

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAL 30,
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,
8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 6 augustus 1982 — Nr. 29

LANDBOUW... MAAR GEEN VISSERIJBELEID

of wat

de Persconferentie van de Staatssecretaris De Keersmaecker na zes maanden beleid ons leert

Donderdagmiddag 22/7/1982 was de nationale vakpers door de huidige Staatssecretaris van Landbouw, De Keersmaecker, uitgenodigd om er in zijn landelijke gemeente Kobbegem te horen en vooral te lezen, wat het beleid van zijn departement sedert hij aan het bewind is, in de verlopen zes maanden op nationaal en internationaal vlak is geweest en wat het verder op nationaal en internationaal vlak beoogt om dit bedrijf gezond te blijven houden.

De Staatssecretaris had het om te beginnen over het feit, dat hij Kobbegem had uitgekozen, omdat zijn familie er een brouwerij van uitstekend kriebier uitbaat, hij er ongeveer 24 jaar burgemeester is geweest en zijn familie er een grote boerderij en landbouwbedrijf uitbaat.

Bij deze korte inleiding kregen wij een nota voorgeschoteld van zo maar eventjes 22 bladzijden waarin tot onze verwondering slechts enkele lijnen aan de visserij gewijd waren, hetgeen ons toch als vakman fel ontgoochelde, overwegend dat de visserij economisch behoort tot het domein van Landbouw, en rechtstreeks en onrechtstreeks, 50 duizend mensen te werk stelt.

Deze tekst luidde :

"Ik wil tevens aanstippen dat op het vlak van het visserijbeleid, het Belgisch voorzitterschap heeft moeten rekening houden met de grote moeilijkheden die reeds verschillende jaren blijven aanslepen, en die voornamelijk betrekking hebben op de vaststelling van de totaal toelaatbare vangsten, de verdeling over de Lid-staten en de toegang tot de visserijzones. Daarenboven diende de Europese Commissie slechts op 14 juni nieuwe voorstellen in. Desondanks kon voor dit dossier vooruitgang geboekt worden, zodat onder het Deens voorzitterschap deze zaak hopelijk zal kunnen afgerond worden."

Dit was alles wat in die 22 blz. over de Belgische visserijbelangen geschreven stond.

Het had er alle schijn van dat deze conferentie in de eerste plaats als een politieke propaganda-stunt bedoeld was, nu de gemeenteverkiezingen naderen, in een poging de 10.000 landbouwers en tuiniers van ons land, te doen inzien, dat er nu eindelijk gewerkt wordt aan hun heropstanding. Het is elkeen bekend, dat de land-

bouw, het staal en de tekstiel tot de meest voordelige sectoren van ons bedrijfsleven behoren ook vóór de Heer De Keersmaecker, Staatssecretaris werd. Traditioneel is dit beleid veel meer Europees getint dan om het even welk ander, niet uit het oog verliezend, dat de ons omringende landen deel uitmakend van de E.E.G., in hoofdzaak ook "landbouw minded" zijn en alle ministers van Landbouw, in dit milieu geboren en er uit gekozen zijn, zodat de landbouw als zeer bevoegd moet vertegenwoordigd zijn bij het beoordeelen van wat niet en wat wel dient gedaan om de leiders van de Boerenbond en analoge organisaties gelukkig te maken.

Maar de visserij behoort nu ook eenmaal tot landbouw.

Het valt daarom ten zeerste te betreuren dat ditzelfde ministerie er te Brussel een twintigtal landbouwdeskundigen en attachés op na houdt, terwijl voor de visserij er zelfs niemand meer aan het kabinet verbonden is, sedert Minister Lavens heen gegaan is. Hoe wil men dan grove vergissingen vermijden en de Minister nuttig voorlichten ?

Inderdaad was de heer Michielsen, zeer goed vertrouwd met de visserij, aan het ministerie van Landbouw verbonden en hadden we er ook een adj. kabinetchef in de persoon van de heer Vandewalle, aan het kabinet van de minister verbonden, die zeer goed op de hoogte was van de vraagstukken onze zeevisserij aanbelangend.

Nu is er niemand meer.

Vorig jaar werd inzake brandstofbesparing een stelsel toegepast, dat, alhoewel niet perfect, toch een steun betekende.

Na zes maanden beleid van deze Staatssecretaris, is er op nationaal vlak weinig of niets bereikt om de steeds hachelijker wordende toestand van de visserij te keer te gaan.

Wij hebben niet alleen af te rekenen met de moeilijkheden inzake de Britse visgronden, de quota, enz... maar nu meent een Staatssecretaris er nog een schep bij te moeten doen met er een dergelijke politiek van attentisme op na te houden, waar hij voor land- en tuinbouw toelagen geeft voor de brandstofbesparing, de B.T.W. voor de tuinbouw wenst af te schaffen, steun verleent aan jonge landbouwers beneden de 35 jaar, het familiebedrijf (overeenkomend met onze artisanale visserij) in de landbouw

wenst te beschermen, de inkomens van de landbouwers op peil te brengen, enz...

Als men dan in een C.V.P. blad, dat naar het schijnt goed ingelicht is, leest dat tot half juli in de glastuinbouw 289 miljoen uitbetaald werd als tussenkomst bij de aankoop van stookolie en 139 miljoen als premies bij energie besparende investeringen, dan moet men niet komen aandraven, dat de landbouw niet bevoordeligd wordt.

Dit alles natuurlijk, als wij de 22 lange bladzijden tekst mogen geloven, is lovend voor de landbouw. **Maar wat voor de visserij, die deze steun veel meer nodig heeft ?**

Waar blijft ons Visserijbeleid ?

Dat de Belgische visserij, in het Ministerie van Landbouw thuishorend, door zijn minister nooit zo stiefmoederlijk en pover behandeld werd als nu, werd ons tijdens die conferentie en lunch en bij het lezen van die 22 blz. lange nota, duidelijk.

De Visserij wordt zelfs niet genoemd als deel uitmakend van dit Ministerie, want het is niet het Ministerie van Landbouw en Visserij, maar van Landbouw alleen.

De visserij maakt er een klein onopgemerkt en toegelaten deeltje van uit, welke in het kader van 's lands belangen, het honderdste niet vertegenwoordigt van wat de Landbouw voor ons betekent, zoals door Staatssecretaris De Keersmaecker zelf daar gezegd werd.

Op zeker ogenblik toen door een nuchtere journalist de vraag werd gesteld, hoe de Staatssecretaris dacht het dringend probleem, zijnde de noodzakelijke steun inzake brandstof voor de visserij, op te lossen, hoorden wij van die Staatssecretaris een ontwijkend antwoord, dat daarvoor nog altijd naar een oplossing gezocht wordt en dat er in ons land nog talrijke andere bedrijven een crisis doormaken, die zelfs meer getroffen zijn dan de visserij, in acht nemend dat de opbrengsten in de visserij van ons land in 1981 groter waren dan in 1980 en dat de visserij bij ons een bedrijfje is, zoals vele en het slechts één minimum fractie vertegenwoordigt van 's lands economische bedrijvigheid.

(Vervolg op blz. 2)

Dergelijke overweging uit de mond vernemend van een Staatssecretaris, die het Visserijbeleid in ons land moet verdedigen en de toestand waarin de visserij verkeert zou moeten kennen, is bijzonder teleurstellend en getuigt, dat wij hier te doen hebben met een man die vooruit en vooral het belang van de landbouw en de Boerenbond voor ogen heeft, en die het visserijbedrijf en zijn aanhorigheden, klaarblijkelijk aan zijn laarzen lapt.

Is de Staatssecretaris vergeten, wat die visserij voor 's lands bevoorrading is geweest tijdens en onmiddellijk na de oorlog en wat zij ook nu nog voor 's lands zeemacht en marine is en blijft, waaruit ze de beste varende krachten halen? Weet hij dat de visserij rechtstreeks en onrechtstreeks aan meer dan 50.000 mensen werk verschaft, die zelfs tot op heden de miljarden Staatssteun aan andere bedrijven verleend, nooit gevraagd heeft!

Het is daarom des te meer schokkend uit de mond van een Staatssecretaris te moeten horen dat, vermits de opbrengst in de vismijnen in 1981 groter was, dan in 1980, dat het in de visserij niet zo slecht gaat, als men wel wil doen voorkomen.

Het is onjuist te beweren dat de visserij in 1981 meer opbracht dan in 1980.

Het is immers zo, dat de rentabiliteit van een vaartuig van veel andere factoren afhankelijk, dan deze welke voor de landbouw in aanmerking komen. Het zal ook de Staatssecretaris niet onbekend zijn, dat de bemanning van een vissersvaartuig vaart op procent, 33 % van de opbrengst als loon ontvangt, er 11 % bijkomt voor sociale lasten, en 10 à 20 % voor lossen van vis, afslag, mijn-sluis en dokrechten, al naar gelang waar en wat men verkoopt, zonder te spreken van het vistuig dat, zo het verloren gaat, wat dikwijls gebeurt, de kosten hiervan 100 à 200.000 frank kunnen bedragen.

Of denkt de Heer De Keersmaecker, dat het met de visaanvoer uit zee is zoals met het rooien van aardappelen, graangewassen en groenten, waarvan men de minimumprijzen, het gewicht en de afzet bij elke oogst benaderend kent, daar waar een reder totaal onderworpen is aan vraag en aanbod, aan de aangevoerde hoeveelheid, de weersgesteldheid, tegenslagen... zonder daarbij te noemen dat dezelfde mensen op 24 uur zee, amper 4 uur kunnen rusten.

Dat zij, wat ook de weersgesteldheid weze, niet zoals te lande naar hun bed kunnen om de andere dag fris uitgerust de koeien te kunnen melken, de andere dieren eten te geven, roommachines aan het werk te stellen om te zaaien of te maaien, enz.

Een personaliteit die 's lands belang moet dienen, zou bij zijn aanstelling zelf enkele dagen ter visserij moeten togen om in weer en wind te leren beseffen, wat de visserij is en wat men er moet voor doen om rendabele opbrengsten aan te voeren.

Als de tuiniers een toelage voor hun brandstof, welke thans maximum 10 % (?) van hun kosten vertegenwoordigt, plus allerlei andere voordelen in die nota vermeld, krijgen, dan vragen wij ons af, waarom men zich te Brussel blind staart op een kostprijs van de brandstof voor de visserij die **tussen juni 1981 en juni 1982 met 25 % verhoogd is, waar immers in landbouw maar van brandstof kan gesproken worden in de winter en er honderden miljoenen worden voor uitgetrokken.**

Voor de visserij is die brandstof sedert 1973 van 2,25 tot 12,87 fr. verhoogd, hetzij zesvoudig.

De vissersvaartuigen hebben de brandstof niet nodig om in de winter serres te verwarmen, maar tienduizenden liter per reis om naar het

Kanaal, IJsland en het Noorden hun visserij te gaan bedrijven, die jaarlijks miljarden voor het land aan deviezen betekent.

Anders dan de landbouwers en tuiniers hebben onze vissers bestendig en dus ook in de zomer stookolie nodig, die zo duur kost en nu reeds 40 % van de opbrengst van een vaartuig opslort.

Zij kunnen niet op elektriciteit of gas overschakelen.

Wij stellen de vraag waarom de huidige Staatssecretaris nog altijd niet toegestemd heeft, eenzelfde methode van steun toe te passen in 1982 zoals zijn voorganger voor 1981?

Dit was weliswaar toen een kleine hulp, maar dan op een ogenblik dat de brandstoffen nog 25 % goedkoper waren dan nu.

Evenmin moet hij zich wegsteken achter de E.E.G. normen, waar overal elders een schoentje wordt aangepast. Zijn voorganger heeft zich daaraan niet gestoord en in 't belang van de leefbaarheid van een miljarden deviezen aanbrennende visserij, een moedige beslissing genomen, waar dit nochtans nu veel meer nodig is dan toen.

Wij betreuren dit hier in deze kolommen te moeten neerpennen op het ogenblik, dat iedereen de mond vol heeft van herstructurering, van de noodzakelijke heropleving van de bedrijven, van het voeren van een gezonde economische politiek en de dringende noodzakelijkheid van een vlugge tewerkstelling.

Waar voor staal, tekstiel en andere bedrijven ten dode opgeschreven, miljarden verspild worden op de rug van de gemeenschap, vindt een Staatssecretaris voor Landbouw honderden miljoenen om in het kiesgareel te lopen van de Boerenbond, terwijl de visserij onder zijn beheer genegeerd wordt en voor die miljarden aan deviezen door haar aangebracht, tijdelijk nog geen zestig miljoen gevonden wordt om in die hachelijke periode veroorzaakt door de dollarkoers, de visserij de kop boven water te houden.

Dat men nu niet kome aandraven, dat het de huidige Staatssecretaris van Landbouw is, die op Europees vlak onze visserij ten opzichte van de Engelsen en de quota, zal redden of gered heeft.

Het standpunt gelukkig door enkele klaarziende ambtenaars voorheen reeds ingenomen, is dat wat wij reeds twee jaar kennen.

En heeft de Staatssecretaris al eens in de vakbladen gelezen hoe zijn E.E.G. partners dat toepassen en wat en hoe men in Duitsland, Engeland, Ierland, Frankrijk en Nederland als steun voor de visserij verleent onder de ene of andere vorm? Dit noemen ook zij energiebesparingen!

Het weze ons toegelaten te verwijzen naar het feit dat al die rechtstreekse of onrechtstreekse steun regelmatig in alle vakbladen gemeld wordt.

