Groot-Brittannië. Het is de tweede conferentie waaraan, onder meer verleden jaar, deskundigen uit de voornaamste akwakultuurlanden, zoals Noorwegen, Ierland, de Verenigde Staten, Japan, Groot-Brittannië, enz... deelnamen.

VERANDERINGEN in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen

Geschrift :

Z.209 ONEDIN. Eigendom van Goossens Jean-Pierre, Vissersstraat 62, 8380 Zeebrugge-Brugge 5. Geschrift op 6 november 1982.

Inbouw van nieuwe motor :

Z.437 PATER BIL. Eigendom pvba Pater Bil, Pannestraat 184, 8390 Knokke-Heist. Motor Bolnes 180 pk. Bouwjaar 1955. Zeebrief 10 november 1982.

Verandering van eigendom, naam en nummer :

O.168 LIMANDA wordt O.108 ARENT. Eigendom Rederij Versluys pvba, Kapellestraat 167, 8401 Bredene, tel. 059 - 321723. Zeebrief 17 november 1982.

Verandering van eigendom :

Z.418 BLUE BIRD. Eigendom De Hoop pvba, Duindistellaan 13, 8370 Blankenberge. Tel.050-414872. Zeebrief 19 december 1982.

Z.519 WHITE HORSE. Eigendom François Bonny-De Wever, Laurierstraat 34, 8390 Knokke-Heist. Tel. 050-514898. Zeebrief 26 november 1982.

N.40 RAVELINGEN. Eigendom Ravelingen pvba, Karel Janssenslaan 41, 8400 Oostende. Tel. 059-707828. Zeebrief 26 november 1982.

Adresverandering :

Z.243 MARIE-PAUL. Eigendom Christiaan Hector - Cogghe, Accacialaan 10, 8401 Bredene. Tel. 059-324832.

O.100 EMILIE. Eigendom Wynsberghe Constant - Barbaix, Gistelsesteenweg 69, 8400 Oostende.

NIEUWE VERKOOPSREGELING IN DE VISMIJN VAN OOSTENDE

Het is onze lezers bekend dat de verkoopregeling van vis, geen voldoening gevend aan de groothandel uitvoerders, in de schoot van de Vissershavencommissie, die maar al te zelden wordt bijeengeroepen, niettegenstaande de wantoestanden die in de vismijn en aan de vissershaven heersen, een regeling werd getroffen waarbij ten titel van proef een verkoopregeling per twee bennen zou ingevoerd worden.

Deze proef gaf de uitvoerders geen voldoening en bewees ook dat verschillende vissoorten voor export bestemd, daardoor zelden een hoger prijs bekwamen. Inderdaad veel tijd, meerdere loonkosten en trager verkoop waren er de gevolgen van.

Tijdens de zitting van 1 juli werd een werkgroep samengesteld, die in de loop van vorige maand, een paar maal bijeen kwam om de toestand te bespreken, gevolg van de voorlopige regeling op 1 juli getroffen.

Als gevolg hiervan werd einde vorige week door het schepencollege, zonder het de Vissershavencommissie noch de gemeenteraad voor te leggen in die commissie een besluit genomen, welke vanaf 1 januari van toepassing is.

Door het schepencollege werd de leden van de commissie als gevolg hiervan, hiernavolgend schrijven gezonden.

Mijnheer,

Aangezien de Vissershavencommissie, in de bijeenkomst op 1.7.1982, voorstelde om enkel een proefperiode in te stellen voor de nieuwe verkoopregeling tot het einde van het jaar 1982, werd op 28.12.1982 de werkgroep bijeengeroepen bestaande uit de rechtstreeks betrokkenen, nl. de vertegenwoordigers van de Federatie van de Visgroothandel, van de Rederscentrale, van de Beroepsvereniging van Visventers en van de Onderlinge Visafslag.

Gelet op de moeilijkheden inzake duur van de markt en de exportmogelijkheden, werd een nieuwe voorlopige verkoopregeling aangenomen, regeling die vanaf 1 januari 1983 van kracht wordt en waarvan u de details vindt op de bijgaande tabel.

De hoofdgedachte is dat de verkoop per 2 bennen blijft bestaan, doch dat vis, bestemd voor export of voor industriële verwerking, gedeeltelijk terug per 10 bennen zal verkocht worden, met overtollige tot vijf afzonderlijk.

Zodra de nieuw aan te stellen Gemeenteraad de Vissershavencommissie opnieuw zal hebben samengesteld, zal deze bijeengeroepen worden voor het verlenen van haar instemming met deze marktregeling.

De leden van de werkgroep hebben verklaard, dat zij in de eerstvolgende zitting van de Vissershavencommissie hun akkoord met de voormelde verkoopregeling zullen bevestigen.

Met hoogachting,

De Secretaris Namens de Burgemeester
De Schepen

G. Van Laere H. Dumarey

Daarbij was gevoegd de wijze waarop alle vissoorten voortaan al naar gelang de omstandigheden per twee of meerdere bennen zullen verkocht worden.

Ten titel van inlichting van reders, vissers en handelaars, laten we hierna de regeling volgen welke door de werkgroep voorgesteld wordt en

vanaf 1 januari 1983 in voege is getreden.

Het valt echter te betreuren dat, zoals in zoveel andere gevallen, het stadsbestuur, eens te meer veel te laat tijdig zo'n reglement afkondigt en zowel de reders als de handel voor een vol-dongen feit stelt.

Wij vragen ons af waarom en of er nog wel een vissershavendirectie bestaat, die de belanghebbenden tijdig inlicht van belangrijke beslissingen als deze.

Hopen we echter dat de regeling door de werkgroep genomen, nuttig en voordelig is voor alle belanghebbenden, al zijn er altijd, die uit eigenbelang het anders zouden willen.

VERKOOPREGELING VANAF 1 JANUARI 1983

Tong	1) 2) 3) 4) Per 1 benne met bijname tot 10 5) 6) 7)
Tarbot	1 of 2 naargelang de aanvoer
Griet	1 of 2 naargelang de aanvoer
Schol	1) 2) per 2 bennen 3) (kustvisserij per 1 ben) 4)
Schelvis	1 per 2 bennen 2) 3) per 10 bennen 4)
Heek	per 2 bennen
Rog	idem
Roodbaard (Rode Poon)	idem
Knorhaan (Grauwe Poon)	idem
Kabeljauw	1) 2) per 2 bennen 3) 4) per 10 bennen 5) (kustvisserij per 2)
Staartvis (Hozemondham)	1 of 2 bennen naargelang de aanvoer
Wijting	1) 2) per 2 bennen 3)
Schar	per 2 bennen (kustvisserij per 1)
Tongschar	idem (kleine per 10)
Zeehaai	idem
Zeehond (hondshaaien)	idem
Makreel	per 10 bennen
Rode knorhaan	per 2 bennen
Keilrog	per 5 bennen
Vleet	per 5 bennen
Zeepaling (Congeraal)	per 2 bennen
Leng	per 2 bennen
Schotse schol (Schartong)	per 10 bennen
Haring	1) 2) per 10 bennen 3)

Heilbot	per stuk of per ben
Koolvis	1) 2) 3) per 2 bennen 4)
Zeewolf	idem
Vlaswijting (Pollak)	idem
Zonnevis	per 2 of 1 naargelang
Koningsvis	idem
Inktvis	per 2
Schelpen	per 2
Krabben	per 2
Harders	per 1
Wulken	per 2
Steenpost	per 2

IJSLANDSE VIS + NOOP HEAD

Kabeljauw	1) 2) 3) per 10 bennen 4) 5)
Koolvis	1) 2) 3) per 10 bennen 4)
Leng	per 10 bennen
Schelvis	1) 2) per 10 bennen 3) 4)
Zeewolf	per 2 bennen
Klipvis	1) 2) per 10 bennen
Wijting	1) 2) 3) per 10 bennen 4)
Vleet	per 5 bennen
Heilbot	per stuk of per ben
Hondstong Witje	per 10 bennen
Schotse Schol (Schartong)	per 10 bennen

Als er per 10 bennen verkocht wordt, de partijen tot en met 5 bennen NIET bijnemen, doch afzonderlijk verkopen.

V.b.: een partij van 25 bennen kabeljauw, bijnemen tot 20, en de rest afzonderlijk verkopen.

ALGEMENE REGEL: bij opvang, verkoop herbeginnen per 2 bennen.

„HET VISSERIJBLAD”

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

Een streng toezicht op de aanvoer van ondermaatse tong noodzakelijk

DE TONGSTAND VAN DE NOORDZEE

Onder deze hoofding stelde de heer Woltjer, lid van het Europees Parlement voor Nederland, vragen aan de Commissie te Brussel waarop echter het antwoord uitblijft.

We houden er echter aan, de vragen weer te geven om een inzicht aan onze lezers te geven hoe men de problematiek van de visstand in bepaalde kringen ziet.

De vragen luiden :

1) Is de Commissie er zich van bewust dat in de kringen van de internationale visserijbiologen grote verontrusting is ontstaan over de afnemende paaijstand van de Noordzeetong ?

2) Is het waar dat deze zorgelijke situatie nog enigszins verbloemd wordt door redelijke vangsten, enerzijds veroorzaakt door de goede jaar-klasse van 1979 en anderzijds doordat met het sterk toegenomen motorvermogen onder eenzelfde inspanning een groter vangst kan worden gerealiseerd ?

3) Kan de Commissie duidelijk maken hoe het mogelijk is dat, ondanks een reeds jarenlange regulering van de vangsten middels een kwotatoedeling, deze zorgelijke situatie toch is kunnen ontstaan ?

4) Kan de Commissie aangeven op welke manier zij de overbevissing van tong meer effectief gaat bestrijden, rekening houdend met de bedrijfseconomische gevolgen ervan ?

Tot daar deze onbeantwoorde vragen, van belang nochtans.

Nog zo lang niet geleden, lezen we in de pers dat er veel tong en veel schol zit in de Noordzee en zelfs dat men in 1983 goedkope schol (pladijs) en tong zou eten. Deze inlichting kwam ook al vanwege een internationale visserijbioloog, zodat we bijna zouden mogen besluiten dat de betrokken bioloog, warm en koud blaast.

Wij zelf menen, dat het niet zozeer de overbevissing op de Noordzeetong is die het voornaamste kwaad is voor de afnemende paaijstand van betrokken tong, maar zeker wel de bevissing van ondermaatse tong. Inderdaad worden in de maanden april en mei, zo maar onder kusten, zowel van België, Nederland als Denemarken en West-Duitsland, per nacht door de kleine kustvisserij honderden kilogram ondermaatse tong binnengebracht van 50 tot 100 gram het stuk, die een begerige afzet vinden ! Men drijft het zover om een ondermaatse binnenkuil in het net aan te brengen. We verwijten in dit verband zelfs aan de onderscheidelijke inspectiediensten, dat ze uitermate laks optreden en slechts eens op het einde van dit jonge tongenseizoen een slachtoffer uitpikken. Het is op dit ogenblik dat de uitmoording begint. We durven zelfs zeggen dat de kustvisserij op het vangen van honderden kilogram ondermaatse tong ingesteld is om hun voorseizoen rond en goed te maken.

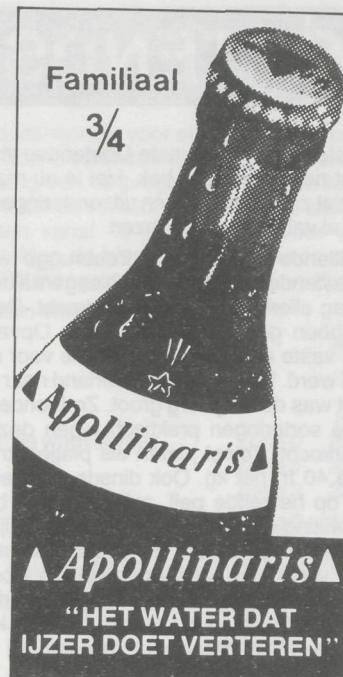
Dat vissers voor hun drinkgeld of reders, die uitgaan van het motief : „het zal wel onze tijd meegaan”, moeten ter verantwoording geroepen worden en onmeedogend vervolgd, is een triestige waarheid. Zij vergeten maar al te gemakkelijk, dat met die tienduizenden kilogram ondermaatse tong aan te voeren, zij hun eigen zaak en die van hun medemensen ten gronde helpen.

Hoe onaangenaam het ook is, zulks te zeggen en te schrijven, dient van overheidswege hard opgetreden. Een bioloog bewijst hen en de gemeenschap geen dienst met **theoretische** bespiegelingen over grote aanvoer dit jaar van tong en schol, aan te kondigen.

Hij zou beter zijn dagbladpraat gebruiken om de vissers tegen hun eigen kwaad te waarschuwen.

Wat de maritieme overheid betreft, wordt het tijd dat ze optreedt zoals de Engelsen dat voor elk een, welke natie ook, het doen. Dan zullen we binnen afzienbare tijd, geen tienduizenden kilogram ondermaatse tong zien aanvoeren, maar volwassenen.

Ook dient er op gewezen dat de maritieme overheid streng de hand zou moeten houden op de controle van de strand-gelegenheidsvissers, die in die periode een vernielende roof aan ondermaatse vis teweegbrengen zonder dat hier tot op heden opgetreden werd.



Staaldráadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De eerste verkoopdag in de Oostendse vismijn was het nog eens volle bak. Het is nu maar te hopen dat zulke dagen geen uitzonderingen zullen zijn al valt dat wel te vrezen.

Verscheidene schepen uit Zeebrugge waren naar Oostende overgestoken, hier geraakten ze maandag allemaal gelost en verkocht. De prijzen hebben goed standgehouden. Opvallend was de vaste en vrij goede prijs die voor schol betaald werd. De vraag uit Nederland naar deze vissoort was duidelijk erg groot. Zodoende werden alle sorteringen praktisch tegen dezelfde prijs verkocht. Zowel platen als platjes kregen rond de 40 fr. het kg. Ook dinsdag bleven die prijzen op hetzelfde peil, zelfs nog iets beter. Kleine wijting was maandag het enige visje dat niet verkocht geraakte. Er moesten tientallen bennen van deze soort opgevangen worden. Voor grote wijting was de prijs wel erg goed, hier werd tussen 36 en 54 fr. betaald. Dinsdag kreeg ook kleine wijting meer belangstelling en werd er tot 30 fr. voor gegeven.

De tongen zijn verkocht geworden aan prijzen begrepen tussen 120 en 330 fr. dit voor respectievelijk slips en grote sortering. Tarbot noteerde nog tot 411 fr. en voor staartvis werd tussen 200 en 380 fr. betaald. Kabeljauw was dinsdag het duurste toen er tot 127 fr. het kg. betaald werd. De gulsorteringen kregen van 50 tot 109 fr.

Voor de haringvissers en de garnalvissers was er weer niet veel te rapen. Veel slecht weer en voor de haringvissers daarenboven weinig ruime vangsten die verkocht werden tegen zowat 700 fr. de ben. De garnalprijs varieerde tussen 80 en 100 fr., wat niet overdreven duur is voor het jaargetijde.

VRIJDAG 31 DECEMBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.35	—	210	—	445.881

MAANDAG 3 JANUARI 1983

WEST				
N.40	—	110	—	323.918
N.723	—	130	—	283.951
Z.509	—	100	120	352.210
O.285	—	210	—	438.731
O.114	—	210	—	416.303
O.243	—	255	—	592.641
O.134	—	190	—	403.561
O.274	—	220	—	503.962
N.706	—	340	—	780.056
Z.499	—	145	1.560	686.792
NOORD				
O.108	—	195	1.375	886.839
Z.14	—	155	1.880	726.190
Z.44	—	160	1.385	584.507
Z.196	—	320	3.700	1.423.277
N.15	—	165	2.640	962.080
Z.596	—	130	2.060	783.890
Z.296	—	300	3.775	1.512.912
KANAAL				
O.518	—	160	3.020	925.656

DINSDAG 4 JANUARI 1983

WEST				
Z.705	—	130	510	473.218
Z.50	—	80	865	388.345
KANAAL				
N.36	—	125	3.850	1.245.345
WEST				
N.597	—	105	—	382.982

Verwachtingen

MAANDAG 10 JANUARI 1983

Kanaal : O.33 - Z.502

West : N.45

Wegens de eindejaarsfeesten is een groot deel van de vloot niet uitgevaren. Het was bijgevolg onmogelijk preciese gegevens te verkrijgen nopens de aanvoer voor komende week.

„HET VISSERIJBLAD”

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

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 30 DECEMBER 1982

B.5	W	2.000	240	11	1.189.340
Z.519	W	1.500	240	10	1.174.370
Z.573	KRP	500	100	10	611.395
Z.408	W	1.000	150	6	646.806
Z.12	W	600	70	5	527.730
Z.300	W	1.200	90	10	763.878
Z.27	W	2.000	280	11	1.171.480
Z.403/501	K		25	—	139.870
Z.437/548	K	gul +	30	—	193.910
Z.471/472	K	wijting	30	—	180.870
					6.599.649

VRIJDAG 31 DECEMBER 1982

Z.284	N	3.000	400	8	1.542.670
Z.462	W	300	70	4	306.480
Z.98	W	600	75	4	447.010
Z.84	N	1.300	320	12	1.065.190
O.313	W	1.000	80	4	484.740
Z.55	K	300	45	5	419.741
Z.484	W	100	75	3	342.950
Z.201/601	K	—	70	—	246.060
Z.437/548	K	—	10	—	94.590
Z.580/578	K	—	40	—	221.980
Z.554/560	K	—	70	—	212.490
					5.383.901

MAANDAG 3 JANUARI 1983

Z.43	W	500	100	5	419.570
Z.126	W	1.000	150	8	780.580
Z.559	W	—	90	4	291.150
Z.582	W	300	50	5	322.020
Z.510	W	—	90	4	352.720
Z.39	W	3.000	420	11	1.568.360
Z.176	W	1.000	200	10	861.560
Z.584	W	700	130	5	683.460
Z.189	W	700	200	12	671.800
Z.186	W	3.000	400	13	1.802.580
Z.424	W	800	170	8	703.150
Z.30	W	500	110	5	614.260
Z.554/560	K	—	—	—	67.000
					9.138.210

DINSDAG 4 JANUARI 1983

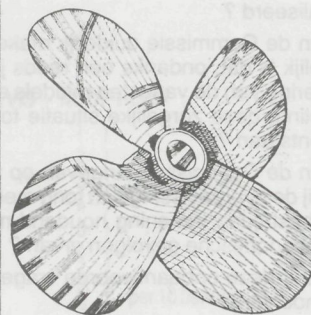
Z.89	N	1.200	320	15	1.390.960
Z.19	N	1.800	200	9	880.090

Z.571	N	1.000	140	9	702.650
Z.576	N	800	200	9	683.740
Z.533	W	100	50	5	222.790
Z.289	N	1.200	300	11	1.389.380
Z.427	W	—	40	8	176.240
					5.445.850

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

NIEUWPOORT

WOENSDAG 29 DECEMBER 1982

VIS			
N.172	709 kg	50.755 fr	
N.788	710 kg	50.755 fr	

GARNAAL

N.349	82 kg	9.962 fr
-------	-------	----------

Slechts één koppel gulle vissers loste zijn vangst op de woensdagmarkt. Er werd geen tong noch variatie te koop aangeboden, zodat het markt-

aanbod enkel tot kabeljauw, gul en wijting beperkt bleef.
Kabeljauw haalde 7.300 tot 7.800 fr de ben en gul 3.800 tot 5.500 fr de ben, zelfs werd voor de voorkleine gul 3.750 à 4.000 fr de ben betaald. Voor de grote wijting werd 2.200 à 2.400 fr de ben neergepend en voor de kleine 1.150 à 1.300 fr de ben.

Voor de grote zandschar werd 2.800 à 3.000 fr de ben bekomen en voor de kleine zandschar 2.600 à 2.800 fr de ben.

Enkel één vaartuig loste zijn garnaal waarvoor 116 à 121 fr per kg bekomen werd.

DONDERDAG 30 DECEMBER 1982

VIS		
N.575	1.357 kg.	85.320 fr.
N.710	1.357 kg.	85.320 fr.

GARNAAL:

N.349	149 kg.	11.241 fr.
N.22	240 kg.	22.495 fr.
N.106	145 kg.	9.846 fr.
N.782	131 kg.	10.934 fr.
N.211	231 kg.	20.357 fr.

Eén koppel gullevisers loste op de donderdagmarkt 2.714 kg. vis voor een globale bruto-opbrengst van 170.640 fr. Varia kreeg 160 à 190 fr./kg., kabeljauw 6.700 à 6.900 fr. de ben en gul 3.000 à 6.000 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1.850 à 2.000 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1.100 à 1.200 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2.600 à 2.700 fr. de ben en kleine zandschar 2.000 à 2.100 fr. de ben. Tevens losten vijf garnaalvaartuigen 896 kg. garnaal waarvan de marktprijs van 67 tot 83 fr./kg. varieerde.

VRIJDAG 31 DECEMBER 1982

VIS:

N.88	1.911 kg.	96.542 fr.
N.590	1.911 kg.	96.543 fr.
N.172	978 kg.	46.904 fr.
N.788	979 kg.	46.904 fr.
N.346	607 kg.	30.845 fr.
N.738	607 kg.	30.845 fr.