Zo pas kon men daarin vernemen dat in Nederland 340 miljoen frank uitgetrokken werd om gezegd de vangkwaliteit en passieve visserij te bevorderen.

Bij het Europees Oriëntatie en Garantiefonds van Landbouw werden door Nederland 25 subsidieaanvragen ingediend voor de nieuwbouw en ombouw, gezegd energiebesparend.

De Westduitse regering heeft 490 miljoen Belgische frank uitgetrokken waarvan 352 miljoen voor de heruitrusting van zijn diepzeevloot, 72 miljoen voor sloop en 138 naar de gewone treilers.

En wat Frankrijk betreft, is het een feit, dat het cumulatieve toelagen geeft voor nieuwbouw, die tot 50 % kunnen reiken. Het is iedereen bekend op welke rechtstreekse wijze men in Frankrijk nu al jaren aan de brandstofkosten te-

gemoetkomt. Dit jaar werd de premie er zelfs verdubbeld tot 1,50 franse fr. de liter.

En zo kunnen wij nog verder gaan!

Zoals wij het reeds schreven, vinden wij het ten andere ook zeer jammer, wanneer parlementairen vragen stellen ten voordele van de zeevisserij in verband met de zo zeer uit de hand gelopen brandstofprijzen, dat er door U geen parallel getrokken wordt met bedrijven aan land, waarvan in de laatste tien jaar met inbegrip van 1981, de prijzen van bedrijfsenergie slechts van 0,80 fr. (gemiddeld hoogspanning Kw) naar 2,00 fr. (gestegen zijn, terwijl onder de druk van de regering de energieprijzen voor de bedrijven in 1982 zelfs verlaagd werden om deze in het drukken van hun uitbatingskosten te helpen en terug concurrentieel te maken met het buitenland.

En waarom wordt dit niet gedaan voor de visserij?

De prijs van de energiekosten (gemiddeld Kw hoogspanning) is aan de wal met iets meer dan het tweevoudige gestegen. **In de visserij met het zesvoudige.** Hierbij komt dan nog dat de energiekosten in de landelijke bedrijven slechts een heel klein deel van de uitbatingskosten uitmaken, terwijl in de visserij alles steunt op de motoren vanaf het buitenlopen tot het binnenkomen.

Alles is er zwaar afhankelijk van de brandstof, tot zelfs de verlichting, het kunnen laten functioneren van de apparatuur, enz...

Het impact van het brandstofverbruik op de uitbatingskosten is zo enorm dat zelfs structureelhervormingen dit niet kunnen oplossen.

Voor onze vissers blijft dit een homerisch gevecht, waar zelfs de krachtenbundeling van de bemanning met hun dagelijkse 20-uren inzet niet volstaat.

Mijnheer de Staatssecretaris, mag de visserij in de toekomst van Uw kant wat meer belangstelling en actieve steun verwachten?

Maar dan liefst met de daad maar niet met opgeblazen persconferenties, die in de huidige omstandigheden niet besparend zijn en geen zin hebben.

P. VANDENBERGHE



HOGERE BRANDSTOFFPREMIE VOOR VISSERIJ... (?) EN TUINBOUW !

Sommige politieke bladen zijn opnieuw hoog van de toren gelopen om reeds vorige week vrijdag te melden, dat voor de visserij door het ministerieel comité voor sociaal economische coördinatie maatregelen genomen werden om de brandstoffpremie in de visserij te verhogen.

De eenmalige premie zou volgens die bladen verhoogd worden van 5 tot 8 fr. per liter, wat er op neerkomt dat een blad sprak van 54 miljard welke meer zou uitgegeven worden om de energiekosten in de visserij te helpen dragen, terwijl voor de tuinbouw we verwijzen naar de verhoging welke in ons hoofdartikel vermeld is, nl. 289 miljoen welke reeds tot half juli in de glastuinbouw werd uitbetaald als tussenkomst bij de aankoop van stookolie en 139 miljoen als premies voor energie besparende investeringen.

Deze labels voor wat de visserij betreft, werden nergens verbeterd. In werkelijkheid, wordt de steun voor het verbruik in 1981 van 1,50 fr. op 2,40 fr. per liter gebracht, zodat er 0,90 fr. per liter bijkomt voor dat jaar en het hier geen 54 miljard, maar maximum 54 miljoen frank geldt.

En dit hebben we niet te danken aan onze Staatssecretaris Paul De Keersmaecker voor Landbouw, maar aan de Eerste Minister Wilfried Maertens zelf, daarin gesteund door Minister Tindemans.

Dat men zich in de visserij geen illusies make, want wat we in ons hoofdartikel schreven, wordt bij het ter perse gaan, op een radicale wijze bevestigd door een nieuwe persmededeling van dezelfde Staatssecretaris, waarover we het in ons volgend nummer zullen hebben om even aan te tonen dat voor hem alleen de Boerenbond telt en de visserij voor 1982 aan zijn lot overgelaten wordt.

Inderdaad ons bereikt uit betrouwbare bron, dat er van toelage voor minder brandstofverbruik, niettegenstaande de prijs opnieuw van 0,30 fr. per liter gestegen is en op het ogenblik reeds 12,65 fr. bedraagt, geen sprake is.

Wat dus voor 1981 tussengekomen werd, is voor 1982 herleid tot nul frank, dus geen hulp, geen centiem.

Dat is het wat we de visserij kunnen meedelen, van wie men slechts verlangt dat zij een volledig stopzetten en blokkering van de havens zou bewerkstelligen om de aandacht te vestigen op de werkelijke noodtoestand, welke naar het faillissement van talrijke schepen zal leiden.

EENVORMIGE GERELEMENTEERDE MANIER VAN SCHEEPSMETING

TER AANDACHT VAN HEN DIE BOUWEN

Alhoewel het hier in de eerste plaats gaat voor grote zeeschepen, vallen de schepen vanaf 24-meter lengte onder het nieuw reglement en dus ook beduidend veel vissersvaartuigen. Het gaat hier over het Internationaal Verdrag van 1969 betreffende de meting van de schepen dat thans nog maar in werking kan treden omdat het nog zo lang niet geleden is, dat minstens 25 landen met anderzijds ten minste 65 % van de bruto-inhoud van de wereldhandelsvloot dit Internationaal Verdrag geratificeerd hebben.

De invoering van een nieuw scheepsmetingsverdrag was absoluut noodzakelijk gebleken omdat er zoveel verschillende voorschriften ter zake gevolgd werden, zelfs soms verscheidene in één zelfde land. Aldus traden heel wat verschillen op in de metingen van gelijke schepen, soms varend onder éénzelfde vlag.

Ook de scheepsbouwkundige ingenieurs waren niet vies van allerlei kunstgrepen, meestal om het metingsresultaat naar onderen te drukken. Dat had geen schadelijk gevolg op het laden, vermits het vaartuig toch volgestouwd werd, maar een kleiner brutotonnage komt doorgaans overeen met het betalen van kleiner havenrech-

ten, kleiner sleeprechten, kleiner slipway- en/of droge-dokrechten, enz... Hier waren het de havenautoriteiten die het kind van de rekening werden.

Ook kwa veiligheid is het beter dat eenvormigheid nagestreefd wordt. Het drukken van de brutotonnage gebeurt maar al te dikwijls ten laste van de veiligheid. Daarom dan ook, dat men op de Internationale Scheepsmetingskonferentie een aantal meetvoorschriften bepaald heeft, waaraan men niet meer zou mogen te buiten gaan.

Vermits het hier gaat over zeeschepen vanaf 24 m., zullen ook heel wat nieuwe vissersvaartuigen hieronder vallen alhoewel er nog overgangmaatregelen zullen gelden voor bestaande schepen tot... 1994. Ook bij de vissersvaartuigen was er nog al eens sprake van manipulaties om beneden een bepaalde maximumgrens brutotonnage te vallen. Aldus kon men nog als kustvissersvaartuig erkend worden en binnen de 12 mijlszone toegelaten worden, enz...

De nieuwe schepen zullen nu eenvormige scheepsmetnormen vastgelegd worden.

VISAFSLAG AAN NIEUWSGIERIGEN VOORBEHOUDEN ?

Ook al verleden vrijdag 30 juli liep het in de Oostendse afslag werkelijk de spuigaten uit, toen ganse zwermen bezoekers de beste plaatsen rond de koorden innamen bij de verkoop van de vis. En wij die dachten dat dit voorbehouden is aan de kopers en hun afgevaardigden en werknemers die voor de zorg en het wegbrengen van de vis moeten instaan ?

Op een gegeven ogenblik stonden de toeristen zelfs een behoorlijk eindje tussen de koorden. Wie verwacht had dat één of ander van de afslagers of tegenschrijvers een opmerking zou gemaakt hebben had het mis voor. Men is anders nochtans niet zo kieskeurig wanneer de kopers te opdringerig rond de te verkopen vis staan.

We geven dit hier nu weer omdat bepaalde kopers die opmerking maakten, er bijvoegende, dat hier best eens zou op gewezen worden.

Voor de zomergasten is de afslag natuurlijk een attractie en men wenst dit van zo dicht mogelijk te volgen, maar voor de kopers is het bittere ernst en dat gaat natuurlijk voor. Graag geven wij toe, dat op vrijdag 30 juli werkelijk uitzonderlijk veel toeristen en nieuwsgierigen naar de vismijn waren komen afzakken en men wellicht hierdoor verrast was. Toch menen wij dat het juist bij dergelijke gevallen is, dat men moet optreden en de nodige ruimte vrijmaken voor de kopers.

Nota der Red. Het is aan het stadsbestuur voor de orde te zorgen. Maar wat wilt ge. Alles wordt aan goodwill overgelaten.

Onze vismijn is een vuilnisbelt geworden. Het volstaat er tijdens het weekend door te gaan. Maar daar liggen geen yachten.

VISTUIG DIENT BINNENBOORD TE HANGEN

Veel schippers vergeten, eens ze de visserij verlaten hebben, hun vistuig behoorlijk te schuilen en te zorgen dat het binnenboort ligt.

Bij het aandoen of verlaten van een haven of wanneer een ander vaartuig naast hen komt liggen, worden er dan schaden veroorzaakt, waarvan zij zelf de oorzaak zijn.

PROVINCIALE SUBSIDIERING BOUW VAN VISSERSSCHEPEN OOK VOOR 1982

In het bestuursmemoriaal van de provincie West-Vlaanderen verscheen het provinciaal reglement tot subsidiëring van de bouw van zeevissersvaartuigen.

Het bedrag van de provincietoelage wordt vastgesteld op 10 pc van de investering tot nieuwbouw, doch is beperkt tot maximaal 2.500.000 F.

De provinciale toelage kan toegekend worden in drie jaarlijkse schijven, waarvan de eerste schijf ten bedrage van 1 miljoen frank kan uitbetaald worden in het jaar van de tewaterlating en de twee volgende schijven van telkens 750.000 F in de loop van de twee volgende jaren.

De Bestendige Deputatie kan tot vervroegde betaling beslissen zo de in de begroting ingeschreven en goedgekeurde kredieten dit toelaten.

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst
voor uw spaargeld

méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid



KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen



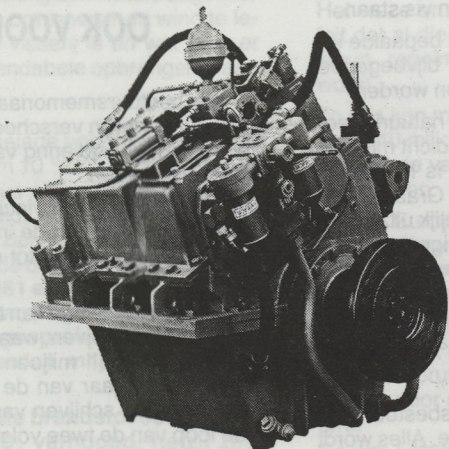
***THREE POINTS

MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijsschepen 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, Colynsmaat, 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

WAARVOOR MOETEN DE NIJVERHEIDSGRONDEN TE ZEEBRUGGE VISSERSHAVEN DIENEN ?

ONAAANVAARBARE PESTERIJEN

En wat met de tewerkstelling ?



Het is elkeen bekend, dat de gronden gelegen aan de vissershaven van Zeebrugge en in het bijzonder deze gelegen waar verschillende visgroot-handelszaken zich met de jaren vestigden, tegenover de vismijn, uitsluitend voorbestemd zijn als nijverheidsgronden voor de visserij en zijn aanhorigheden.

Wie er dus grond kocht en er op bouwde, wist waarvoor deze alleen mochten dienen.

Zij werden niet als cijnsgrond verkocht, zoals de meeste gronden aan de vissershaven te Oostende, maar aan een vastgestelde prijs en in volle eigendom.

Deze gronden behoorden aan de Belgische Staat. Volgens art. 8 van de akte van verkoop mocht deze grond alleen dienen voor het oprichten van instellingen betrekking hebbende op het visserijbedrijf.

De kopers mochten volgens art. 11 van de verkochte grond hoegenaamd geen dranksluiterijen oprichten of laten oprichten.

Ze verbonden zich insgelijks de gekochte gronden en achteraf opgerichte gebouwen, niet te verkopen zonder dat deze voorwaarden er in opgenomen werden voor om het even wie, die er eigenaar van werd.

De plannen van bouw moesten aan de Diensten van Bruggen en Wegen onderworpen worden en de opgerichte gebouwen moesten voldoen aan de gemeentelijke reglementen, die dat voorzagen.

Dit was dus duidelijke taal. Gans deze blok gold dus nijverheidsgrond en alleen nijverheidsgebouwen voor de visserij, vishandel en nijverheid mochten daar tot stand komen.

Achteraf en wel na 1945 werden deze voorwaarden, dank zij politieke invloeden, langzaam meer en meer over het hoofd gezien en werden er buiten appartementen ook herbergen opgericht en uitgebaat, wat nochtans door de afgesloten koopkontrakten verboden was.

Dit is ook het geval aan de Vissershaven van Oostende, waar tot op heden deze normen veel stieter en strenger nageleefd worden en waar de drie uitbaters van een café, dit slechts in de vorm van een club, waar leden een lidkaart moeten nemen, toegelaten zijn en dan nog onder welbepaalde voorwaarden.

Te Zeebrugge schijnen velen die voorwaarden aan hun zolen gelapt te hebben, zodat de van uit zee en naar zee gaande bemanningen, om maar van hen alleen te spreken, dikwijls in een allesbehalve gezonde toestand naar huis of naar zee gaan.

Maar het wordt daar, dank zij politieke invloeden, steeds erger en de bestaande nijverheids- en handelsinstellingen, die er ijs, diepvries en andere machines in werking hebben, worden zelfs meer en meer lastig gevallen door sommige bewoners, die er een appartement of huis gebouwd hebben, omdat deze machines niet alleen bij dag maar ook 's nachts werken, wanneer de handel in zeeproducten het zo vergt en waartegen niemand iets kan inbrengen.

Sinds vorig jaar reeds werden, en worden, nochtans door bepaalde personen, die er zich met een onregelmatige bouwtoelating zijn komen vestigen, klachten neergelegd voor nachtlawaai en gaat een bepaald heerschap zelfs zo ver pogingen tot vernieling te ondernemen, met vensters of deuren te beschadigen. Een dezer

klachten voor nachtlawaai bracht een der vermelde eigenaars van een nijverheidsgebouw thans voor de boetstraffelijke rechtbank, om zich schuldig gemaakt te hebben aan nachtlawaai of nachtruoer (laden van kamions) waardoor de rust van die inwoners kon verstoord worden.

Ook werd die firma vervolgd voor lawaaihinder afkomstig van koelinstallaties.

Dat dergelijke klacht bij vonnis, op basis van het feit, dat het hier een nijverheidskompleks geldt, door de rechtbank afgewezen werd, spreekt vanzelf.

Niettegenstaande dit, meent een heerschap de bestaande eigenaars van een vishandelszaak, waar meer dan 70 mensen tewerkgesteld worden, verder lastig te mogen vallen en was het onbegrijpelijk dat de Brugse politie of rijkswacht daaraan geen einde stelt.

Wie ten onrechte de toelating kreeg in deze blok een gewoon huis te bouwen, moet weten dat hij daar niet thuis hoort en alleen dank zij politieke invloeden goorloofd werd.

De vraag stelt zich ten andere waarom het stadsbestuur op die wijze de regelmatige gang van zaken van die belangrijke nijverheid aldus laat belemmeren, nu nog meer dan twintig jaar geleden, de visserij te Zeebrugge een geweldige ontplooiing heeft genomen en er zelfs nijverheidsgrond voor reders en handelaars te kort is.

Of is het voor de Schepen van de Vissershaven alleen maar om aan politiek te doen en zich niet te bekommeren om de initiatieven van visserij en vishandel te Zeebrugge ?

(Vervolg op blz. 6)

(Vervolg van blz. 5)

Verder stellen we de vraag welk vonnis de rechtbank zou vellen moest tegen het bouwen van huizen of appartementen die niets gemeens hebben met de visserij op dit kompleks door benadeelde nijveraars en handelsinstellingen opgetreden worden.

Wie daar op gronden alleen bestemd voor visserijaangelegenheden, toelating kreeg om er te bouwen, wist waaraan hij zich te houden had en dat noch machines, noch diepvries, noch ijsfabriek, noch nachtelijk laden en vervoer van vis, daardoor mochten belemmerd worden. **Het is hier een nijverheidszone.**

Bij het ter perse gaan vernemen we, dat het heerschap dat zich meent alles te mogen veroorloven, thans door de rijkswacht op de vingers is getikt.

En met reden.

MAAR OOK DE STAD BRUGGE LAAT ZICH MISLEIDEN

Waar de rijkswacht, de klacht voor lawaaihinder nu, gezien het vonnis, afgewezen heeft, heeft de Stad Brugge vorige week gemeend dit belangrijk bedrijf te moeten verzoeken zo spoedig mogelijk de nodige maatregelen te treffen om de

hinder te doen ophouden. Dit alles is gemakkelijk gevraagd.

Beseft de Stad Brugge dan niet, dat de nijverheidsinstellingen welke in die blok, recht over de vismijn, werk verschaffen aan honderden mensen en dat de visserij te Zeebrugge zich zo snel heeft ontwikkeld, dat het niet opgaat dergelijke firma's nog allerlei kostelijke maatregelen op te leggen, welke hen op de duur zouden verplichten er heen te gaan?

De ruimte aan de vissershaven is al zo beperkt, dat de firma's, die er nu gevestigd zijn, het al zeer moeilijk hebben.

Te Oostende zijn aan de Hendrik Baelskaai, de Victorialaan, enz. ook grote firma's en zelfs groter werkzaam, zoals Morubel, Crops, ijsfabrieken, welke evenveel geluidshinder hebben als deze te Zeebrugge. Maar daar beseft men, dat de voorwaarden van aankoop en bestemming der gronden voor nijverheidsdoeleinden, dienen geëerbiedigd en wie er zich achteraf zou willen vestigen er rekening mee moet houden en er slechts geduld wordt.

Wat zou de Stad Brugge doen moesten de eigenaars van nijverheidsinstellingen, tegen haar een proces inspannen omdat zij daar door privé personen en eigenaars van niet industriële en handelsinstellingen in hun werkzaamheden belemmerd worden en daar gronden verkocht aan privé personen in strijd zijn met de voorwaarden aan elkeen door de Staat gesteld?

Wij zijn overtuigd dat bij een gerechtelijk geschil, de rechtbank, gezien de verkoopvoorwaarden, **door de Staat**, voor die gronden gesteld, de Stad Brugge in het ongelijk zou gesteld worden.

In het belang van visserij en vishandel zijn we overtuigd, dat het huidig gemeentebestuur van Brugge, het logische hiervan zal inzien en dat zij de vergissingen destijds begaan, nu niet ten laste moet leggen van de nijverheid.

P. Vandenberghe.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende

☎ (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende

☎ (059) 50 25 40

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

NOORDZEE

16/116 (T) Noordzee. — Diep water route.
Werkzaamheden op wrakken.

Vanaf half juli en voor de duur van drie maanden of langer, zullen werkzaamheden plaatshebben op de wrakken in de volgende posities:

- a. 51°13,7'N — 01°50,0'E;
- b. 51°36,9'N — 02°24,5'E;
- c. 51°36,3'N — 02°22,9'E.

Het wrak sub a. zal volledig worden opgeruimd. Boven de wrakken

sub b. en c. zal de vrije waterdiepte (m.b.v. explosieven) worden vergroot. De benodigde werkruimte rond wrak sub a. heeft een afmeting van ongeveer 1.000 x 400 meter, oriëntatie 040. Dit gebied zal d.m.v. tonnen worden gemarkeerd.

De bergingsvaartuigen staan in voortdurend contact met het CNIS, terwijl daarenboven de NAVAREA 1 coördinator op de hoogte wordt gehouden van de voortgang.

De scheepvaart wordt verzocht met langzame vaart en ruim te passeren.
(Ned. Hydrografische dienst — 7-7-82)

16/117 Nauw van Kales. — Te vermijden gebied.

Door het Maritiem Veiligheidscomité van de I.M.O. (voorheen I.M.C.O.) werd beslist om in het Nauw van Kales een gebied te voorzien dat dient te worden gemeden, als gevolg van veelvuldige aandrijvingen met de lichtboei C S 2.

Het gebied omvat de zone met een straal van 3 kabels vanuit de positie van de gele pilaarboei CS 4 (voorheen CS 2) gelegen in 51°08',58N 01°34',03O. (pilaarboei = torenboei).

Deze maatregel wordt van kracht op 1 juli 1982 met de in B.a.Z. n° 10 aangekondigde wijzigingen aan de verkeersscheidingsstelsels van het Kanaal en het Nauw van Kales.

(Mededeling Bestuur v/h Zeewezen — Brussel).

BELGIE

16/118 (T) Schelde. — Zandvliet. Opruimingswerken aan wrak « Ada » (± 6 maanden).

De betonning werd als volgt aangepast:

- 1) Verleggen groene lichtboei 85 A (nr. 790 van de lichtenlijst) ± 370 m in de richting 313° naar : 51°21'14"N en 4°14'35"E.
- 2) Verleggen groene lichtboei 87 (nr. 796 van de lichtenlijst) ± 470 m in de richting 305° naar : 51°21'08",5N en 4°15'00"E.
- 3) Uitleggen rode lichtboei 78 B op : 51°21'22",5N en 4°14'56"E.
- 4) Uitleggen gele spitse ton 85 A op : 51°21'04",5N en 4°14'38"E.
- 5) Uitleggen gele spitse ton 87 op : 51°20'58"N en 4°15'11",5E.
- 6) Lichtbaken N. Ballastplaat (nr. 792 van de lichtenlijst) : Rood van onder de wal bovenwaarts tot in 309°; wit tot in 349°; groen door N tot in 046°; wit door E tot in 101°; rood door S tot onder de wal benedenwaarts.
- 7) Laag licht Ballastplaat (nr. 800 van de lichtenlijst). Afwaartse G/W scherm verleggen van 092° naar 097°.

In de uitzonderlijke omstandigheden en enkel **over dag** mogen kleine vaartuigen tussen de groene en de gele boeien varen.

Om de nadelige golfslag en/of zuiging te voorkomen is tijdig en voldoende vaart minderen een noodzaak.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/06).

(Antwerpse Zeediensten — BB/3/82).

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

GING DIERENARTS-VISKEURDER ZIJN BEVOEGDHEID TE BUITEN ?

VERSE ZACHTE KABELJAUW VAN DE RI 214 AFGEKEURD

Vrijdagmorgen 30 juli rond ongeveer kwart voor zeven werd een ganse partij kabeljauw van de Deense "RI 214" die de wrakkervisserij uitvoert, door de van dienst zijnde viskeurder-veearts afgekeurd.

Het ging om zeer verse kabeljauw en grote gul die, omdat zij langs de slappe kant was, als "ongeschikt voor menselijk verbruik" afgekeurd werd. Verscheidene stuks kabeljauw en gul werden gefileerd en we moeten toegeven dat, wat de afgekeurde kabeljauw betreft, het filet-vlees aan de slappe kant was en min of meer uit elkaar viel. Verscheidene kopers staken ook eens hun neus aan het kabeljauwvlees en allen moesten nochtans toegeven, dat het vlees zelf van goede kwaliteit en zeer vers was. Er spon zich natuurlijk al spoedig een controverse of betrokken vis al of niet mocht afgekeurd worden. In dit verband hoorden we de opmerking dat ook tussen de aangebrachte kabeljauw en gul van de eigen spanvissers, de zogenaamde papgullen, er ook heel wat zijn aan de slappe kant waarvan het filetvlees van elkaar valt. Waarom dan twee maten en gewichten, was het besluit van bepaalde kopers en niet van de minste. Men stelde dan ook de vraag of men heel eenvoudig de vis niet had kunnen verkopen, hetzij voor vis-salade, vissoep, fishsticks en dergelijke meer, of om er diepvriesblokken van te maken.

Ongeschikt voor menselijk verbruik ?

Als we op de reden van het afkeuren dieper ingaan, namelijk "ongeschikt voor menselijk verbruik" dan kunnen we de veearts zeker niet volgen. Ongeschikt voor menselijk verbruik heeft toch met de kwaliteit te maken en niet met de presentatie van de vis, wat de slappe kant van het vlees betreft. We herhalen dat het kabeljauwvlees zuiver rook en heel vers vlees was en dat het dus WEL GESCHIKT was voor menselijk verbruik. We menen dan ook dat de viskeurder veel te hard van stapel gelopen is ofwel er niets van kent, wat ons niet zou verwonderen na al wat we met die te plaatsen bedienden meege-maakt hebben.

Ondervraagd door de kopers, bleven de stads-diensten eerder op de vlakte omdat zij hierin geen beslissingsbevoegdheid hebben. Zij zullen waarschijnlijk wel hun mening over de beslissing van de viskeurder gehad hebben, maar zij gaven deze niet prijs. Het is trouwens de veearts die beslist en die verantwoordelijk is voor zijn beslissing.

Ging de dierenarts-viskeurder zijn bevoegdheid te buiten ?

Bij bepaalde kopers vreesde men daarbij dat de Deense schipper in het vervolg de haven van Oostende niet meer zal aandoen, en gezien het in de Oostendse afslag niet overloopt van de aangevoerde vis, is het begrijpelijk, dat heel wat kopers niet langs de kant stonden van de viskeurder, vooral dan omdat het een onwaarheid was dat de vis "ongeschikt was voor menselijk verbruik".