GARNAAL:

N.211	196 kg.	13.661 fr.
N.22	264 kg.	21.077 fr.
N.782	167 kg.	13.188 fr.

Drie koppels spanvissers losten ong. 7.000 kg. vis op de vrijdagmarkt. Varia haalde 140 à 160 fr./kg., grote pladijs 60 à 70 fr./kg., middenslag- of drielingpladijs 55 à 65 fr./kg. en visjes 35 à 45 fr./kg. Kabeljauw werd tegen 4.300 à 4.900 fr. de ben opgekocht en gul tegen 3.000 à 4.100 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 2.950 à 3.300 fr. de ben genoteerd.

Grote wijting bekam 2.050 à 2.400 fr. de ben en kleine wijting 900 à 1.000 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2.100 à 2.250 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1.600 à 1.750 fr. de ben.

Alle genoteerde prijzen ondergingen een fikse daling, dit in vergelijking met de marktprijzen der voorbije dagen. Voor sommige vissoorten was de daling der marktprijs echt markant. Zo kon men voor kabeljauw, gul en wijting van een prijzenecessie gewagen. Op de veiling der vrijdagmarkt viel ook weinig animo vanwege de handelaars te bespeuren zodat de geboekte prijzen logischerwijze onbevredigend genoemd konden worden. Er werden eveneens door drie garnaalvaartuigen 627 kg. garnaal aangevoerd waarvoor 68 à 92 fr./kg. werd bekomen.

MAANDAG 3 JANUARI 1983

VIS:		
N.720	5.351 kg.	273.577 fr.

GARNAAL:

N.22	297 kg.	19.896 fr.
N.349	182 kg.	7.280 fr.

Slechts één vaartuig van de West loste op de maandagmarkt ong. 5.300 kg. vis en besomde 273.577 fr. Grote tarbot kreeg 428 à 435 fr./kg., varia 160 à 180 fr./kg. en griet 228 à 235 fr./kg. Grote pladijs bekam 3.200 à 3.400 fr. de ben, drieling- of middenslagpladijs 2.600 à 3.000 fr. de ben en visjes 1.250 à 1.550 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 5.300 à 5.400 fr. de ben betaald en voor gul 3.000 à 4.900 fr. de ben, de voorkleine gul haalde 2.800 à 3.000 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog behaalde 75 à 80 fr./kg. als marktwaarde, doorn- of speurhaai 40 à 45 fr./kg. en knorhaan 35 à 45 fr./kg. Grote wijting werd tegen 2.600 à 2.800 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 950 à 1.050 fr. de ben.

Tongschar kreeg 90 à 145 fr./kg., grote zandschar 2.100 à 2.400 fr. de ben en kleine zandschar 1.900 à 2.000 fr. de ben. De maandagmarkt werd door een lonende prijsnotering voor alle soorten gekenmerkt.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
24 dec.	293	26.009
27 dec.	11.167	680.820
29 dec.	1.419	101.510
30 dec.	1	2.714
31 dec.	3	7.048
3 jan.	1	5.351
		273.577

GARNAALANVOER

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
	Kgr	Fr	Min.	Max.		
23 dec.	231	34.499	139	166		
24 dec.	835	79.846	89	104		
27 dec.	433	38.791	83	96		
28 dec.	200	18.895	74	90		
29 dec.	82	9.962	116	121		
30 dec.	5	896	67.033	67	83	
31 dec.	3	627	46.460	68	92	
3 jan.	2	479	23.746	40	58	

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

PRIJSDALING VAN ENKELE PETROLEUMPRODUKTEN

De administratie voor energie van het ministerie van Economische zaken deelt mee dat door toepassing van de programma-overeenkomst betreffende de verkoopprijzen van de aardolieproducten vanaf 10 januari 1983 voor volgende producten de hiernavolgende maximumprijzen – BTW inbegrepen – van kracht worden:

Prijzen vanaf 10 januari 1983:

		Nieuwe prijs BTW inbegr.
Gasolie wegvervoer -0,47	Zone 0	22,75 fr/l
	Zone 1	22,79 fr/l
	Zone 2	22,84 fr/l
Gasolie huisbrand -0,45 (min. 2.000 l.)	Zone 0	14,85 fr/l
	Zone 1	14,88 fr/l
	Zone 2	14,93 fr/l
Lichte stookolie -0,45 (min. 2.000 l.)	Zone 0	14,78 fr/l
	Zone 1	14,81 fr/l
	Zone 2	14,86 fr/l
Lamppetroleum (min. 2.000 l.)	Zone 0	15,39 fr/l
	Zone 1	15,44 fr/l
	Zone 2	15,50 fr/l
Medium fuel	Zone 0	13,199 fr/t
	Zone 1	13,234 fr/t
	Zone 2	13,292 fr/t
Heavy fuel	Zone 0	11,329 fr/t
	Zone 1	11,364 fr/t
	Zone 2	11,423 fr/t

Deze prijsdalingen zijn het gevolg van de daling van de noteringen op de internationale markten en van de officiële middenkoers van de dollar.

Voor de visserij wordt de officiële prijs 12,76 fr.

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.

Aanvoer en omzet...

NIEUWE REKORDS IN ZEEBRUGSE VISMIJN

Zopas heeft de directie van de Zeebrugse vismijn de cijfers vrij gegeven over het voorbije jaar. Wat al ruim zes weken een zekerheid was werd nu alleen maar bevestigd. Zowel naar aanvoer als naar opbrengst werden nieuwe rekordcijfers opgetekend. In 1982 werd met name 16 miljoen 215.735 kg vis aangevoerd in de stedelijke vismijn en die hoeveelheid was meteen goed voor een ontstellend hoog opbrengstcijfer van 1 miljard 236.580.475 fr. Naar aanvoer betekent dat een stijging van 1 miljoen 200.799 kg terwijl de totale opbrengst steeg met 193 miljoen 546.407 fr. Ook de gemiddelde prijs lag in 1982 beduidend hoger dan in het voorgaande jaar. In 1981 werd gemiddeld 69,46 fr het kg betaald terwijl dat vorig jaar steeg tot 76,26 fr. In ons volgend nummer zullen wij een meer gedetailleerd overzicht geven per vissoort.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	3 januari		4 januari		5 januari	
Lappen	250	280	260	263	263	270
Grote	286	323	279	281	286	297
3/4	259	289	280	293	298	317
Bloktongen	172	213	207	212	229	248
Vóór-kleine	155	174	157	165	176	180
Kleine	127	135	126	134	142	151
Slips	115	121	120		125	

ZEEBRUGGE

	3 januari		4 januari		5 januari	
Grote	304	382	319	326	.....	.....
Bloktongen	322	332	327	340	.....	.....
Fruittongen	246	294	240	277	.....	.....
Schone kleine	200	212	218	220	.....	.....
Kleine	158	168	160	165	.....	.....
Tout petit	123	131	132	147	.....	.....
Slips	102	108	116	120	.....	.....

NIEUWPOORT

	3 januari		4 januari		5 januari	
Tong I
Tong II
Tong III
Tong IV
Tong V
Kleine tongen

PLADIJS

OOSTENDE

	3 januari		4 januari		5 januari	
Platen	38	40	36	37	47	51
Iek (groot-klein) ...	35	41	41	46	46	49
Derde slag	31	42	40	47	44	46
Platjes	30	40	38	40	34	19

ZEEBRUGGE

	3 januari		4 januari		5 januari	
I	34	36	30	36	.....	.....
II	34	38	38	41	.....	.....
III	40	44	40	46	.....	.....
IV	38	41	38	41	.....	.....
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	3 januari		4 januari		5 januari	
Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	64	68	.....	.....	.....	.....
Platjes	25	31	.....	.....	.....	.....
Drielingen	52	31	.....	.....	.....	.....

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS

van januari tot en met november 1982

Periode 1980-1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	391.602	10.994.709	28,08	430.963	13.436.417	31,18	314.635	12.289.687	39,06
andere schelvis	604.278	15.460.543	25,59	781.150	19.935.676	25,52	699.733	23.053.256	32,95
Kabeljauw — verre viss.	177.990	5.598.044	31,45	206.238	7.442.825	36,09	186.140	8.394.858	45,10
andere kabeljauw	6.660.166	217.221.274	32,61	7.139.578	244.432.540	34,24	5.199.888	252.252.714	48,51
Koolvis	556.926	15.509.779	27,85	346.486	9.628.788	27,79	182.187	5.972.059	32,78
Wijting	2.557.432	46.987.982	18,37	2.243.923	46.649.408	20,79	1.820.103	53.120.227	29,19
Schol	4.306.437	104.300.968	24,22	4.661.394	132.255.020	28,37	5.078.438	171.467.544	33,76
Roggen	1.141.965	49.326.399	43,19	1.154.122	54.951.213	47,61	1.186.641	59.676.967	50,29
Noorse schelvis	1.080.308	36.810.452	34,07	793.228	30.899.525	38,95	258.647	13.362.337	51,66
Andere	4.797.309	214.624.743	44,74	4.709.865	245.264.806	52,07	5.183.671	326.050.703	62,90
TOTAAL	22.274.413	716.834.893	32,18	22.466.947	804.896.218	35,83	20.110.083	925.640.352	46,03
b. Tong	3.069.633	596.111.880	194,20	2.973.747	703.208.797	236,47	3.263.993	734.711.319	225,10
TOT. DEMERSALE VIS	25.344.046	1.312.946.773	51,80	25.440.694	1.508.105.015	59,28	23.374.076	1.660.351.661	71,03
2. PELAGISCHE VIS	1.004.944	13.486.765	13,42	6.418.866	62.103.125	9,68	7.849.854	92.143.599	11,74
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	896.209	71.645.901	79,94	757.849	67.518.359	89,09	1.324.051	88.429.495	66,79
Noorse kreeft	552.296	56.051.831	101,49	511.201	55.799.685	109,15	437.624	55.076.318	125,85
Overige	844.767	21.237.541	25,14	914.007	23.700.703	25,93	997.421	32.446.468	32,53
TOT. SCHAAL/WEEKD.	2.293.272	148.935.273	64,94	2.183.057	147.018.747	67,35	2.759.096	175.952.281	63,77
ALGEMEEN TOTAAL	28.642.262	1.475.368.811	51,51	34.042.617	1.717.226.887	50,44	33.983.026	1.928.447.541	56,75