Verdedigingsrechten van reder geschaad :

Wanneer vis afgekeurd wordt, heeft de reder, of de persoon die voor de reder optreedt, twee uur tijd om tot een tegenexpertise over te gaan. Op geen enkel ogenblik heeft men hieraan gedacht, want de diensten van de "N.I.M.A." hebben niet gewacht tot deze tijdslimiet voorbij was om de

vis te komen opladen ! Niemand beter dan toezichter Henri Passchijn begreep dit, want hij heeft tevergeefs getracht de eigenaar of schipper te bereiken, maar aan boord gaf men geen teken van leven. Men wist trouwens niet of de bemanning aan boord was of ergens anders verbleef. In elk geval was aan boord zelf alles potdicht en kreeg men niemand aan dek door te roepen of te kloppen.

Wat er nu ook van zij, de vis mag in geen geval weggehaald worden vooraleer de twee uur voorbij zijn waarin de eigenaar of de schipper tot een tegensprekelijke expertise kunnen besluiten. Kwart voor acht was de ganse partij kabeljauw, meerdere tientallen bennen reeds opgeladen. Waar de directie van de vismijn in zo'n ogenblikken zou hoeven te zijn, was ze, om de gewoonte niet te verliezen niet te zien.

We kunnen natuurlijk niet vooruit zeggen of de eigenaar tot een tegensprekelijke expertise zou besloten hebben, want deze procedure hangt ook maar met haken en ogen aan elkaar en het is de rechtstreekse "chef" van de viskeurder, die er ten slotte zijn zegen moet over geven, wanneer de tegensprekelijke expertise werkelijk tot tegenspraak leidt. In elk geval mocht en mag de vis niet opgeladen worden, vooraleer de twee uur verstreken zijn, zodat de rechten van de Deense reder hier werkelijk over het hoofd werden gezien.

Wat zal de reactie van de RI 214 zijn ?

Wij blijven erbij, dat de vis WEL GESCHIKT was voor menselijk verbruik. Anderzijds vallen de enkele Deense schepen die de wrakkervisserij beoefenen en soms te Oostende verkopen, altijd bijzonder op door de hoge kwaliteit van hun produkten. Zal die vergissing van de viskeurder dan ook geen aanleiding geven tot het boycotten van onze afslag ? Alle Oostendse kopers hopen vurig dat dit niet het geval zal zijn en dat de viskeurder in het vervolg een onderscheid zal weten te maken tussen vis "geschikt voor menselijk verbruik" en slappe vis.

We zijn verder overtuigd dat ook onze eigen spanvissers zich zouden weren moest de viskeurder plots ook dergelijke ijver voor hen aan de dag leggen.

En waarom is hier de stadsoverheid niet opgetreden om de Deen op zijn rechten te wijzen ? De belangen van de stad Oostende, staan hier op het spel.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

Schadegevallen in de zeevisserij tijdens de laatste weken

▲ Ter visserij zijnde sloeg het vistuig van de Z.19 toebehorende aan reder André Vantorre vast aan een onder water zittend voorwerp. Bij het aan boord halen van de boelen, werd winchschade veroorzaakt.

▲ De Z.89 „Sandra" toebehorende aan de rederij Vandebroecke-Schiltz moest door de Z.84 van de rederij De Klauwaert naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden, daar de schroefas van het nieuwe schip vastgelopen was.

▲ Tijdens het bedrijven der plankervisserij op de Leemanbank ten Noorden van Smiths Knoll raakte de visboel van de N.579 "Karine" onklaar. Tevergeefs werd gepoogd het tuig opnieuw visklaar te krijgen, doch dit resulteerde in het verlies van kor en beide visplanken.

▲ Toen de N.349 van reder Calcoen Marcel op zijn visserij op de gronden "Westdiep" kwam, is bij het uitzetten van beide boomkorren, de kuil en het kuiltouw van de stuurboordkorre door de schroef gegrepen. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten, zodat het vaartuig door de redeboot van het loodswezen van Nieuwpoort naar deze haven diende opgesleept te worden.

▲ Toen de N.720 van eigenaar André Vercouter in oplichtbeurt aan de handelskaai lag met bakboordzijde langs de kaaimuur, is het plezier-vissersvaartuig "Forza" met als thuishaven Nieuwpoort, onder bevel van schipper Puystiens Maurice langs zij komen meren. Bij een afvaartmaneuver van de "Forza", is de buiten boord stekende bakboordbok van de "Forza" blijven haperen aan de losboom van de voormast van de N.720, waardoor de losboom geplooid werd.

▲ Toen de O.135 en de O.275 voor Denemarken de spanvisserij uitoefenden, moest de motor van de O.135 stilgelegd worden wegens onregelmatig draaien. Gedurende de ganse nacht en de voormiddag werd vergeefs geprobeerd de motor terug op gang te krijgen. Er werd toen besloten, na kontakname met de verzekeringsmaatschappijen, de O.135 door de O.275 naar Oostende te laten slepen.

▲ Op de O.518 die de haven van Oostende verlaten had om de bokkervisserij te bedrijven op visvak 905 en 1044, stelde men binst de visserij vast, dat het oliepeil in de tank, bestemd voor de smering van de schroefas, abnormaal daalde en dat er zich overtollige olie rond de schroefas bevond. Er waren geen sporen van olievlies buiten boord. De visserij werd gestaakt en naar Holyhead gelopen, waar het lek in de dichting werd nagezien en hersteld. Er werd eveneens 500 liter olie aan boord genomen. De visserij kon verder normaal worden bedreven met nochtans een verder licht olievlies aan de dichting van de schroefas.

▲ Binst de visserij bedreven door de Z.44, rederij de Bounty, in visvak 212, is de elektriciteit aan boord plotseling uitgevallen. Bij nazicht kreeg men terug gedeeltelijk elektriciteit. De visserij werd gestaakt en de netten ingehaald. Er werd ondertussen vastgesteld, dat de decca, plotter, dieptemeter, VHF, pilot, zender en ontvanger verbrand waren. Na Grimsby te zijn binnengelopen, werd vastgesteld dat de spanningsregelaar defekt was, waardoor een hoogspanning bekomen werd en de instrumenten verbrand werden. De spanningsregelaar en de apparaten werden te Grimsby hersteld en dan terug uitgevaren om opnieuw de visserij te bedrijven.

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

Gullevisers

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

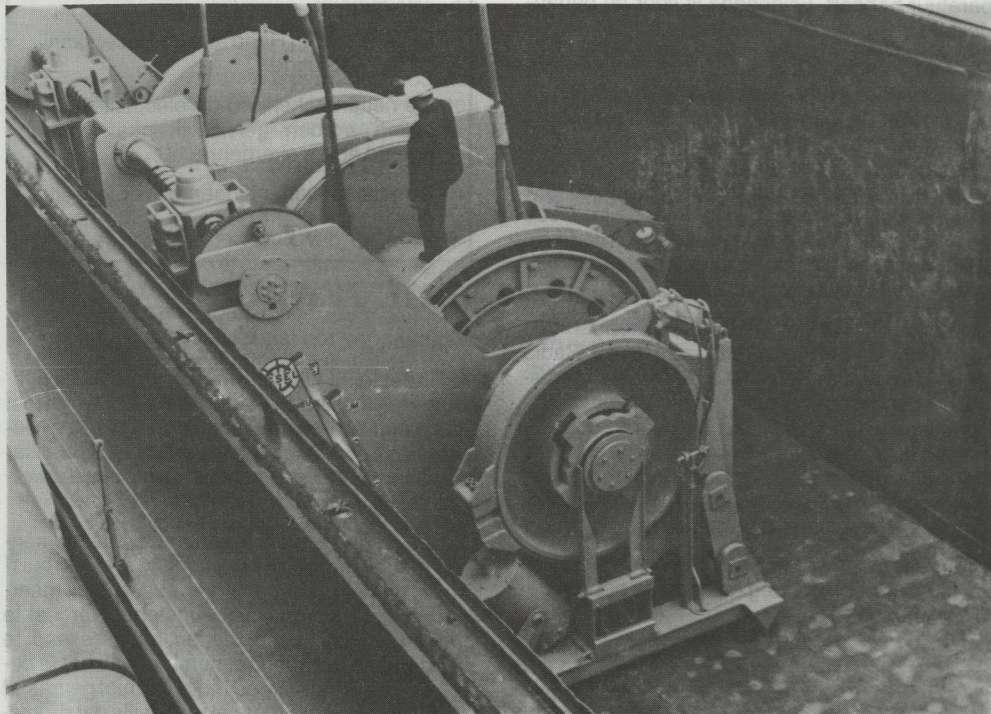
S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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

Voortreffelijke levering van de Firma Brusselle te Nieuwpoort



Zaterdagmorgen, 24 juli 1982 : ongewone drukte op de terreinen van de firma Brusselle Marine Industries voor het verladen van een buitengewoon grote en zware lier voor inscheping aan de kade te Nieuwpoort.

De machine in kwestie : een diesel gedreven ankerbehandelings/sleeplier, woog zo maar eventjes 110 ton - metend 10 m. lang - 6 m. breed en 4 m. hoog, werd op een rollend platform (60 wielen) getrokken naar de noordkade, waar een daartoe speciaal opgerichte hefkrana van 500 ton de vracht overlaadde in het ruim van de m/s „Transitorius”. Een klus die door de transportfirma Sarens zonder probleem tot een goed einde werd gebracht.

De lier zelf is bestemd voor opstelling aan boord van een nieuwe sleepboot van 16.000 pk, nog in aanbouw op de Hollandse scheepswerf Niestern Sander, gelegen in Delfzijl (Friesland) voor rekening van de Antwerpse firma Unie van Redding- en Sleepdienst. Dit nieuwe vaartuig, onlangs te water gelaten en gedoopt met de naam „Prins Hubert”, zal vooral ingezet worden voor het slepen van booreilanden, het behandelen van de verankeringsinstallaties van boorplatformen, terwijl het ook zorgt voor de bevoorrading in machines en boomaterialen van offshore-exploitaties waar ook ter zee.

De fa. Brusselle Marine Industries heeft zich op dit gebied een internationale faam verworven door het ontwerpen en fabriceren van deze uitzonderlijk grote mastodont-lieren. Een nagenoeg gelijkaardige sleeplier is thans in fabricatie voor een Canadese rederij, die eveneens een sleepboot voor offshore-doeleinden in opdracht gaf aan een scheepswerf in Marystown, Newfoundland.

Op de vraag hoe dergelijke zwaargewicht-lieren hun weg vinden tot over de Atlantische Oceaan is het antwoord te vinden in de uitstekende faam die de fa. Brusselle verworven heeft aan boord van de tientallen moderne diepzeetreibers die in de voorbije jaren gebouwd werden in Canada, waarop de Belgische lieren-techniek als de meest vooraanstaande bewezen werd.

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.

KREDIETVERLENING VOOR AANKOOP VAN TWEDEHANDSE BELGISCHE VAARTUIGEN

Naar aanleiding van vragen ons opnieuw door schippers en reders gesteld over de mogelijkheden tot het bekomen van een scheepskrediet bij de N.M.K.N., herhalen wij, dat de minister van Verkeerswezen deze mogelijkheid heeft aanvaard. Men heeft er dus alle belang bij, bij de aankoop van een tweedehands Belgisch vissersvaartuig, een kredietaanvraag bij het Technisch Comité voor Scheepskrediet te Brussel in te dienen. Het advies over deze aanvraag wordt dan door dit Comité aan de minister van Verkeerswezen doorgestuurd.

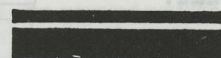
Tot nog toe kreeg men ingevolge de wet van Oogst 1948 slechts scheepskredieten voor de aankoop van een tweedehands buitenlands vaartuig, maar nu schijnt hierin, op basis van wat de minister van Verkeerswezen heeft bekend gemaakt, verandering te zullen komen.

Aan onze vragenstellers zeggen we dus dat zij minstens een aanvraag bij het Technisch Comité moeten indienen, zoals dit reeds voor een paar andere tweedehandse aankopen gebeurde.

Het is trouwens onhoudbaar dat ingevolge de wet van 1948 wel kredieten verleend werden voor de aankoop van tweedehands vaartuigen in het buitenland en de eigen reders of jonge schippers hiervan verstoken bleven wanneer het om een tweedehands aankoop in het eigen land ging.

Voor alle verdere inlichtingen mag men zich steeds wenden tot Hulp in Nood, H. Baelskaai 27 Oostende of tot Hand in Hand Zeebrugge.

AVIA



N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

Over het beperkt getuigschrift van radio en telefonie

We kregen een vraag van een reder of het bezit, voor minstens één bemanningslid aan boord van een vissersvaartuig, van een getuigschrift over de kennis en bediening van Radio en Telefonie, verplichtend is, des te meer omdat dit bij de jaarlijkse keuring van het vaartuig nogal regelmatig gevraagd wordt door de zeevaartinsectie.

We kunnen hier onmiddellijk op antwoorden dat het inderdaad verplichtend is dat minstens één bemanningslid over dergelijk getuigschrift moet beschikken.

Er wordt geen onderscheid gemaakt tussen de visserij schepen wat de grootte en of het vangst bereik betreft. Het Beperkt Getuigschrift is verplichtend op alle vissersschepen, die over een Radio-Telefonie beschikken of er één aan boord moeten hebben.

Diegenen die wensen in het bezit gesteld te worden van een dergelijk getuigschrift, moeten zich wenden tot de Radio Maritieme Diensten, Peronstraat 5 te Oostende, waar dan schikkingen getroffen worden voor het afnemen van een theoretisch examen. Er wordt geen praktisch examen afgenomen omdat men veronderstelt, dat

dit gekend is of dat de handleiding die bij de apparatuur behoort, voldoende is voor de behandeling!