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	3 jan.	4 jan.	3 jan.	4 jan.	3 jan.	4 jan.	3 jan.	4 jan.	5 jan.	5 jan.	3 jan.	4 jan.	5 jan.	3 jan.	4 jan.	5 jan.
Tarbot grote	381	410	480	513	411	498	520	432	469	.....	428	435	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	260	290	345	395	270	343	352	259	298	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	125	220	212	295	.....	270	273	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	198	204	224	234	205	250	253	243	.....	.....	228	235	.....	.....	.....	.....
Griet middel	149	189	190	196	170	207	212	221	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	120	147	145	154	140	117	165	207	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	85	102	104	92	.....	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	70	.....	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	82	.....	70	74	.....	70	.....	.....	.....	.....	75	80	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	60	81	79	82	53	89	.....	.....	.....	.....	75	80	.....	.....	.....	.....
Halve mans	65	90	50	63	55	88	76	.....	.....	.....	75	80	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	55	61	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	23	.....	19	24	32	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	85	110	90	113	.....	90	96	100	109	.....	106	108	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	82	92	84	113	.....	90	96	97	.....	.....	60	98	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	75	79	84	96	.....	82	87	82	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	51	70	40	50	.....	30	38	75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	210	375	190	416	190	370	198	408	216	428	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	36	47	28	32	.....	47	51	68	.....	.....	52	56	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	19	21	19	22	20	30	34	46	.....	.....	19	21	.....	.....	.....	.....
Schar	20	31	19	21	.....	24	27	40	60	.....	40	48	.....	.....	.....	.....
Steenschol	40	120	.....	.....	52	107	.....	70	139	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	36	68	45	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	17	25	.....	.....	25	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	25	51	.....	.....	.....	.....	.....	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	145	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	16	26	.....	.....	21	23	.....	36	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	45	51	37	54	42	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	20	31	10	12	15	.....	14	.....	26	.....	35	45	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	73	99	.....	.....	62	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	12	16	.....	.....	21	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 21 december** werd aangevoerd: 212 kisten kabeljauw, 89 kisten wijting, 18 kisten schar en 6 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg:

kabeljauw twee 216-176, kabeljauw drie 182-170, kabeljauw vier 164-152, kabeljauw vijf 154-110, wijting drie 120-78, schar 92-70, bot 28-26.

Nadat er aan de woensdagmarkt van 22 december geen aanvoerders present waren, **werd er aan de donderdagmarkt van 23 december aangevoerd**: 720 kg tong, 3 kisten tarbot en griet, 512 kisten kabeljauw, 128 kisten wijting, 37 kisten schol, 58 kisten schar en 41 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 30,06, grootmiddel tong 28,71, kleinnmiddel tong 24,52, tong één 21,94, tong twee 17,50.

Per 40 kg:

tarbot 923-868, griet 699-608, kabeljauw één 198-162, kabeljauw twee 226-182, kabeljauw drie 192-160, kabeljauw vier 156-140, kabeljauw vijf 140-90, schol één 114, schol twee 146, schol drie 140-136, schol vier 126-92, wijting drie 100-65, schar 106-86, bot 35-26, steenbolk 58-38, kuit 170.

Aan de **vrijdagmarkt van 24 december** werd aangevoerd: 7.435 kg tong, 30 kisten tarbot en griet, 658 kisten kabeljauw, 7 kisten schelvis, 298 kisten wijting, 1.081 kisten schol, 64 kisten schar, 6.327 kisten haring, 1 kist makreel en 76 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 30,84-25,26, grote tong 22,84-21,48, grootmiddel tong 23,13-21,18, kleinnmiddel tong 16,53-14,19, tong één 14,99-9,40, tong twee 12,88-8,10.

Per stuk:

haai 396.

Per 40 kg:

hammen met kop 292-190, roggen 142-78, kleine kreeft 288, tarbot 1148-803, griet 620-402, kabeljauw één 162-156, kabeljauw twee 180-120, kabeljauw drie 156-120, kabeljauw vier 130-110, kabeljauw vijf 122-72, schelvis vier 90-78, schol één 92-76, schol twee 106-90, schol drie 110-90, schol vier 106-82, wijting drie 81-32, schar 67-32, haring één 30,00-27,20, makreel twee 48, tongschar 260-68, steenbolk 26.

Aan de **maandagmarkt van 27 december** werd aangevoerd: 9.945 kg tong, 46 kisten tarbot en griet, 219 kisten kabeljauw, 35 kisten wijting, 696 kisten schol, 21 kisten schar, 85 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 34,84-30,00, grote tong 22,26-21,20, grootmiddel tong 21,80-20,25, kleinnmiddel tong 18,32-16,21, tong één 15,84-15,01, tong twee 14,18-13,14.

Per 40 kg:

tarbot 1.168-853, griet 692-446, kabeljauw één 166-134, kabeljauw twee 190-168, kabeljauw drie 184-156, kabeljauw vier 152-140, kabeljauw vijf 134-96, wijting drie 124-57, schar 104-61, roggen 136-60, tongschar 341-190, steenbolk 53-35, haai 110, bot 26, schelvis vier 110-90.

NEDERLAND MOET ZICH VERANTWOORDEN OVER UITVOERVERSCHILLEN IN MAKREELCIJFERS

Aan de hand van een antwoord die de E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij, de heer Contogeorgis, gaf op een vraag gesteld door een lid van het Europees Parlement, de Brit Battersby, is naar voor gekomen, dat Nederland veel meer makreel aanvoerde dan opgegeven werd door de autoriteiten van dit land.

In dit antwoord lezen we, dat voor 1981, Nederland de Commissie meldde dat er in dit land een totale aanvoer aan makreel gebeurde van 52.501 ton. Volgens de statistieken van de Internationale Raad voor het Onderzoek van de Zee, bedroeg de totale vangst in 1981 echter in werkelijkheid 89.964 ton, dus bijna 90 duizend ton! De Commissie heeft Nederland dan ook verzocht een verklaring te geven voor het verschil tussen deze twee getallen en ook het verschil tussen de totale voor uitvoer beschikbare hoeveelheden en de feitelijke uitvoer toe te lichten.

Aan hetzelfde antwoord ontlenu we eveneens dat voor het jaar 1981, Nederland voor 21,4 miljoen gulden aan uitvoerrestituties uitbetaald is geworden, circa 370 miljoen B.fr. voor 161.144 ton uitgevoerde diepgevroren makreel. De do-

cumenten waaruit de Nederlandse aangifte bestaat, zijn echter nog niet door het E.O.G.F.L. gecontroleerd. De uitvoer van makreel naar andere lidstaten bedroeg 18.075 ton. De invoer van makreel in Nederland zelf in 1981 bedroeg 36.650 ton uit de andere lidstaten en 2.254 ton uit derde landen.

Verder zal de Commissie de heer Battersby op de hoogte houden van het resultaat van het onderzoek. Volgens het I.C.E.S. zou Nederland dus ongeveer 38 duizend ton meer makreel aangevoerd hebben dan het op gaf, hetgeen toch 73% meer is, alhoewel de cijfers van het I.C.E.S. nog moeten nagetrokken worden. In elk geval is 73% toch geen peulschil om zo maar links te laten liggen. In dit zelfde verband vragen we ons ook af, hoe groot het verschil is tussen de, door de Britse (Schotse) rederijen opgegeven aanvoercijfers van makreel die rechtstreeks op zee aan boord van de fabrikschepen van het Oostblok over geladen wordt en de werkelijke overgeladen vangstcijfers. Daar zal gewis ook wel één en ander niet kloppen en het verwondert ons dat hierover geen vraag gesteld wordt.

BRITSE STRANDJUTTERSTRADITIE

NEDERLANDS SCHIP GEPLUNDERD

Een Nederlands vrachtschip, de bijna duizend Brit metende „Johanna” werd op oudejaarsavond zelf, door het stormweder op de kust van Devon in Groot-Brittannië gejaagd, dit nabij de rotsen van Hartland Point. Het schip had een lading tarwe aan boord ingeladen te Rotterdam en bestemd voor South-Wales. Een Britse reddingsboot en helikopter konden de zvenkoppige bemanning van boord halen, zodat het schip er verlaten lag. Dit was dan ook een uitzonderlijke gelegenheid voor de strandjutters en voor een grote bende gelegenheidsstrandjutters om, volgens een ongeschreven wet, alles van boord weg te halen, juist vanwege het feit, dat het schip verlaten werd. Vooraleer het vaartuig in stukken geslagen wordt, mag zoveel mogelijk weggehaald worden om in feite van vernieling gered te worden. Wat de wet echter wel voorziet, is het feit dat, wat men van het schip en/of de lading medeneemt, moet gemeld worden aan de officiële strandvonder. Wanneer de eigenaar de goederen teruggeist moeten deze afgegeven worden, mits een soort bewaar- en reddingsvergoeding.

Het vaartuig dat gemakkelijk van op een rotspunt bereikbaar was bij laagwater, was een te verleidelijke prooi voor een groot gedeelte van de bevolking van Devon. Alles wat niet te heet en te zwaar was, werd van boord gehaald, zoals de radio-apparatuur, touwwerk, kabels, boord-apparatuur, toiletartikelen, sanitair materiaal, koelkasten, ingeblikt voedsel en naar het schijnt zelfs de opgesmukte kerstboom! Een zogezegd echt buitenkansje voor de strandjutters en gelegenheidsstrandjutters.

Dit plunderen van een verlaten vaartuig kan bogen op een zeer oude en lange traditie. In vroegere tijden gingen bepaalde individuen zelfs zover om schepen met valse lichtsignalen naar het strand te lokken en aan de grond te doen lopen. Dan werd het schip geplunderd en wanneer de bemanning zich verzette werd ze heel eenvoudig in elkaar geslagen en in zee geworpen! Dit gebeurde toen natuurlijk op verlaten plaatsen, ver van enige strandautoriteit, die trouwens toen niet over inlichtingsapparatuur beschikte om deze praktijken te voorkomen. Dat echter een plundering van een verlaten schip nu nog kan plaats grijpen, is toch wel van een zogezegde traditie te veel, en zou toch moeten kunnen verhinderd worden. Ten slotte behoort het wrak met alle inhoud aan de rederij of aan de verzekeringsmaatschappij, zolang geen afstand betekend wordt. We zijn toch werkelijk benieuwd welke rechterlijke gevolgen deze plundering zal hebben, daar waarschijnlijk de verzekering ook zijn woordje zal te zeggen hebben.

„HET VISSERIJBLAD”

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

OFFICIEEL NOG ZES IJSLANDTREILERS

We zouden bijna mogen zeggen dat de Belgische IJslandvisserij op haar laatste benen loopt en we binnen afzienbare tijd ook wel zullen kunnen schrijven over de laatste Belgische IJslandtreiler.

In het Staatsblad verscheen inderdaad het Koninklijk Besluit houdende vaststelling voor het jaar 1983 van het maximaal door Belgische vissersvaartuigen in de IJslandse visserijzone te vangen hoeveelheden vis. In artikel 1 lezen we letterlijk :

„Dit besluit is van toepassing op de volgende Belgische vissersvaartuigen : O.81 „John”, O.129 „Amandine”, O.216 „Henri-Jeanine”, O.317 „Belgian Lady”, O.318 „Belgian Sailor” en O.334 „De Haai”.

Van deze zes overblijvende vaartuigen van wat eens de roemrijke Belgische IJslandvloot was, zijn er drie vaartuigen die sinds een heel lange tijd stil liggen wegens machinebreuk, namelijk de O.81, de O.216 en de O.334, zodat er nog amper drie vaartuigen overblijven die ook al niet meer regelmatig de IJslandse visgronden opzoeken vanwege de beperkingen die hen daar opgelegd worden en die nog moeilijk een renderende visserij toelaten.

Volgens artikel van dit K.B. mogen de in artikel 1 bedoelde vaartuigen van 1 januari 1983 tot 31 december van dit zelfde jaar, 4.400 ton vis vangen in de IJslandse 200-mijlszone. Deze vis moet uitsluitend in Belgische havens worden aangevoerd. Bij elke reis mag de hoeveelheid kabeljauw niet meer dan 25 % van de totale hoeveelheid vis omvatten die in de IJslandse 200-mijlszone werd gevangen. Overtredingen van de bepalingen worden vervolgd en bestraft overeenkomstig de wet van 12 april 1957 waarbij de Koning ertoe wordt gemachtigd maatregelen voor te schrijven ter bescherming van de biologische hulpbronnen van de zee.

NIEUWE EDITIE VAN DE KAART VAN DE VLAAMSE BANKEN

Vanaf heden is de nieuwe uitgave van de Kaart van de Vlaamse Banken ter beschikking. De kostprijs bedraagt 215 fr + 37 fr BTW en is te verkrijgen in onze burelen, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende. Wij raden de mensen die zo'n kaart nodig hebben aan zich te haasten want de oplage is beperkt.

GEVAARLIJKE TOESTAND IN DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Reeds meermalen hebben we gewezen op de zeer slechte toestand waarin de vissershaven van Zeebrugge verkeert, waaraan door de havenautoriteiten veel te weinig aandacht wordt verleend en waar, benevens de vissersvaartuigen, allerlei andere nog steeds komen in de weg liggen.

Vorige week kon een nieuw schip dat meer dan 20 miljoen frank gekost heeft en pas twee jaar oud is, opnieuw het slachtoffer er van zijn geweest, ware het niet dat de bemanning en andere reders snel hulp hadden verleend.

Inderdaad, tijdens het lossen van de vis in de nacht van dinsdag 29 op woensdag 30 december is de Z.300 van de rederij Veerman tijdens afgaand tij met de bakboordkiel welke tegen de kaai aan leunde op een niet afgebakend voorwerp tegen de kaaimuur bij de deuren nr. 20 en 21 van de stedelijke vismijn plots daaraan blijven hangen, waardoor het vaartuig gevaarlijk slagzij maakte en wel zodanig, dat het water op dek kwam zonder dat de bemanning er kon aan verhelpen.

Dank zij de snelle hulp van de bemanning van de Z.12 „Sabrina” en de Z.27 „Mercurius”, heeft men het vaartuig tenslotte met grote moeite, niettegenstaande steeds afgaande tij, er vrij kunnen van onder trekken, waardoor schade veroorzaakt werd aan de bakboordkiel.

Het is onbegrijpelijk dat tegen de steeds erger wordende toestand geen dringende maatregelen

genomen worden met niet alleen soms erge schaden, maar allerlei betwistingen omtrent verantwoordelijkheid en de toestand van de havenmaterialen, hier het eigendom van de Staat.

Op het huidig ogenblik bestaan er tussen de bevoegde overheden een tiental rechterlijke betwistingen omtrent veroorzaakte en geleden schaden.

En als men dan te doen heeft met een openbaar bestuur of een advocaat van de Staat, die voor de Rechtbank van Eerste Aanleg de belangen van de Staat verdedigt, dan hoeft het geen verwondering te baren, dat dit niet één jaar maar tot tien jaar duurt.

Het wordt hoog tijd dat de verantwoordelijke stedelijke en rijksoverheid samen met de vertegenwoordigers van de reders en hun verzekeringen eens aan tafel gaan zitten om de toestand in de verschillende havens te bekijken en er de nodige maatregelen te voorzien om de schaden tot een minimum te kunnen herleiden en de verantwoordelijkheden uit nalatigheden voortspruitend eens en voor altijd duidelijk vast te leggen.

Met dit te schrijven willen we sommige schippers bij het aandoen van beschermingswerken in de havens daarvoor niet altijd vrij pleiten, integendeel.

Maar moesten de beschermingswerken in onze havens in een veel betere toestand verkeren, dan zouden 75% van de huidige moeilijkheden kunnen vermeden worden.

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

HOOGZEETREILER WORDT TOT MINI-PASSAGIERSSCHIP VERBOUWD

Initiatief van North Star Line

Het jaar dat afliep was voor de kruisvaart-
sektor in alle opzichten een zeer opmerkelijk
jaar. Er werden immers niet alleen verschil-
lende nieuwe grote luxepassagiersschepen
in dienst gesteld, maar ook ondergingen
diverse kruisvaartschepen omvangrijke ver-
bouwings- en moderniseringswerken.

Bovendien noteerde men in de afgelopen twaalf
maanden – meer dan in de voorgaande jaren –
bestellingen voor dergelijke vaartuigen. De
kruisvaartsector maakt zonder meer een
„boem“-periode door.

Eveneens belangwekkend is het feit dat, naast
de grote luxepassagiersschepen er ook meer
interesse blijkt te bestaan voor kleinere passa-
giersschepen. In de loop van dit jaar werden ten
minste vijf opdrachten afgesloten voor de bouw
of transformatie van kleine passagiersschepen.
Sommige verbouwingen behelzen radicale
transformaties van bestaande eenheden. Zo
kwam midden dit jaar in Nederland de „Vacation-
er“ in dienst, een passagiersschip dat door een
scheepswerf in Harlingen omgebouwd werd uit
een vroeger kustcontainerscheepje. De „Vacation-
er“ is momenteel ingezet voor kruistochten
op de Middellandse Zee.

Even opmerkelijk is een verbouwing die nu in
Zweden plaats vindt. Bij het scheepsbouwbe-
drijf Nico International in Zweden wordt nl. een
ex-treiler omgebouwd tot een heus minipassa-
giersschip. Het gaat hier om de „Marburg“, die
voor een bedrag van één miljoen dollar door de
pas opgerichte Noorse rederij „North Star Line“
werd gekocht van de Deutsche Hochseefische-
rei uit Cuxhaven.

De verbouwing van vissersvaartuig tot passa-
giersschip met een accommodatie in luxe cabi-
nes voor 155 passagiers en 55 bemanningsle-
den zal nog eens een bijkomende investeringen
vergen van vijf miljoen pond.

Verwacht wordt dat in mei a.s. het nieuwe schip
– dat „North Star“ zal gedoopt worden – in
dienst kan worden gesteld, waarna het, tijdens
het zomerseizoen zal ingezet worden voor
kruistochten langs de Noorse kust terwijl in de
wintermaanden tochten zullen gemaakt worden
in de Griekse wateren.

De zeer ingrijpende transformatie vindt volledig
bij de werf in Gothenburg plaats. Nu reeds is de
hele bovenbouw tot de romp afgebroken terwijl
ook de visruimen en de visverwerkingsinstalla-
tie volledig zijn uitgebroken. Met uitzondering
van een kleine verandering aan het hek blijft de
romp van het in 1966 gebouwde vissersschip
volledig intact.

Op deze romp wordt een volledig nieuwe boven-
bouw aangebracht waarin de gezelschapsruim-
tes en cabines zijn ondergebracht. Tevens is op
het dek een zwembad voorzien.

Als gezelschapsruimte zijn er o.m. het salon met
114 zitplaatsen, een observatieruimte/nacht-
club, een bibliotheek, een cinema, café, eetzaal,
bars e.d.m.

Verder zullen er aan boord ook nog een kapsal-
on, winkel, hospitaal, kinderkamer en kleine
wassertuig ingericht worden.

Tenslotte zal het achterschip dermate ingericht
worden dat, op de plaats waar zich nu de hek-
ramp bevindt, een ruimte zal gecreëerd worden
van waaruit kleine boten te water kunnen gela-
ten worden en waar zich ook een platform zal
bevinden voor passagiers die in zee willen
zwemmen.

De 155 passagiers worden ondergebracht in to-
taal 81 cabines waarvan 7 éénpersoons, 71
tweepersoons- of familiecabines en drie suites.
De cabineoppervlaktes variëren van 7,5 m² tot
22 m². Allemaal liggen ze boven de waterlijn en
aan de buitenzijde van het schip, en ze zijn stuk
voor stuk uitgerust met een eigen badruimte, re-
gelbaar luchtkoelingssysteem en radio.

Voor de voortstuwing van de „North Star“ zullen
twee MaK-diesels met een gezamenlijk vermo-
gen van 3.200 pk zorgen. De dienstnelheid van
dit éénschroef-schip zal zowat 16 knopen be-
dragen.

Tevens werden in de machinekamer extra voor-
zieningen aangebracht zoals zoetwater- en
elektriciteitsgeneratoren.

Uiteraard is het door Norske Veritas geklassifi-
ceerde en met van de Norske America Line
overgenomen officieren bemande schip met de
meest moderne navigatieapparatuur uitgerust.