De laureaten van de verscheidene vissersscholen komen trouwens elk jaar samen voor het afnemen van de theoretische kennis die gepaard gaat met het uitreiken van een Beperkt Getuigschrift van Radio en Telefonie. Dit geldt ook voor de afgestudeerden van de IBIS. Een vereiste is wel, dat men 16 jaar moet zijn. Deze proeven voor de betrokken scholen, mede de IBIS, worden afgenomen in de zeevaartschool aan de de Smet de Naeyerbrug.

De controle over het beschikbaar hebben van minstens één Beperkt Getuigschrift voor Radio en Telefonie aan boord van de vissersvaartuigen gebeurt of kan of mag gebeuren door de Inspectiediensten van Radio Oostende, door de inspecteurs van de zeevaartinsectie en zelfs door alle rijkswachters! Deze laatsten zullen hier waarschijnlijk wel niet op de hoogte van zijn, dat dit tot hun bevoegdheid behoort.

We menen dat we de betrokken reder-vragensteller hiermede genoegzaam op de hoogte gebracht hebben.

Hand in Hand Zeebrugge verhuisd

Sedert 19 juli 1982 zetelt de administratie van Hand in Hand aan de Rederskaai 21 te Zeebrugge.

De nettenmakerij en de electriciteitsafdeling worden geleidelijk naar voornoemd adres overgebracht.

De telefoonverbindingen blijven dezelfde.

BRIEVENBUS

Mijnheer,

Als reder komt het meermalen voor, dat mijn rekening bij Oostende-Radio bezwaard wordt met de kosten van private gesprekken die door bepaalde bemanningsleden van op zee, via Radio-Oostende met hun huisgezin gevoerd worden.

Ik heb natuurlijk niets tegen het feit dat bemanningsleden van uit zee het contact met hun huisgezin onderhouden. Het gebeurt echter meermaals, dat men op Radio-Oostende vergeet te vragen of de kosten dienen aangerekend te worden aan het abonneenummer van het te bereiken telefoonnummer. Indien dit niet gevraagd wordt, gebeurt het maar al te dikwijls dat de kosten eenvoudig in rekening gebracht worden van de reder.

Ware dit nu een alleenstaand geval, dat zou nog niet eens het vermelden waard zijn, maar over een gans jaar gezien en uitgaande van verscheidene bemanningsleden kan dit wel een onaangename en pijnlijke verrassing worden.

Met dank voor de opname.

Een lezer-reder.

Nota van de redactie: Oostende-Radio en uw schipper vragen nota te nemen van uur en dag en dan bij uitbetaling loon, aftrekken.

Lijndienst Nederland-IJsland

Sedert 7 juli is er (voor het eerst) een lijndienstverbinding tussen IJsland en Nederland die het gehele jaar zal worden gevolgen. De dienst wordt tweemaal per week uitgevoerd door de IJslandse luchtvaartmaatschappij Eagle Air.

's Zomers worden de vluchten gemaakt met een Boeing 720B, 's winters worden Boeings 737 of 727 ingezet. In de zomermaanden wordt de vracht in het vrachtruim meegenomen, in de winterperiode vliegen de toestellen in combiconfiguratie, waardoor de vrachtcapaciteit wordt vergroot.

Tot manager-marketing van Eagle Air voor Europa is Magnus Oddson van het Verkeersbureau IJsland benoemd.

Op die wijze wordt vooral het vervoer van IJslandse vis beoogd aan de ene zijde en aan de andere zijde van op het vasteland naar IJsland, wiens voortbrengst op visserijgebied in twee jaar tijd geweldig gestegen is, niettegenstaande moet erkend dat ook voor de eigen vloot de beschermingsmaatregelen zeer nauwkeurig worden gevolgd inzake netmazen en vanggebieden tijdens de voortplantingsperiode.

POMPEN VOOR

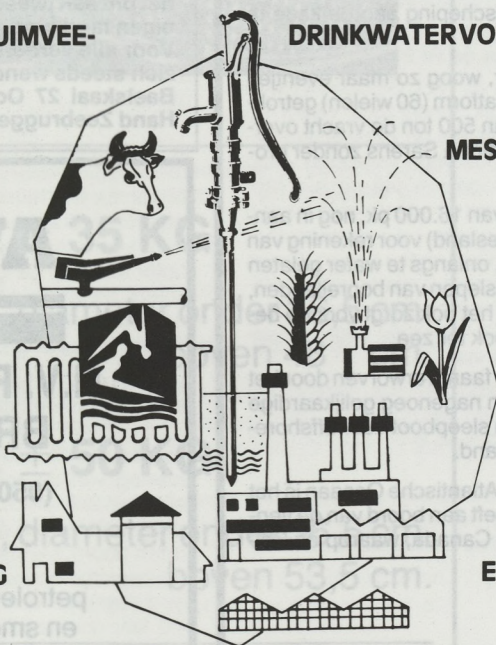
VARKENS- EN PLUIMVEE-HOUDERIJ

GIERTRANSPORT

VEETEELT

CENTRALE-VERWARMING

DRAINAGE- EN ONDERBEMALING



DRINKWATERVOORZIENINGEN

MESTTRANSPORT

TUIN- EN AKKERBOUW

CONSERVEN EN ZUIVEL-INDUSTRIE

BEREGENING EN BEVLOEING

TUINCENTRA-REKREATIE EN ZWEMBADTECHNIEK

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

Raadpleeg uw installateur of vraag dokumentatie aan bij

kuyl & rottinghuis bv

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 - Telex 40093 Kaenr nl.



utrecht

POMPEN

KOMMERCIELE WALVISVANGST VERBODEN ?

We mogen gerust een vraagteken achter deze hoofding zetten, omdat het verbod waarschijnlijk niet nageleefd zal worden door de landen die als voornaamste walvisvaarders gelden.

De Internationale Walvisvangstkommissie, die in Brighton in Zuid-Engeland bijeenkwam, heeft inderdaad met een meerderheid van de tweederden der stemmen beslist dat vanaf 1985, dus binnen de twee jaar, de walvisvangst voor een periode van 5 jaar zal verboden worden.

Tot nog toe kwam men mooi aan een beslissing die de tweederden der stemmen van de aangesloten landen verenigde. Men neemt aan, dat dit thans gebeurde onder druk van de milieubeschermers en andere green-peacers, maar in feite was deze beslissing mogelijk door het feit, dat heel wat aangesloten landen over geen walvisvisserij beschikken, zodat het voor hen dan ook een gemakkelijke toezegging werd.

Anders is het echter met de landen, die nog wel aan walvisvangstvisserij doen en in het bijzonder dan ook deze landen die hierin een grote bedrijvigheid ten beste geven, namelijk voor Japan en Rusland en in minder mate voor enkele andere landen als Noorwegen, IJsland, Groot-Brittannië om de bijzonderste te noemen. Wij zijn zelfs overtuigd dat, noch Rusland, noch Japan en wellicht evenmin Noorwegen en IJsland zich aan de beslissing van de Internationale Walvisvangstkommissie zullen houden en er liefst zullen uitstappen waardoor zij zich niet meer gebonden zullen achten door de beslissingen van dit organisme. In elk geval menen we, dat de milieubeschermers veel te vroeg viktoria kraaien.

Het is wel duidelijk, dat de walvis moet beschermd worden omdat de moderne vangstmethoden thans op dergelijke manier verbeterd zijn, dat men zonder bescherming, wel aan een uitroeiing aan toe zou kunnen komen. De biomassa van de walvisachtigen is echter nog groot genoeg om een beperkte walvisvangst toe te laten, enkele walvissoorten, die een absolute bescherming benodigen, buiten beschouwing gelaten. Men zou er dus best aan doen de walvisvangst te beperken, zoals men dit reeds in het verleden deed, alhoewel bepaalde landen er van beschuldigd worden zich niet strikt aan de, ook voor hen aanvaarde beperkingen gehouden te hebben.

Dat dit een onmogelijke opgave voor de visserijministers wordt, is meer dan duidelijk. Uit een briefje van honderd kan men inderdaad geen honderd en vijftig frank wisselgeld halen.

Ware daar de einddatum van 31 december 1982 niet geweest, waarna elkeen zou mogen vrij vissen en tot volledig onder elkaars kusten, indien geen oplossing vóór deze datum gevonden wordt, dan zou men zeker verder in het voorlopige blijven, zoals we dit reeds jaren kennen. Men kon er zich in het verleden op deze manier vanaf maken, maar we menen, dat thans een oplossing moet komen.

In elk geval heeft Denemarken de oplossing, die er bijna kwam onder het Belgisch voorzitterschap, op een gevaarlijke helling gezet, in de hoop, dat een Deense voorzitter een meer Deens getint voorstel door de Commissie zou krijgen. Denemarken heeft hiervoor niet geargumentd om zelfs de visserijovereenkomst tussen Noorwegen en de EEG te boycotten, waardoor dan weerom voornamelijk de Britten en de Westduitsers aan hun trekken niet kunnen komen in het Noorse gedeelte van de Noordzee. Vooral de Britse treilers zijn hier het voornaamste slachtoffer van.

In elk geval zien we niet in, dat er een eensgezinde beslissing uit de bus komt of kan komen, zodat het dan ook hier met een gewone meerderheid zal moeten gaan en het vetorecht van de landen ook aan banden zal moeten gelegd worden.

In dit EEG-koncert slaat België slechts de kleine trom, omdat haar aandeel, we zouden bijna geneigd zijn te schrijven, gelukkig maar, zo klein is, dat moeilijk met de vinger naar ons kan gewezen worden. Onze vloot is sinds 1974 gevoelig uitgesaneerd geweest en ook de nieuwbouw is nog altijd binnen de perken van het aanvaardbare gebleven, zodat wij het nog altijd kunnen doen. Wel menen wij dat onze minister best eens zou wijzen op het gevoelig terugvallen van de IJslandvisserij, zodat men, voor de toekomst ook voor België, zo stilaan met het argument van een wegvallende IJslandvisserij mag beginnen rekening houden om onze cijfers op te trekken. Dit is in het verleden een valabel argument voor de andere EEG-landen gebleken, die hun IJslandvisserij zagen wegvallen. Het mag dan van nu af aan ook voor België spelen.

We zien verder uit, zonder veel overtuiging van resultaat, naar de eerstvolgende vergadering van de EEG-visserijministers op 21 september 1982 e.k.

De walvis is een dankbare prooi voor de walvisvaarders omdat het dier zich zo maar laat afslachten. Aan één enkele walvis heeft men anderzijds reeds een heel mooie prooi, want de grootste onder hen, de blauwe walvis, meet volwassen rond de dertig meter en elke meter komt overeen met het gewicht van een volwassen olifant. Door de moderne verwerkingsmethoden aan boord van de walvisfaktorijschepen, wordt thans alles, maar absoluut alles van de walvis gebruikt. Ook wordt nu het laatste restje in vismeel en visolie verwerkt. Het is aldus een enorme winstgevende visserij geworden sinds het invoeren van het harpoenkanon, terwijl anderzijds de gevaren voor de vissers praktisch geheel zijn weggevallen. Dit was vroeger niet het geval toen men jacht maakte met een sloep, die door het moederschip werd uitgezet, met aan boord de met de hand gehanteerde harpoenen waardoor er soms wel gevaar voor de bemanningsleden van de sloep ontstond. De sloep werd dan mijlen en mijlen ver meegesleurd tot de getroffen walvis door uitputting de ongelijke strijd opgaf.

Wat de mensen van de milieugroepering ook dwars zit, is de langdurige doodstrijd van de walvis die van tien minuten tot een kwartier kan duren en de enorme bloedplassen die de zee over grote afstanden rood kleuren. Daar zou inderdaad wel een en ander tegen te zeggen zijn en moet er naar methoden uitgekeken worden, die dergelijke doodstrijd uitschakelen.

We opteren dan ook voor een beperkte walvisvangstvisserij, die een normaal walvisbestand niet aantasten, zoals we dit trouwens ook voorstaan voor de zeerobben. Men mag nu echter niet in het andere uiterste vallen om plots alle vangst te verbieden om dan binnen enkele jaren met een omgekeerd probleem te zitten.

Op de conferentie was het standpunt van de Amerikaanse vertegenwoordiger opvallend, daar deze volledig aan de kant van de natuurbeschermers stond. Volgens betrokkene was het hoog tijd, dat men het uitmoorden van de walvisen zou te keer gaan. Het is inderdaad zo, dat de Verenigde Staten minder belangen te verdedigen hebben in de walvisvisserij dan bv. in de tonijnvisserij. Vandaar ook hun aangepast standpunt.

STAAT VAN VERANDERINGEN in de officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen Maand juni 1982

Verandering van eigendom:

Z.53 „Van Eyck”, eigendom rederij Depaepe pvba, Steenstraat 86, 8390 Knokke-Heist, tel. 050/51.34.54. Zeebrief 16.6.1982.

Verandering van eigenaar en thuishaven:

Z.184 „Flipper” wordt O.184 „Flipper”. Eigendom Salliau Albert, Plakkerstraat 55, 8400 Oostende. Zeebrief 16.6.1982.

Nieuw vaartuig:

Z.89 „Sandra”. Roepnaam OPDK. Bt. 198,91. NT. 63,02. Bouwjaar 1982. Werf 11. Staal. Motor ABC. 1000 PK. Bouwjaar 1982. Bokkervisserij. Eigendom Van Den Broucke-Schiltz pvba. Hulststraat 9, 8390 Knokke-Heist. Navigatie-instrumenten 2 FR, 2 US, 2 R, OP, DN, DNP, RVHF, Aut. pil. Zeebrief 29.6.1982.