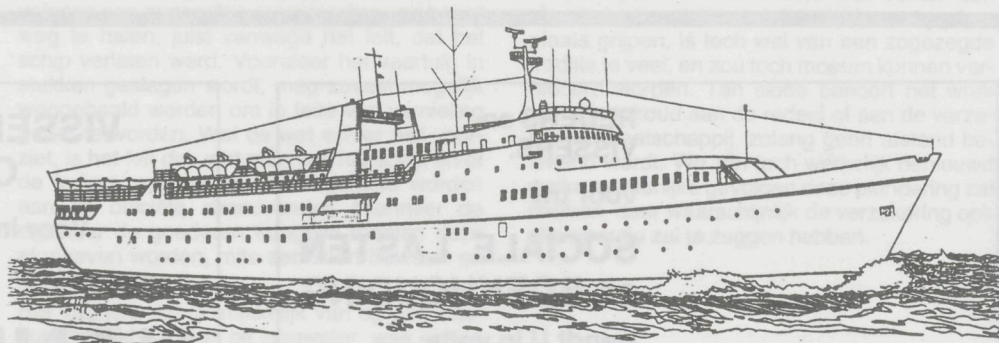
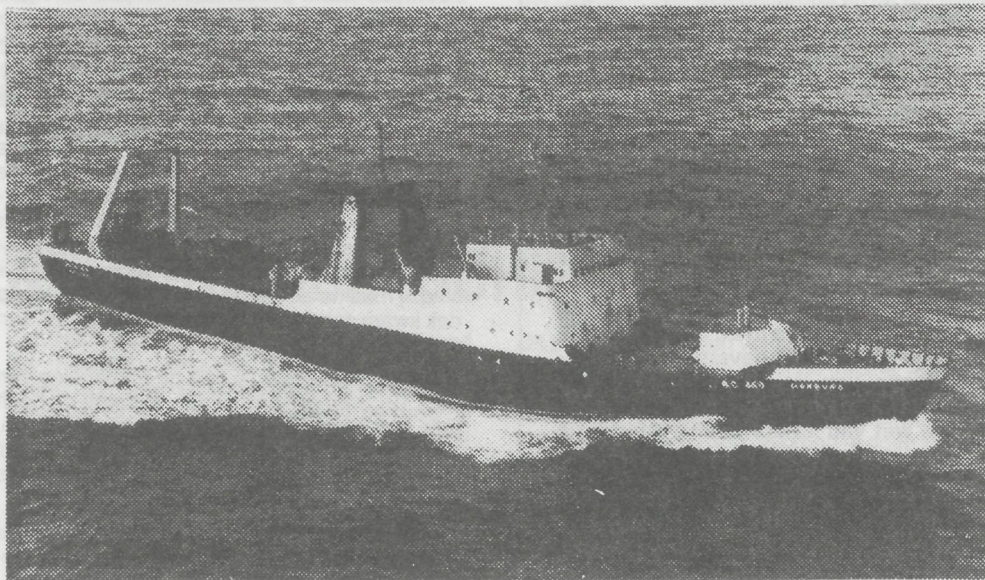
De voornaamste afmetingen van de toekomstige
„North Star“ zijn: o.a. 90 m, breedte 14 m,
diepgang 5,3 m, inhoud 3.000 brt.

De nieuwe eigenaar van het schip, de North Star
Line, opgericht door de h. Jorgen Waerhaug,
een vroegere directeur bij de Norske America
Line, beschikt over een kapitaal van 30 miljoen
Noorse kronen. Belangrijke aandeelhouders
zijn o.m. een verzekeringsmaatschappij en de
scheepsmakelaarsfirma Fearnley & Eger.

De tochten die door de „North Star“ zullen on-
dernomen worden variëren tussen de 7 en 15
dagen.

DENEMARKEN

■ Netmakers uit verscheidene landen, vooral
dan uit Ierland, gingen testen met verscheidene
netten gaan bekijken in het Deense Hirtshals.
Inderdaad, zoals we dit in een afzonderlijke re-
portage reeds mededeelden, werd te Hirtshals
een prachtig kompleks gebouwd met onder
meer een grote watertank met beweegbare bo-
dem en met glazen wanden, en waarin men de-
zelfde voorwaarden en omstandigheden als op
zee kan opbrengen. Netten van verscheidene
makelij en voor verschillende soorten van visse-
rij werden er uitgetest.



Door een ingrijpende verbouwing zal de vroegere Westduitse
trailer „Marburg“ omgebouwd worden tot de minikruisvaarder
„North Star“. De foto toont het schip zoals het vroeger was
terwijl de schets een indruk geeft hoe het eruit zal zien na de
transformatie die tegen mei a.s. moet voltooid zijn.

BELGIE: SEDIMENTOLOGISCH ONDERZOEK VAN ZEEKUST VOOR UITBREIDING VATBAAR

Door Openbare Werken wordt een onderzoeksprogramma uitgevoerd inzake de bescherming van de kust.

De metingen in zee geschieden door de hydrografie van de Dienst der Kust te Oostende, terwijl de strandmetingen door de zorgen van de districtconducteurs in samenwerking met een landmetersploeg worden verricht.

Voor enkele specifieke problemen wordt evenwel een beroep gedaan op de bijstand van privé-firma's.

Voor de kust tussen Blankenberge en de Belgisch-Nederlandse grens dienen de sedimentologische fenomenen en de kustmorfologie nu van zeer nabij en intens gevolgd te worden in het kader van de studie van de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge. In vermelde zone wordt het onderwaterstrand en de vooroever opgemeten door de meetdienst van de T.V. Zeebouwzeezand.

Het strand en de duinen aldaar worden opgemeten door een privé-firma.

Dit is ook zo in het kustgebied tussen Bredene en De Haan.

Het lopende onderzoeksprogramma beperkt zich momenteel tot de Oostkust (Knokke-Heist) en het strand van Klemskerke-De Haan en dit in het kader van de studie van de uitbouw van de voorhaven te Zeebrugge. Diverse deelaspecten van dit onderzoeksprogramma zitten derhalve ingebouwd in de lopende contracten met drie privé-bedrijven die echter nog ruimere aspecten dan sedimentologische omvatten.

Bij eerste benadering kan gesteld worden dat ca 37 miljoen frank op jaarbasis wordt gespendeerd voor het sedimentologisch onderzoek. Al-

hoewel moeilijk op te splitsen kan in tweede benadering dat bedrag als volgt onderverdeeld worden: Haecon: 14,8 mf — Belfotop: 14,8 mf — Meetdienst (T.V.Z.Z.): 7,4 mf, hetzij in totaal 37,-mf.

Het is op dit ogenblik niet mogelijk te voorspellen hoe groot dit bedrag zou worden indien het sedimentologisch onderzoek zich zou moeten uitbreiden tot de volledige kuststrook. En dergelijk studieprogramma wordt wel overwogen, maar een concreet studieplan bestaat nog niet. Indien het bestaande programma zou uitgebreid worden tot de gehele Belgische kust, kan het sedimentologisch onderzoeksprogramma op ca 200 miljoen fr. geraamd worden.

NOG DE WALVISKWESTIE

■ Door de heer J. Vandemeulebroucke, lid van het Europees Parlement voor België, werd eveneens een vraag gesteld aan de EEG-Commissie om tot een totaal verbod van produkten afkomstig van walvisachtigen, te komen. Ook aan de heer Vandemeulebroucke moeten wij er op wijzen, dat hij meer in „multispecie” moet denken om geen problemen eenzijdig trachten te zien oplossen, waardoor dan andere soorten en dus de visserij zelf, geschaad worden. Tevens kan men er niet aan voorbij, dat door een dergelijk totaal verbod, de handelsbelangen met bepaalde landen geschaad worden, zoals met Japan, Canada, Peru, Noorwegen, Rusland, namelijk landen die verder aan een beperkte walvisvangst wensen te doen, zonder dat dit de walvisstand maar enigszins in gevaar kan brengen.

Wij zijn overtuigd dat de heer Vandemeulebroucke, als hij beter gedocumenteerd wordt, dit best zal begrijpen.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

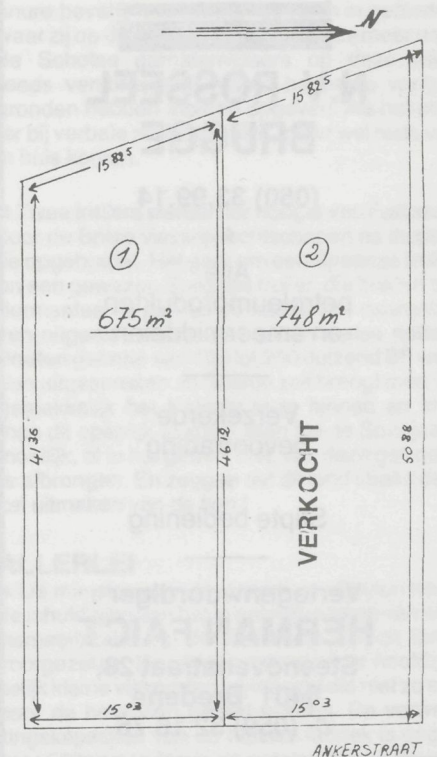
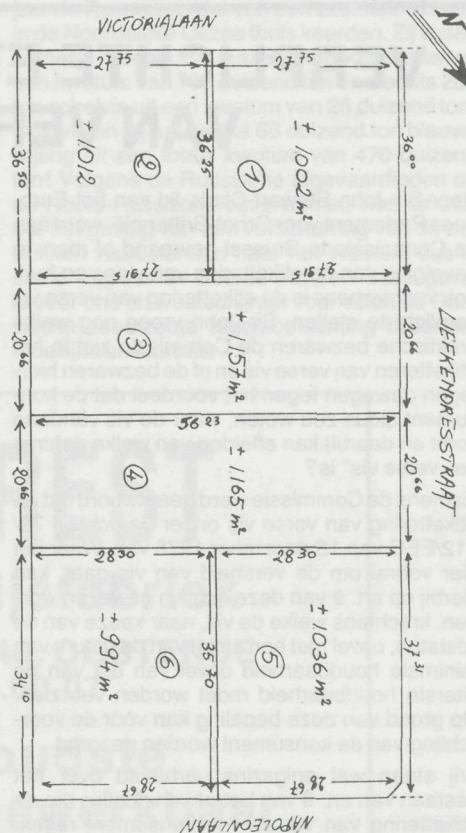
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victoriaalaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².

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

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

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



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

SPAANSE TRAWLERS

Het is de zoveelste maal, dat we het in onze uitgaven hebben over de Spaanse treilers die, onder meer onder Britse vlag hergeregistreerd werden, en ook over de Spaanse treilers, die als dusdanig, onder eigen vlag, over vergunningen beschikken om in de Gemeenschapswateren te komen vissen, hetzij in de Franse wateren (Golf van Gascogne), hetzij vooral in Britse wateren. Beide groepen treilers, zowel de hergeregistreerde, als de Spaanse vergunninghouders zelf, behoren tot de lastige cliënten van de inspectie. Zo ook de vergunninghouders, die er maar oplos gaan alsof de zee alleen van hen is. Het gevolg hiervan voor de Zuid-Britse kust, was enkele maanden terug een enterling door de Spaanse schepen van enkele Britse vaartuigen. Dit heeft waarschijnlijk wel geleid tot het stellen van hieronder weergegeven vraag vanwege het Europees Parlement, mevrouw Pery, en het antwoord namens de Brusselse Commissie.

Vraag :

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

De Spaanse trawlers zetten momenteel 10.000 tot 12.000 of zelfs 15.000 haken per keer uit, of gemiddeld 50 kilometer lijn per boot per dag. De vissers uit de Gemeenschap beklagen zich over ontbrekende of ondoelmatige bebakening die pas wordt waargenomen bij overvaring, hetgeen conflicten veroorzaakt en nog zeer onlangs heeft geleid tot enterlingen. Welke maatre-

gelen denkt de Commissie voor te stellen voor de bebakening van sleeplijnen met het oog op veiliger arbeidsvoorwaarden op zee?

Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie

In Verordening (EEG) nr. 1041/82 van de Raad is bepaald dat in 1982 tien vergunningen worden verleend voor vaartuigen, van minder dan 100 brt die voorkomen op een lijst van 25 schepen welke met de beug vissen.

De Commissie heeft een groep deskundigen opdracht gegeven het rendement van trawlers, enerzijds, en van vaartuigen die met de beug op heek in de communautaire wateren vissen, anderzijds, te vergelijken.

De bebakening van de beugen is genormaliseerd in het Verdrag inzake de uitoefening van de visserij op de Noordatlantische Oceaan van 1967. Dit verdrag is onder andere geratificeerd door Spanje en door alle Lid-Staten van de Gemeenschap, met uitzondering van Griekenland. De betrokken regeling wordt sindsdien ongewijzigd toegepast.

De controle op de toepassing van deze regeling in de 200-mijlszone van de Gemeenschap behoort tot de bevoegdheid van de Lid-Staten die grenzen aan de gebieden waarvoor vergunningen zijn afgegeven.

Op grond van de gegevens waarover de Commissie beschikt, is zij van oordeel dat op korte termijn geen wijziging van deze gedetailleerde regeling nodig is.

Tot daar dit antwoord.

De Britten moeten nu in eigen rechtbanken het nodige doen.

GROOT-BRITANNIE

■ Door de Britse regering werd een beperking gezet op de vangst van schelvis voor de Britse vissers in de vangstgebieden van de Noordzee en ten Westen van Schotland (ICES IV en ICES VI A). Ongeacht de lengte van het vaartuig mag er slechts 30 ben per man en per dag gevangen worden. Dit om oververzadiging van de markt te keer te gaan zoals dit verleden jaar het geval was en ganse ladingen kleine schelvis moesten opgevangen worden. De nieuwe vangstregeling waarom onder meer door de Schotse producentenorganisaties gevraagd werd, is ingegaan vanaf 1 januari 1983. Wel had de Schotse redersfederatie om 40 ben per man en per dag gevraagd. We mogen toch de Britten als voorbeeld stellen om wat de toepassing betreft van het zoeken naar meer visaanvoer van waarde.

■ In het jaar 1983 zal er een contingent haring op de westkust van Schotland vrijgegeven worden. De aanvoer per vaartuig zal beperkt worden tot 40 ton (800 bennen) en voorlopig slechts 4 duizend ton vrijgegeven worden omdat men de vangsten voor menselijk verbruik wenst te bestemmen en niet voor vismeelproducten via een opvang.

■ Het Britse ministerie van verkeer, neemt de vervolging in overweging van de reders van tien ex-Spaanse treilers die onder Britse vlag hergeregistreerd werden en waarvan vastgesteld werd dat zij geen Britse schipper aan boord hadden. De volledige bemanning bestond uit Spanjaarden. Het is duidelijk dat hier de enige reden voor herregistratie het omzeilen van de bestaande gemeenschapswetgeving op de visserij betreft.

VERPLICHTE ETIKETTERING VAN VERSE VIS

Door Sir John Stewart-Clark, lid van het Europees Parlement voor Groot-Brittannië, werd aan de Commissie te Brussel gevraagd of men, in navolging van de etikettering van vlees en fruit, ook voornemens is de etikettering van verse vis verplicht te stellen. Sir John vroeg nog welke praktische bezwaren de Commissie ziet in het etiketteren van verse vis en of de bezwaren hier tegen opwegen tegen het voordeel dat de konsument aldus zou weten, waar de vis vandaan komt en daaruit kan afleiden van welke datums de „verse vis” is?

Namens de Commissie werd geantwoord dat de etikettering van verse vis onder de richtlijn 79/112/EEG van 18 december 1978 valt. Waar het hier vooral om de versheid van vis gaat, kan hierbij op art. 9 van deze richtlijn gewezen worden, krachtens welke de vis, naar keuze van de lidstaten, ofwel met een etiket van de datum van minimale houdbaarheid ofwel van die van de uiterste houdbaarheid moet worden voorzien. Op grond van deze bepaling kan voor de voorlichting van de konsument worden gezorgd.

Wij staan wel enigszins verbaasd over het bestaan van art. 9 van betrokken richtlijn die de etikettering van vis aan de konsument regelt.

Als men hierdoor verstaat, dat in de kleinhandel op de tentoongestelde vis, of op de vis in de koelkast een etikettering over de minimale of uiterste houdbaarheid voorkomt, dan is dit wel meer theorie dan praktijk. Dit is wellicht mogelijk op voorverpakte vis in kleine hoeveelheden en dit in de grootwarenhuizen, maar waar het over te versnijden vis gaat en over kleine visjes, dan zien we niet goed in hoe elke moot vis of elk klein visje, wijtingje en dergelijke met een etiket rond de hals zou versierd worden. Als het zo is dat Sir John het bedoelt, dan kent hij niets van wat in de handelspraktijk in de detailverkoop uitvoerbaar is. Verder is het eveneens zo, dat het waarschijnlijk wel de verkoper is, die het etiket invult en zelf de houdbaarheid evalueert, hetgeen dan maar weer geen waarborg inhoudt waaruit hij kan afleiden van welke datum de „verse vis” is.

Waar men het haalt om al deze dwaze vragen en eisen voor vis te stellen, doet ons denken aan het feit dat al deze Europese comedianten toch moeten tonen waarom en voor wat ze gekozen werden.

De wereld staat op stelten, maar ook het Europees parlement is één nonsens en heeft tot op heden alleen dit, dat het aan de gemeenschap miljarden kost zonder nut.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

KRITIEK IN GROOT-BRITTANNIE OP DE VERDELING VAN DE REGERINGSHULP

Op de verdeling van de speciale financiële regeringssteun van de Britse regering aan de visserij, is er uit eigen visserijmiddelen, heel wat kritiek gekomen. Door de regering werd een verdelingskriterium opgesteld gegrondvest op de lengte van het vaartuig. Groeperingen van de kleine visserij hebben deze verdeling aangevochten. Ze wensden een gunstiger verdeling voor de kleine vaartuigen. Nog anderen wijzen er op, dat de verdeling had moeten gebeuren volgens de activiteit en inzet van het vaartuig. Schepen die lang stilliggen zouden zoveel geen nood hebben aan steun, dan de actieve vaartuigen omdat het vooral de brandstofprijzen zijn, die het onrenderend karakter van de uitbating van een vissersvaartuig bepalen. Bijgevolg zou het best zijn dat men de verdeling van de ongeveer 1,2 miljard BF zou laten plaats vinden op basis van het gasolieverbruik. Is men veel uitgevaren, dan zou men meer krijgen en dan zouden de belangen van de grote vaartuigen niet geschaad worden omdat deze meer brandstof verbruiken. Het is echter begrijpelijk dat de Britse regering het brandstofverbruik als verdelingskriterium niet kan gebruiken, omdat dit dan te duidelijk als een brandstofsubsidie zou overkomen. Trouwens wijzelf hebben er in vorige uit-

gaven reeds op gewezen, dat welke naam men het kind ook geeft, het kan gelijk gesteld worden met een brandstofsubsidie. De financiële hulp die men in verscheidene landen aan de eigen visserij toekent, mag men als dusdanig aanzien en het heeft veel weg van schijnheiligheid, als de Britse kringen andere lidstaten beschuldigen van een brandstofsubsidie terwijl het bij hen zelf een andere naam krijgt. Zolang de EEG de werkelijkheid niet inziet en de stier bij de horens niet grijpt voor éézelfde en gelijke subsidie voor brandstofverbruik uit te vaardigen, zullen de uitbatingvoorwaarden in de verscheidene lidstaten scheef groeien.

In Groot-Brittannië horen we nu zelfs vanwege de industrie kritiek op de verdeling van de financiële regeringshulp die meent dat de hulp had moeten dienen om een verkoopcampagne voor vis te stimuleren. Hulp aan de rederijen is slechts een pleister op een houten been en zonder einde, zeggen zij. Een promotiekampagne voor meer visverbruik en voor afzet in derde landen, zou de visprijzen doen stijgen en aldus in laatste instantie toch ten goede komen aan de visser. Men moet het maar kunnen uitleggen om het laken naar zijn kant trachten te halen.

ONVERWACHTSE RUSSISCHE TOEGEVING AAN NOORWEGEN

Noorwegen dat met een zekere vrees de onderhandelingen met Rusland tegemoet zag over de verdeling van de viskwota in de Noordelijke IJszee, vooral omdat Rusland bij verschillende gelegenheden er op gewezen had, dat de Noren aan overbevissing deden, heeft zeker van een bepaalde Russische inschikkelijkheid genoten. Inderdaad van de 340 duizend ton die beide landen aan kabeljauwvangst te verdelen hadden, werd Noorwegen er 225 duizend ton toegewezen, hetzij 20 duizend ton meer dan het vorig jaar, maar wat bijzonder opvalt, is het feit dat Noorwegen hiervoor 75 duizend ton uit het Russisch kwotum toegewezen kreeg!

Ook voor de lodde die gevist wordt voor vismeeloeleinden en waarvoor 2,4 miljoen ton beschikbaar was, werd een gunstige verdeling ten voordele van Noorwegen aanvaard op basis

van een 60/40 verdeling waarbij eveneens 100 duizend ton overgeheveld werd uit het Russisch kwotum.

Terzelfdertijd werd vernomen dat in het voorbije jaar de Russen eerder van een zeer kale visserij in de Noordelijke IJszee thuis keerden. Zij visten namelijk slechts 34 duizend ton kabeljauw uit een kwotum van 100 duizend ton en slechts 200 ton schelvis uit een kwotum van 25 duizend ton! Ook visten zij nauwelijks 68 duizend ton blauwe wijting uit een totaal kwotum van 470 duizend ton! Volgens de Russische afgevaardigden op de Noors-Russische bijeenkomst, was dit eerder het gevolg van een verschuiving van de betrokken visbestanden naar het Westen, dus in de richting van de Noorse wateren. In elk geval is voor ons en waarschijnlijk voor velen de Russische zeemzoete tegemoetkoming bijzonder moeilijk verklaarbaar.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

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

SCHOTLAND

■ De Schotse garnalenvissers hebben een motie aan de Britse regering overgemaakt waarbij zij bezwaar aantekenen tegen de door de regering afgeleverde vergunning aan de „British Aluminium” om 7 duizend ton afvalstoffen die cyanure bevatten, te mogen dumpen in gebieden waar zij op de garnalen vissen, des te meer daar de Schotse garnalenvissers op deze wijze reeds verscheidene malen bepaalde vangstgronden hebben moeten opgeven. Als het echter bij verbale protesten blijft, zal er wel niets van in huis komen.