Kursussen brevet yachtman in de Yacht Club Nieuwpoort

Meer en meer wordt de navolging der regels van de zeevaartkunde door de Zeevaartpolitie gecontroleerd.

De tijd is voorbij dat eenieder zomaar het ruime sop kon kiezen zonder enige ervaring en notities in navigatie.

In het belang van de veiligheid der watersporters richt de Yacht Club Nieuwpoort kursussen in tot het behalen van het Brevet van yachtman. Deze uitgebreide cursus, welke door eenieder gemakkelijk kan gevolgd worden, wordt gegeven vanaf 12 september 1982 in het schoollokaal van de Yacht Club Nieuwpoort, gelegen Kromme Hoek te Nieuwpoort.

De cursus duurt tot in de maand juni 1983 en omvat o.a. oefeningen met zeekaarten, techniek scheepsbouw, zeilen en winterberging, seilen, radio, veiligheid en manoeuvres met motor, administratieve schikkingen, politiereglement van de Belgische kust, meteorologie, enz. Principieel worden de lessen gegeven op zaterdag of zondag en dit om de twee weken.

Sedert jaren worden de lessen gegeven door Cpt. Van Eeckhoutte, Commandant van het opleidingschip van de Zeevaartschool te Oostende. In juni 1983 dienen de kandidaten een examen af te leggen in de Zeevaartschool en de laureaten worden dan in het bezit gesteld van het officieel Brevet Yachtman.

De kursussen worden gegeven in de beide landstalen en de volledige cursus kost 4.500 fr.

De YCN heeft zich grote inspanningen getroost, daar het schoollokaal gemoderniseerd werd en uitgerust met een ultra moderne verwarming.

Voor nadere inlichtingen en inschrijving wendt U tot de Yacht Club Nieuwpoort, Kromme Hoek, 8450 Nieuwpoort, tel. 058/23.44.13 of bij Cpt. Van Eeckhoutte, 059/32.00.65.

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK VOOR JUNI 1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis - verre viss.	211.079	5.734.183	27,17	157.304	4.757.244	30,24	233.540	8.341.015	35,72
andere schelvis	195.089	5.397.619	27,67	293.483	7.341.456	25,01	236.531	8.657.890	36,60
Kabeljauw - ver. viss.	154.343	4.652.674	30,15	121.240	3.376.315	27,85	151.051	6.150.056	40,72
andere kabeljauw	3.696.022	122.309.262	30,39	4.219.835	127.800.806	30,29	2.643.932	124.438.219	47,07
Koolvis	146.425	4.166.895	28,46	191.830	4.747.878	24,75	119.197	3.650.264	30,62
Wijting	1.659.602	29.317.070	17,67	1.371.443	27.424.724	20,00	1.113.072	32.426.700	29,13
Schol	2.546.010	58.592.747	23,01	2.566.467	64.513.101	25,14	2.659.385	77.652.569	29,20
Roggen	625.045	28.176.407	45,08	629.187	30.649.209	48,71	642.758	31.119.378	48,42
Noorse schelvis	433.332	16.609.175	38,33	343.148	13.943.590	40,63	100.808	5.668.520	56,23
Andere	2.876.209	123.908.804	43,08	2.584.181	136.331.563	52,76	2.954.967	185.741.658	62,86
TOTAAL	12.543.156	388.864.836	31,00	12.478.118	420.885.886	33,73	10.855.241	483.846.269	44,57
b. Tong	2.301.279	422.841.757	183,75	2.093.693	502.049.605	239,79	2.360.431	527.499.685	223,48
TOT. DEMERSALE VIS	14.844.435	811.706.593	54,68	14.571.811	922.935.491	63,34	13.215.672	1.011.345.954	76,53
2. PELAGISCHE VIS	538.402	7.950.713	14,77	3.740.526	34.445.056	9,21	4.678.282	48.248.642	10,31
3. SCHAAL/WEEKD.									
Garnaal	291.284	28.524.892	97,93	215.476	23.728.389	110,12	275.836	34.042.857	123,42
Noorse kreeft	195.802	23.327.450	119,14	140.747	20.436.150	145,20	155.049	21.066.924	135,87
Overige	501.519	13.446.887	26,81	491.623	13.300.994	27,06	495.513	15.294.357	30,87
TOT. SCHAAL/WEEKD.	988.605	65.299.229	66,05	847.846	57.465.533	67,78	926.398	70.404.138	76,00
ALGEMEEN TOTAAL	16.371.442	884.956.535	54,05	19.160.183	1.014.846.080	52,97	18.820.352	1.129.998.734	60,04

VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK VOOR JUNI 1982

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	1.862	62.590	33,61						
andere schelvis	11.680	312.393	26,75	59.352	1.684.949	28,39	54.869	1.895.240	34,54
Kabeljauw — verre viss.	18.385	569.920	31,00						
andere kabeljauw	985.881	26.815.568	27,20	1.085.404	29.716.859	27,38	795.779	33.982.260	42,70
Koolvis	1.450	49.300	34,00	1.366	49.010	35,88	18.746	350.880	18,72
Wijting	79.170	2.349.443	29,68	93.687	2.712.305	28,95	105.511	3.700.426	35,07
Schol	248.207	6.999.998	28,20	326.275	11.090.162	33,99	294.658	10.362.417	35,17
Roggen	69.280	3.731.822	53,87	94.579	4.863.132	51,42	104.210	5.146.796	49,39
Noorse schelvis	12.760	554.320	42,66				3.730	243.120	65,18
Andere	287.010	11.999.580	41,81	352.963	18.563.516	52,59	531.029	29.054.986	54,71
TOTAAL	1.715.685	53.434.934	31,14	2.013.626	68.679.933	34,11	1.908.532	84.736.125	44,40
b. Tong	228.493	42.250.828	184,91	219.191	57.953.994	264,40	258.813	62.237.398	240,47
TOT. DEMERSALE VIS	1.994.178	95.685.762	48,22	2.232.817	126.633.927	56,71	2.167.345	146.973.523	67,81
2. PELAGISCHE VIS	3.896	19.195	4,93	3.8644	27.205	7,04	1.435	20.320	14,16
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	72.997	7.961.253	109,06	60.040	7.210.006	120,09	70.609	8.934.839	126,54
Noorse kreeft	62.167	7.196.275	115,76	60.213	7.884.838	130,95	80.701	8.950.688	110,91
Overige	55.006	1.336.500	24,30	54.464	1.585.780	29,12	66.883	1.934.761	28,93
TOT. SCHAAL/WEEKD.	190.170	16.494.028	86,73	174.717	16.680.624	95,47	218.193	19.820.288	90,84
ALGEMEEN TOTAAL	2.138.244	112.198.985	52,47	2.411.398	143.341.756	59,44	2.386.973	166.814.131	69,89

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

De augustusmaand is zeker niet slecht ingezet in de Oostendse vismijn. Vooral dan niet voor de O.129 die van IJsland 560 bennen puik verzorgde vis in de afslag zette. Duurst was natuurlijk heilbot waarvoor tot 289 fr. het kg betaald werd. Voor rode zeebaars echter werd een nooit voordien gekende zomerprijs betaald die opliep tot 74 fr. het kg. Ook blauwe leng haalde bijna de 70 fr. het kg terwijl kabeljauw rond de 60 fr. noteerde. Voor schotse schol lag de prijs op 40 fr. het kg en schelvis kreeg tussen 40 en 66 fr. Allemaal buitengewone zomerprijzen waardoor de opbrengst opliep tot 1,7 miljoen fr.

Voor de spanvissers waren het kleine vangsten die vrij duur van de hand gingen waardoor de schade enigszins kon beperkt worden. Kleine gul noteerde vlot 40 fr. en meer het kg terwijl grote gul tot 65 fr. kreeg.

Voor de West werden maandag de grootste en meeste vangsten gebracht. Wijting, haai, steenschol en gul waren hier de meest gebrachte soorten. In verhouding kreeg steenschol de minst gunstige prijs. Kleine sortering viel dinsdag zelfs terug tot rond de 20 fr. Haai was duur en kreeg van 50 tot 60 fr., ook kabeljauw ging behoorlijk duur van de hand en noteerde doorgaans 80 fr. en meer. Wijting was maandag het duurste, de grote sortering kreeg toen regelmatig 55 fr. en meer, voor kleine sortering lag de prijs tussen 20 en 31 fr., dinsdag werd de minimumprijs betaald. Pladijs bleef duur en kreeg tussen 45 en 58 fr. het kg volgens de sortering. Platjes vielen zoals gewoonlijk uit de toon en vielen terug naar het opvangpeil.

Van het kanaal werden een paar vangsten gebracht. De hoeveelheid tong lag telkens onder de 2000 kg. Meest grote soorten die vrij duur bleven en varieerden tussen 250 en 435 fr. met driekwartsortering als duurste. Tarbot kreeg tussen 200 en 360 fr. en voor staartvis noteerden we prijzen die varieerden van 110 naar 235 fr. het kg.

Voor de kustvisserij gingen de garnaalprijzen vanaf dinsdag dalen. Toen werd zelfs een prijs van 40 fr. het kg genoteerd. Diezelfde dag werd ook 119 fr. voor een kg garnaal betaald. Het verschil in grootte en kwaliteit is hier prijsbepalend.

dag. vis tong fr.

MAANDAG 26 JULI

N.738 Noordzee			490.282
O.314 Monkeybank			471.100
Z.438 West			724.775
Z.502 Kanaal			684.490

DINSDAG 27 JULI

O.123 Noordzee			309.816
O.306 Noordzee			309.816
O.309 Noordzee			487.833
N.719 Noordzee			487.833

VRIJDAG 30 JULI

NOORDZEE			
O.243/N.706	12	690	1.423.388

MAANDAG 2 AUG.

IJSLAND			
O.128/279	10	560	1.090.240
O.232/N.752	12	325	677.690
KANAAL			
Z.183	17	250	1585
			1.309.574
NOORD			
N.15	15	300	1760
			1.130.002
O.118	14	170	
			448.660

WEST

O.206	12	135		445.973
O.35	13	170		499.168
N.736	8	1150		379.060
N.597	11	195		471.926
N.45	12	185		416.628

DINSDAG 3 AUG.

WEST				
O.229	13			394.751
O.705	5	20	580	207.868

WOENSDAG 4 AUG.

NOORDZEE				
N.708/709	6	315		680.450
O.141/369	13	500		1.053.596

Verwachtingen

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 6 AUGUSTUS

NOORDZEE : O.114/O.274 (450 m)
O.127/O.303 (300 m)

MAANDAG 9 AUGUSTUS

NOORDZEE : O.26/O.285
KANAAL : O.33 - O.518
KREEFTENPUT : Z.38
NOORD : Z.72
WEST : N.3

DINSDAG 10 AUGUSTUS

NOORDZEE : O.309/N.719
WEST : O.123 - Z.483

WOENSDAG 11 AUGUSTUS

NOORD : O.306

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr

DONDERDAG 22 JULI

Z.525 KN	800	40	9	366.440
Z.584 KRP		135	9	459.967
Z.431 N	250	200	10	501.555
Z.582 KRP		90	9	338.050
Z.189 NN	300	290	12	607.350
Z.289 N	300	330	13	832.890
				3.106.252

VRIJDAG 23 JULI

Z.53 KN	1200	200	18	991.170
Z.507 KRP		110	10	431.580
Z.181 KRP		140	11	376.845
Z.176 KN	600	160	16	537.420
				2.337.015

MAANDAG 26 JULI

Z.331 N	900	150	13	622.940
Z.462 N	800	130	12	462.280
Z.576 N	400	180	13	658.660
Z.484 KN	800	160	15	470.557
Z.196 KN	1200	200	13	1.105.464
Z.563 KRP		90	11	404.435
Z.27 Goff	3800	150	20	1.316.201
Z.55 K	500	15	2	126.665
Z.12 K	500	15	2	170.150
Z.39 KN	1200	270	17	1.241.369
				6.578.721

DINSDAG 27 JULI

Z.209 W	140	10		463.410
Z.14 N	100	45	5	207.990
Z.519 N	700	200	14	588.880
Z.162 KN	2200	220	17	1.543.790
Z.580 K	600	40	7	327.380
				3.131.450

Z.162 KN	2200	220	17	1.543.790
Z.580 K	600	40	7	327.380
				3.131.450

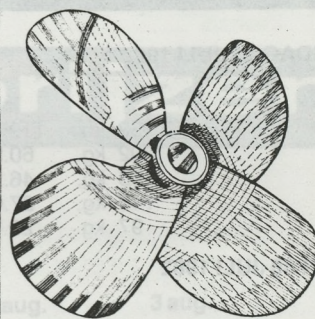
WOENSDAG 28 JULI

O.315 N		340	13	581.630
Z.43 W	500	60	13	927.760
Z.44 W	600	80	11	428.380
Z.84 N	500	300	15	900.760
Z.427 KRP		110	11	347.990
Z.402 KRP		140	10	379.565
Z.296 KN	1000	200	16	710.490
Z.424 KN	800	120	16	599.830
				4.876.405

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

DONDERDAG 29 JULI

Z.512	K	400	40	12	199.040
Z.92	KN	1500	350		1.265.900
Z.578	W	1200	40		279.180
					1.744.120

VRIJDAG 30 JULI

Z.573	KRP		160	11	403.075
Z.559	KRP		180	11	567.853
Z.50	W	3000	140	13	923.855
Z.99	W	1200	270	14	849.201
Z.12	K	300	10		89.664
Z.55	K	250	10		79.774
Z.321		1000	65		668.670
					3.582.092

MAANDAG 2 AUG.

Z.533	KRP		110		422.705
Z.596	N	700	120		330.844
Z.186	KN	1500	300		1.235.760
Z.569	KRP		100		367.834
Z.89	N	300	600		1.469.080
Z.506	KN	3000	200		2.156.500
					5.982.723

DINSDAG 3 AUG.

Z.19		1000	220		888.259
Z.307			150		414.777
Z.465	W	500	70		417.211
Z.564	W	600	90		476.443
Z.568	K	1000	40		401.833
Z.510	KRP		200		570.125
					3.168.648

WOENSDAG 4 AUG.

Z.126		1400	150		1.043.070
Z.492	W	700	50		334.005
Z.47	N	700	280		780.948
Z.324	N	250	240		544.099
					2.702.122

ZATERDAG 31 JULI 1982

GARNAAL					
O.184		167 kg.			19.655 fr.

MAANDAG 2 AUGUSTUS 1982

VIS					
N.551		1.283 kg.			191.436 fr.
N.700		1.150 kg.			78.740 fr.
N.349		115 kg.			24.353 fr.
N.88		109 kg.			22.715 fr.
N.172		2.497 kg.			149.829 fr.
N.22		533 kg.			94.775 fr.
N.788		327 kg.			62.664 fr.
N.575		818 kg.			110.278 fr.

GARNAAL					
O.184		159 kg.			15.709 fr.
N.782		120 kg.			17.300 fr.

WOENSDAG 4 AUGUSTUS 1982

VIS					
N.349		45 kg.			8.736 fr.
N.700		579 kg.			38.970 fr.
N.22		223 kg.			44.406 fr.
N.788		119 kg.			17.557 fr.
N.720		362 kg.			58.474 fr.
N.575		293 kg.			38.376 fr.
N.88		357 kg.			59.210 fr.

GARNAAL					
N.106		59 kg.			10.337 fr.
N.782		62 kg.			8.630 fr.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	kg	fr
30 juli	1.194	218.757
2 aug.	6.832	734.788

4 aug. 1.997 272.514

GARNAALAANVOER

	kg	fr	min	max
31 juli	167	19.655	114	136
2 aug.	279	30.349	97	122
4 aug.	121	14.845	115	130

Eindelijk eens een dief in de Oostendse vismijn bij de lurven gevat

Bij herhaling werd er in de Oostendse vismijn geklaagd over de drieluikigheid van de dieven, die de pakhuizen binnenbreken of aan boord van de gemeente schepen, zonder dat men er in slaagt de daders op heterdaad te betrappen of hen nadien te ontdekken.

We zijn dan ook blij aan de rijkswacht van Oostende een goede vermelding te kunnen geven, die een dief op heterdaad wist te betrappen toen deze aan boord van de, thans in het visserijdok afgemeerde O.318 langs de H. Baelskade inbrak.

Het is duidelijk, dat de dief het niet gemunt had op geld, want dit zal er wel niet te vinden zijn in een afgemeerde IJslandtreiler, maar zijn inzicht was de hand te kunnen leggen op de voorraden aan sigaretten, koffie en drank en andere waren die men doorgaans aan boord heeft of aan boord laat. Ook de koelkasten worden met een bezoekje bedacht. Albert D., uit de omgeving, zal nu echter gratis pensioen krijgen in het gevang, want hij werd door de onderzoeksrechter te Brugge onder aanhoudingsmandaat gesteld.

De rijkswacht heeft intussen weer eens het voorbeeld gegeven, want onze mijnbewakers en onze politie schijnen hier doorgaans alleen vis te vangen en geen dieven.

NIEUWPOORT

WOENSDAG 28 JULI 1982

VIS					
N.346		2.933 kg.			119.195 fr.
N.551		302 kg.			60.986 fr.
N.22		166 kg.			46.200 fr.
N.88		146 kg.			27.030 fr.
N.349		97 kg.			22.824 fr.

VRIJDAG 30 JULI 1982

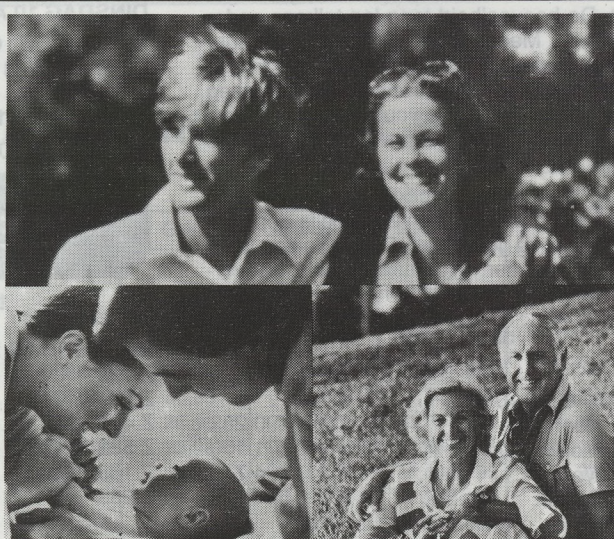
VIS					
N.575		569 kg.			79.551 fr.
N.349		118 kg.			29.745 fr.
N.22		293kg.			67.564 fr.
N.88		214 kg.			41.897 fr.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
Ø 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar



Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken. U bent er van harte welkom. Denk eraan.

De BBL denkt aan u...

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder Jan VAN den MEERSSCHAUT,
Gheerwijnstraat, 17 te 8000 BRUGGE - Tel. 050/33.95.81

— 0 —

Brugge-Zeebrugge

ZATERDAG 14 AUGUSTUS 1982

vanaf 10 uur

in de

VISSERSHAVEN

te

BRUGGE-ZEEBRUGGE

OPENBARE GERECHTELIJKE VERKOPING

van

TWEE VISSERSVAARTUIGEN

a) de Z.40 „Ravelingen”

b) de Z.41 „Ter Streep”

beiden gebouwd in 1973 op de werf Béliard Murdoch te Oostende; met een bruto-tonnemaat van 103,68 T. en een netto-tonnemaat van 34,34 T.; lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., en een holte van 2,76 m.; romp in staal, uitgerust met een motor Anglo Belgian Cy. 375 P.K.; thuishaven: Zeebrugge.

Te bezichtigen: de verkoopdag vanaf 9 uur.

Voorwaarden: volgens lastenboek, ter inzage ten kantore.

'n netten probleem?



BEL YMUIDEN STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

”HET VISSERIJBLAD”

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

**TE KOOP GEVRAAGD:
GARNAALVISSERSVAARTUIG
in goede staat.**

Schrijven bureel blad met voorwaarden en gegevens van het schip onder nr. 8888.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	2 aug.		3 aug.		4 aug.	
Lappen	286	303	302	311	.....	.....
Grote	367	406	383	384	.....	.....
3/4	416	431	433	438	.....	.....
Bloktongen	270	301	324	.....	.....	.....
Vóór-kleine	230	253	202	220	.....	.....
Kleine	198	212	181	190	.....	.....
Slips	135	180	138	148	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	285	301	267	272	.....
Bloktongen	343	349	275	369	.....
Fruittongen	409	428	428	435	.....
Schone kleine	279	292	274	280	.....
Kleine	174	189	163	166	.....
Tout petit	151	162	149	154	.....
Slips	139	146	145	.....	.....

NIEUWPOORT

Tong I	214	304	.....	284	294
Tong II	364	384	.....	375	385
Tong III	388	400	.....	409	418
Tong IV	280	320	.....	284	295
Tong V	180	246	.....	186	195
Kleine tongen	145	156	.....	146	168

PLADIJS

OOSTENDE

	2 aug.		3 aug.		4 aug.	
Platen	49	56	47	.....	.....	.....
lek (groot-klein)	40	42	51	.....	.....	.....
Derde slag	32	35	47	.....	.....	.....
Platjes	21	23	22	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	35	46	27	32	.....
II	36	34	32	38	.....
III	34	35	25	37	.....
IV	24	22	21	22	.....
V .....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	60	70	.....	.....	70 80
Platjes	60	65	.....	.....	72 76
Drielingen	38	52	.....	.....	50 60

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	2 aug.	2 aug.	3 aug.	3 aug.	3 aug.	3 aug.	4 aug.	4 aug.	4 aug.	4 aug.	2 aug.	2 aug.	4 aug.	4 aug.	2 aug.	4 aug.
Tarbot grote	286	361	380	417	361	360	370	.....	.....	.....	317	368	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	243	207	293	310	.....	260	279	.....	.....	.....	230	270	210	260	.....	.....
Tarbot klein	202	234	245	282	183	232	213	.....	.....	.....	140	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	205	244	272	273	.....	195	.....	.....	.....	.....	200	250	.....	.....	.....	.....
Griet middel	160	218	208	213	.....	217	177	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	.....	.....	145	165	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	84	.....	43	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	58	65	.....	.....	.....	.....	.....	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	18	26	.....	.....	.....	.....	.....	40	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	68	.....	20	48	.....	19	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	80	.....	.....	.....	.....
Keilrog	96	.....	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	78	86	105	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	75	80	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	75	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	70	77	109	63	72	.....	.....	.....	.....	.....	70	74	.....	.....	.....	.....
Halve mans	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	18	23	27	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	65	86	60	70	76	67	65	49	63	.....	80	85	66	70	.....	.....
Gul (groot)	68	73	53	60	65	70	69	59	55	61	60	74	68	73	.....	.....
Gul (middel)	60	64	60	50	60	61	55	42	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	19	56	52	59	17	45	52	54	20	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	110	236	84	255	.....	129	255	.....	.....	.....	306	315	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	53	60	44	46	51	54	34	38	.....	.....	78	82	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	21	31	21	18	16	21	18	.....	.....	.....	36	42	.....	.....	.....	.....
Schar	12	23	16	18	17	18	20	.....	.....	.....	29	38	35	45	.....	.....
Stenschol	15	125	88	62	.....	99	.....	34	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	53	61	54	.....	55	.....	.....	.....	.....	.....	12	18	35	40	.....	.....
Hondshaai	35	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	20	.....	9	.....	.....	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	14	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	154	90	130	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	21	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	55	72	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	189	323	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	70	.....	.....	51	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	36	.....	.....	38	.....	.....	.....	.....	45	54	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	16	10	15	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	85	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	16	21	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	28	34	35	40	.....	.....
Rode knorhaan	56	188	16	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	14	16	.....	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 27 juli** werd aangevoerd : 70 kg. tong, 3 kisten schol en 2 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

grote en grootmiddel tong 24,40, kleinniddel tong 19,00, tong één 13,20, tong twee 10,00.

Per 40 kg. :

schol drie 156, schol vier 130-122, bot 30.

Aan de **woensdagmarkt van 28 juli** werd aangevoerd : 10 kg tong, 1 kist tarbot en griet, 3 kisten kabeljauw, 4 kisten schar en drie kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

grote tong 24,40, tarbot 25,60.

Per 40 kg. :

tarbot 816-608, griet 526-416, kabeljauw drie en vier 200, kabeljauw vijf 196, schol twee 182, steenbolk 114, rode poon drie 200, schar 114.

Aan de **donderdagmarkt van 29 juli** werd aangevoerd : 29 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis, 58 kisten wijting, 1 kist schar, 4 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

grootmiddel tong 3,40, tarbot 26,00.

Per 40 kg. :

tarbot 880-520, griet 624, kabeljauw drie 322, kabeljauw vier 360, kabeljauw vijf 188-168, schelvis vier 220, schol twee 222, schol drie 190-172, schol vier 160-136, schar 200, bot 30-30, poontjes 140.

Aan de **vrijdagmarkt van 30 juli** werd aangevoerd : 3955 kg. tong, 85 kisten tarbot en griet, 1051 kisten kabeljauw, 52 kisten schelvis, 1280 kisten wijting, 778 kisten schol, 113 kisten schar, 28 kisten makreel en 80 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

tarbot 25,98-23,59, grote tong 26,72-24,21, grootmiddel tong 26,08-24,72, kleinniddel tong 17,20-16,63, tong één 13,09-11,20, tong twee 11,29-9,55.

Per 40 kg. :

haai 124-104, rode poon drie 240-148, kleine kreeft 320-220, poontjes 78-30, tarbot 846-480, griet 520-348, kabeljauw één 252, kabeljauw twee 268-248, kabeljauw drie 234-174, kabeljauw vier 234-174, kabeljauw vijf 192-76, schelvis twee 302-220, schelvis drie en vier 130-70, schol één 190-130, schol twee 160-124, schol drie 128-100, schol vier 94-73, wijting drie 90-55, schar 78-36, makreel twee 104-35, hake 210-162, hammen met kop 224-126, tongschar 210-60, bot 20, steenbolk 68-59, horsmakreel 67-65.

Allerlei

Japan, één van de landen die tegen het walvisvangstverbod gestemd heeft, samen met Rusland, Noorwegen, Chili, China en Peru, heeft reeds haar inzicht te kennen gegeven, dat zij uit de internationale walvisvangstkommissie zal stappen. Dit moet wel binnen de 3 maand gebeuren om niet meer door de beslissingen van de Commissie gebonden te worden. Nochtans hebben de andere landen met de Verenigde Staten voorop, gedreigd economische sancties te treffen tegen die landen die na 1986 verder gaan met de walvisvangst. Tot deze sancties behoren onder meer het verbod van invoer van alle walvisprodukten.