■ Twee treilers werden ter hoogte van Falmouth door de Britse visserijwachtsschepen na inspectie opgebracht. Het gaat om een Spaanse treiler en een gewezen Spaanse treiler, die beiden ondermaatse vis aan boord hadden en daarenboven uitgerust waren met ondermaatse netten. Boeten gaande van 150 tot 250 duizend BF werden uitgesproken. In Spanje zelf brengt men vrij gemakkelijk het kleinste visje binnen en stelt men dit openlijk te koop. Men zal de Spanjaard moeilijk, of in het geheel niet, van deze gewoonte afbrengen. En zeggen dat dit land straks deel zal uitmaken van de tien!

ALLERLEI

■ De minister voor de visserij van Ceylon heeft de inhuldiging van het in gebruik nemen van een vismeelfabriek op de Noordkust van dit land, voorgezeten. De nieuwe fabriek gaat hoofdzakelijk kleine vissoorten verwerken die niet zo erg door de bevolking gewild worden. De verwerkingscapaciteit van de nieuwe fabriek is ongeveer 50 ton per dag in de aanvangsperiode.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Indien er geen overeenkomst mogelijk is met Denemarken en de overige „Negen” voor wat betreft de visserijreglementering, zullen de bilaterale visserijovereenkomsten tussen de EEG enerzijds en de Faroë en Noorwegen anderzijds, herzien moeten worden, waardoor vooral de Schotse vissers in hun belangen geschaad zullen worden. Waarschijnlijk zal Noorwegen dan ook afzonderlijk moeten onderhandelen met Denemarken voor wat hun aangrenzende wateren betreft, voornamelijk het Skagerrak en het Kattegat. De Britten wensen dan ook een overgangsregeling met Noorwegen op zelfde basis als voorheen.

■ De Deense minister voor de visserij, de heer Listau, zegde na afloop van de laatste bijeenkomst te Brussel en dit na de weigering van Denemarken om **zich bij de overeenkomst aan te sluiten door de „Negen” aanvaard**, dat het Deens geduld tegenover de Gemeenschap op een eind loopt. Wij zouden eerder geneigd zijn te veronderstellen dat het in feite het geduld van de „Negen” zou moeten zijn, die ten overstaan van Denemarken, op een einde zou moeten lopen. Voor de rest verwijzen wij naar de artikels omtrent deze aangelegenheid in ons blad en stellen vast dat de Denen alleen uit politieke overwegingen, zonder te beseffen welke voordelen zij aan de EEG hebben, zo handelen.

■ Er bestaat een vaste strekking bij het Europees Parlement om druk uit te oefenen om tot een nauwer scheiding te komen tussen de departementen Landbouw en visserij. In veel landen van de Gemeenschap is de visserij slechts een onderafdeling op het ministerie van landbouw en wordt als zodanig heel stiefmoederlijk behandeld. Dat hebben wij in ons land ook ondervonden als we een vergelijking maken met de zeer grote inspanningen welke men doet voor de landbouw. Zelfs in Groot-Brittannië, een land die toch reeds over een tamelijk uitgebreide visserij beschikt, behoort visserij tot de bevoegdheden van de minister van landbouw Peter Walker en mag gezegd dat dezer belangen nog veel uitgestrekter zijn dan de onze.

■ Praktisch in alle landen van de Gemeenschap heeft men in de loop van het jaar 1982 verhoogde afslagprijzen voor de rondvis vastgesteld en dan vooral door de kabeljauwsoorten. Men schrijft dit vooral toe aan de mindere aanvoer van deze soorten. Ook de wijting kreeg globaal gezien, heel wat betere prijzen dan in het jaar 1981. Of dit evenwel de vissers heeft toegelaten hun oplopende gasolierekeningen gemakkelijker te betalen, is echter twijfelachtig, gezien men heel wat minder binnen bracht.

■ De Eskimo-bevolking van de Noord- en Westkust van Alaska laat bezwaren gelden tegen het inzicht van de Federale Staten van de Verenigde Staten en van de Staat Alaska zelf om in het gebied van de Beringzee en de Norton-Sound petroleumvelden aan te leggen. Het ecologisch systeem van deze gebieden is van het grootste belang voor de biologische rijkdommen van een uitgestrekte zeegebied, gunstig beïnvloed door de rijke aanvoerwateren van de Yukon.

OPMAKEN VAN ZEEKAARTEN WAAR BEST... NIET GEVIST WORDT!

Met de steun van het Canadese ministerie voor de visserij, zal een Canadese firma een projekt uitwerken voor het uitgeven van speciale zee-kaarten, zoals dit onder meer in Groot-Brittannië gebeurde met de Kingfisher-charts. Betrokken kaarten zullen opgemaakt worden aan de hand van uitgezochte inlichtingen van zeer onderlegde schippers. Aldus zullen de kaarten de plaatsen aanwijzen waar... niet mag gevist worden wegens het gevaar van beschadiging en verlies van netten als gevolg van allerlei hindernissen op de zeebodem. Slechts hindernissen waar men herhaald met het vistuig mede in contact kwam en waarvan de lokalisatie vast staat en dat het niet om een verplaatsbare hindernis gaat worden in kaart gebracht.

In 1981 werd alleen reeds door de New-Foundlandse vissersvloot, beschadigingen en verliezen aan vistuig gemeld voor circa 900 miljoen B.fr. en in de andere Canadese wateren voor circa 1,2 miljard B.fr.!

Met het uitgeven van betrokken kaarten waar best NIET gevist wordt, hoopt men deze verliezen heel wat kleiner te houden zodanig, dat de regeringssubsidie voor het opmaken van betrokken kaarten haar waarde bewijst, en een winstgevende uitgave wordt.

Voor het ogenblik wordt de informatie voor het opstellen van de kaarten samengebracht en men hoopt de kaarten begin van toekomstige lente te zullen kunnen uitgeven.

GROOT-BRITANNIË

■ Minister Alick Buchanan-Smith die in Groot-Brittannië de bijzondere zorg heeft over de visserij onder Peter Walker, had nog maar pas gezegd dat de Spaanse treilers die onder Britse vlag varen, toch maar op soorten vissen, zoals heek die niet bevestigd worden door de Britten, of daar voerde een koppel uit Farnmouth die in paar vaart, onder meer 150 bennen heek aan te Newlyn. Deze heek kreeg 128 fr. het kg. of 6.400 B.fr. de ben.

■ Het verbod op verdere koolvisvangst in de Noordzee tot einde 1982 door de EEG uitgevaardigd omdat het totaal kwotum opgebruikt is, komt bijzonder slecht aan voor haven van Grimsby en meer speciaal in deze haven voor de vloot van de 11 sterke treilersvloot van de British United Trawlers. Op deze treilers van om de 40 meter, bestond in de laatste reizen de aangevoerde vis voor ongeveer de twee derden uit koolvis. Zij zullen dus moeten gaan opletten tot het nieuwe jaar.

■ De twee IJslandse treilers die verleden week voor het eerst naar Fleetwood kwamen, nadat vertegenwoordigers uit de groothandel in IJsland tot een overeenkomst kwamen voor rechtstreekse aanvoer, waren niet bijzonder tevreden over de prijzen die zij er kregen, namelijk voor kabeljauw en gul van zeer goede kwaliteit, een gemiddelde van 2.700 B.fr. per ben. Hier weze anders gezegd, dat de prijs voor kabeljauw en gul in de laatste week zowat overal in de afslagen aan het zakken is.

■ De dokrechten voor het lossen van vissersvaartuigen, gaan te Aberdeen in Schotland, vanaf 1 januari 1983 met 5% de hoogte in, hetgeen, volgens de verantwoordelijken, nog altijd beneden jaarkoëfficiënt van de muntontwaarding ligt. Door Jan-en-Alleman kan de indeks of de muntontwaarding in hun prijzen berekend worden behalve voor de visser zelf die tevreden moet zijn met wat men hen aanbiedt.

■ Ook de Britse treilers zoeken thans de buitenlandse markten op, naar gelang de, in de markt te zetten vissoort, en de dagprijzen in betrokken havens. Aldus verkocht de Grimsby Marr-seiner „Jacintha” in november in Boulogne een lading

van 1.260 bennen leng aan een gemiddelde prijs van 3.400 B.fr. de ben van 50 kgr. De reis voordien had men de gevangen vis, hoofdzakelijk koolvis in Cuxhaven in de markt gezet. Zeggen we nog, dat aan boord van de „Jacintha” een Franse raadgevende schipper meevaart, dit in verband met het speciaal Frans vistuig.

■ In Britse visserijkringen is men niet te spreken over het feit dat het Departement van Verkeerswezen dat te oordelen heeft over de veiligheids- en andere overtredingen aan boord van de Britse vaartuigen, nu reeds meer dan drie maand tijd nodig heeft gehad om tot vervolgingen te besluiten in verband met een vaststelling dat aan boord van verscheidene, onder Britse vlag geregistreerde Spaanse vissersvaartuigen, geen Britse schipper aanwezig was, niettegenstaande de wet dit voorschrijft. Volgens zelfde Britse visserijkringen past hier maar één sanctie, namelijk het ontnemen van de Britse vlag.

■ Het voorstel ingediend door een Britse parlementair om met verdere herregistraties van Spaanse vissersvaartuigen onder Britse vlag te stoppen tot nieuwe wetten deze materie hebben vastgelegd, werd door de minister die de speciale zorg heeft over de visserij in het departement van landbouw en visserij, namelijk de heer Alick Buchanan-Smith, van de hand gewezen met de mededeling, dat deze zaak naar de top van de Britse regering werd verwezen en dat eveneens de E.E.G. de zaak in behandeling heeft.

■ Het plan van de Britse „Sea Fish Authority” om het systeem van de heffingen ten voordele van deze organisatie te veranderen in een heffing op de waarde van het aangevoerde produkt, wordt met gemengde gevoelens onthaald, naar gelang men aan pelagische of aan visserij op meer waardevolle vissoorten doet. Tot nog toe wordt deze heffing gelegd op het volume van de aanvoer. De haring-, makreel-, sprot- en andere visserij op minder waardevolle vissoorten, betaalt nu zoveel per ben als de tongvissers bv. In elk geval heeft de „Herring Buyers Association” reeds haar tevredenheid laten kennen, want voor hen zal de totale heffing van 80 miljoen naar 32 miljoen verminderen. Wat er ook van zij, we zijn overtuigd dat de „Sea Fish Authority” geen nieuw systeem van heffing zal invoeren zonder op de totaliteit hiernaan een centje over te houden.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	543
	maat 56	598
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	517
	large	517
	extra-large	517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
	met kap	675
OLIESCHORT		487
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
	broeken met bretel	
	maat 42 - 54	906
	56 - 58	996
	60	1.030
JUMPERS aircoat		457

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



Meer dan 20 miljoen frank kredieten
werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
tegen zeer lage interesten.