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

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht

Door de kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort		Opbrengst	Prijs in kg.
29.964 kg.	Tong	f	425.097,05	van f 27,62 tot f 6,72
11.157 kg.	Tarbot	f	184.964,08	van f 30,61 tot f 7,44
145.560 kg.	Schol	f	317.261,70	van f 4,69 tot f 1,09
142.600 kg.	Kabeljauw	f	36.655,28	van f 5,83 tot f 0,85
2.790 kg.	Griet	f	25.981,99	van f 11,00 tot f 4,73
15.885 kg.	Schar	f	20.795,92	van f 2,79 tot f 0,65
3.165 kg.	Wijting	f	6.957,85	van f 3,53 tot f 1,45
155.817 kg.	Diversen	f	541.113,97	
378.598 kg.		f	1.558.827,84	

**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 -

HOE MEN UIT SENSATIEZUCHT DE MENSEN VERKEERD VOORLICHT

In Nederland heeft de konsumentenbond die veel beter is dan die van België, uit louter sensatiezucht weer eens de mensen voorgelicht. Dergelijke bonden zijn van tijd tot tijd verplicht de noodzakelijkheid van hun bestaan te bewijzen, ten minste voor het groot publiek dat niet op de hoogte is en aldus een gemakkelijk te bewerken slachtoffer is.

Aldus verscheen in het Belgisch Nieuwsblad van 28 juli een overgenomen bericht van deze bond met als titel en in grote opmaak: „Te veel kwik in kabeljauwfilets”. Men gebruikte hierbij woorden als „verontrustende hoeveelheid kwik” en ook van nog een ander zwaar metaal, namelijk lood. Op geen enkel ogenblik gaf men echter de aangetroffen % weer noch de gewone gevarengrens. Had men dit wel gedaan, dan had elk een kunnen vaststellen, dat de betrokken kabeljauwfilets een gehalte aan zware metalen bevatten, zeer aan de lage kant, dat wil zeggen, uitzonderlijk gunstig.

Gelijk welk voedingsmiddel bevat een zeker aantal metalen, waaronder zware metalen. Dit is een normaal verschijnsel en is niet verontrustend, als het maar beneden de gevarengrens ligt. Deze gevarengrens is dan nog aan de zeer lage kant gesteld en voor mensen die elke dag van betrokken voedingsmiddelen zouden eten. Van de ene kant van de Nederlandse Konsumentenbond is het mededelen van halve waarheden en zelfs van minder dan halve onvolledige waarheden, dan ook een gemene vuile streek en juist maar bestemd, zoals we het hierboven reeds mededeelden om aan onwetende en lichtgelovige mensen te kunnen aantonen hoe absoluut noodzakelijk zij er zijn en hoe zij voor de gezondheid (?) van de burgers zorgen. Triestiger kan het inderdaad niet.

Van de kant van de Nederlandse visserij en van het **Produktschap voor Vis en Visserijprodukten** kwam dan prompt en met reden een terechtzetting. Deze terechtzettingen werden opgenomen, ondermeer in de Nederlandse Telegraaf, die in een ondertitel gebruik maakte van de hoofding: „Schandelijk onderzoek naar kwaliteit kabeljauwfilets”.

We geven zowel het „Persbericht van het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten” als het artikel uit de „Telegraaf” volledig weer.

Voegen we er nog aan toen dat we van de kant van het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten verwachten, dat deze de konsumentenbond voor de rechtbank daagt voor de schade die zij met haar dwaas artikel aangericht heeft.

De Nederlandse visverwerkende industrie, het Produktschap voor Vis en de wetenschappelijke instituten TNO en het RIVO (Rijksinstituut voor Visserijonderzoek) zijn zeer verontwaardigd over een gisteren openbaar gemaakt onderzoek van de Consumentenbond waaruit zou blijken dat kabeljauwfilets in veel gevallen zwaar verontreinigd zijn met bacteriën. Zij noemen het gemak waarmee deze „giftige” conclusies zijn getrokken „schandelijk”.

„Ik ben stomverbaasd,” zegt het hoofd van de afdeling chemisch onderzoek van het Rivo, mevrouw M. Kerkhof. Haar dagelijks werk bestaat uit het keuren van allerlei soorten vis op de aanwezigheid van zware metalen.

„De uitkomst van het onderzoek van de Consumentenbond is werkelijk onzinnig. De drieën-

dertig porties kabeljauw die zijn getest, waren juist van uitstekende kwaliteit. De bond heeft de cijfers volledig verkeerd begrepen en verwerkt. Zij kwam bij de „slechtste” portie op een percentage kwik van 0,1 milligram per kilo. En dat is juist fantastisch goed. De internationale kwiknorm ligt op 1 milligram per kilo. Het meest kieskeurig land, Japan, hanteert een gemiddelde van 0,4 milligram per kilo. Nederland voldoet dus met vlag en wimpel aan alle eisen. Ik begrijp werkelijk niet hoe een Consumentenbond dan zulke oerdomme conclusies kan trekken.”

Niet minder kritisch is ing. H. Houwingh van de afdeling van TNO: „Wij zijn verbijsterd hoe de organisatie durft te stellen dat de hygiëne bij het schoonmaken en fileren van de kabeljauw met de voeten is getreden. Ook hier is het tegendeel waar. De resultaten zijn juist zeer schoon. Voeding is bacteriologisch besmet als er per gram meer dan een miljoen bacteriën op voorkomen. Bij de volgens de bond „verontreinigde vissen” lag dat getal echter maar net boven de duizend bacteriën per gram.”

De secretaris drs. D.J. Langstraat van het produktschap voor vis en visserijprodukten: „Nederland heeft een reputatie te verliezen. Wij voeren jaarlijks voor maar liefst één miljard gulden vis uit. Daar doet zo'n ongefundeerd onderzoek geen goed aan. De Consumentenbond had moeten bedenken, dat wij juist uiterst strenge eisen stellen; zowel aan de hygiëne op de diepvries-vissersschepen als aan de visafslagen waar de kabeljauw wordt verwerkt. Onze vis heeft een constante topkwaliteit.”

En het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten gaf naar aanleiding hiervan volgend persbericht uit:

Het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten heeft kennis genomen van de publicatie in de Consumentengids „Kabeljauwfilets zelden smetteloos”.

Het Produktschap tekent ernstig bezwaar aan tegen de tendentieuze berichtgeving inzake kabeljauwfilets.

Volgens het Produktschap is de conclusie van de Consumentenbond dat de filets een verontrustend kwikgehalte hebben onjuist en in strijd met de cijfers, welke de Consumentenbond zelf publiceert in de Consumentengids.

De door de Consumentenbond gepubliceerde cijfers wijzen namelijk uit, dat het gehalte aan kwik zeer gunstig afsteekt tegen de internationaal gehanteerde normen.

Ter vergelijking moge dienen, dat door een aantal landen een norm wordt gehanteerd van 1 p.p.m. (1 milligram per kilogram); een gering aantal landen hanteert een norm van 0,5 p.p.m. (1/2 milligram per kilogram).

De bij het onderzoek van de Consumentenbond hoogste gemeten kwikgehalten overschreden niet de norm van 1 p.p.m. of van 0,5 p.p.m., maar lagen op een zeer aanzienlijk lager niveau (0,1 p.p.m.), zodat er van een verontrustende verontreiniging van kabeljauw met kwik geen sprake is, integendeel.

Het Produktschap voor Vis en Visserijprodukten wil hierbij benadrukken, dat ook bij door overheidsinstituten verricht onderzoek op geen enkele wijze gebleken is van een verontrustende verontreiniging van kabeljauw met kwik of andere zware metalen.

Hierna volgt dan nog een terechtwijzing door de heer Maurice Van Den Abeele, die deze onvermoeibare voorvechter voor meer visverbruik aan het agentschap Belga schreef:

Belgische dagbladen hebben een bericht overgenomen dat door uw agentschap werd verspreid (o.m. Het Nieuwsblad van 28 juli 1982 dat zijn bron vermeldt).

Het zal u niet verwonderen dat wij ten zeerste gevoelig zijn aan dergelijke bekendmakingen. Maar verder nog reikt ons ongenoegen wanneer wordt bevonden dat de aangehaalde feiten volledig onjuist zijn, en dan kunnen wij enkel nog met verontwaardiging reageren.

Uit een aanvraag bij het Nederlandse PRODUKTSCHAP voor VIS en VISSERIJPRODUKTEN blijkt dat de verantwoordelijken voor de Consumentenbond zich schromelijk hebben vergist bij het interpreteren van het cijfermateriaal, en dat de zogezegd „aangetaste” vis ver beneden de toegelaten grens lag!

Hierbij geven we U een foto afgedrukt van het persbericht dat door dit PRODUKTSCHAP voor VIS en VISSERIJPRODUKTEN werd uitgegeven, alsmede ook van een artikel dat door de TELEGRAAF werd verspreid.

Ingezien de schade die ontgensprekelijk aan de Belgische vishandel- en Nijverheid werd berekend door het bekendmaken van dit artikel, verzoeken wij u bij ontvangst dezer een grondige correctie te willen laten verschijnen op grond van de argumenten die uit beide artikels te rapen zijn. Wij twijfelen er niet aan dat gij onze bezorgdheid zult begrijpen en dat uwe rechtzetting in voldoende opvallende druk zal worden gepubliceerd.

Met de meeste hoogachting,

Namens:

- VERINVI, Vereniging van Visinvoerders voor België
- Beroepsvereniging der Groothandelaars in Vis
- Groepering der Visnijverheden

Maurice Van Den Abeele.

Apollinaris
HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

Frans - Balthasar SOLVYNS

Geboren te Antwerpen op 6 juli 1760 als zoon van Maximiliaan SOLVYNS, een nijveraars afkomstig uit Steenhuyse en Marie-Elisabeth ABELOOS.

Zijn broer, Laurent-Maximiliaan SOLVYNS (° ca. 1758), die hem overleefde, was assurantiemakelaar te Antwerpen.

Omstreeks 1781 huwde F.B. SOLVYNS met de te Oostende wonende Engelse Mary-Anne GREENWOOD. Ze kregen drie kinderen: een dochter die huwde met een officier, een zoon die genieofficier werd en jong stierf en Henri SOLVYNS (° Antwerpen, 1817), die een voor- aanstaand diplomaat werd.

Overleden in zijn woning te Antwerpen op 10 oktober 1824.

De jonge Solvyns toonde al gauw een merkwaardig artistiek talent. Amper 12 jaar oud won hij een prijs voor tekenen te Antwerpen. Zijn opleiding ontving hij er van André-Bernard De Quartemont (1750-1835), portrettist en historisch schilder, die leraar was aan de Antwerpse Academie.

Solvyns koos echter de richting marineschilderen en werd daarin al gauw opgemerkt. Hij had trouwens ook geen concurrenten van betekenis in zijn discipline. Te Brugge was er wel een Jan Garemijn (1712-1799), die naast vele genres sporadisch ook zeegezichten schilderde, veelal bestemd als salonversiering; te Gent waren er Pieter-Norbert Van Reysschoot (1738-1795) die voor het huis Brunin aldaar een reeks marines met de schepen van de Oostendse Compagnie had geschilderd, en J.B. Tency, een eerder onbekende figuur. Dat was het dan ook ongeveer. Daarom kunnen we Solvyns zonder moeite als de voornaamste Belgische

tegenhanger van Franse marineschilders als bijvoorbeeld Joseph Vernet, Lacroix de Marseille of de Ozanne's beschouwen.

Van het bestuur te Brussel kreeg de jonge Solvyns de opdracht een gezicht van de Antwerpse haven te schilderen (omstreeks 1775). Solvyns's aanstelling op 16-jarige leeftijd tot Kapitein van het Fort te Lillo was een blijk van waardering vanwege de Oostenrijkse Regering te Brussel. Een tijd later zou hij door Aartshertogin Marie-Christine tot slothoofdman te Laken benoemd worden. In feite was dat niet meer dan een soort eretitel, zodanig dat Solvyns zijn schilder Kunstige activiteiten kon verder zetten.

Omstreeks 1780 kreeg Solvyns van de Gouverneur-Generaal te Brussel de opdracht een gezicht op de Oostendse haven te schilderen. De haven van Oostende was toen niet zonder belang, mede door het feit dat de Schelde nog steeds gesloten bleef.

Er was in het begin van de eeuw al de Oostendse Compagnie geweest, en in 1781 riep Jozef II Oostende uit tot Vrijhaven. De vaart op Indië bracht grote drukte mee en vele vreemdelingen kwamen te Oostende handelskantoren vestigen. De nieuwe weg Oostende-Torhout en het kanaal naar Brugge en Gent zorgden voor accurate verbindingen met het binnenland.

Het schilderen van zo'n gecombineerd haven- stadsgezicht nu, was geen gemakkelijke taak. Joseph VERNET had er negen jaar over gedaan om de voornaamste Franse havens te portretteren. Marseille alleen al, nam een klein jaar in beslag (1753-54).

Zo moet het ook Solvyns vergaan zijn. Maanden moet hij besteed hebben aan voorstudies, probeersels, het zoeken naar de esthetisch meest verantwoorde compositie.

Het resultaat was dan ook meesterlijk, VERNET ten volle waardig. Onder een grandioze hemel-

partij ziet men op het achterplan links de stad Oostende met duidelijk herkenbaar, de silhouetten van de Sint-Pieterskerk, het Stadhuis en de vuurtoren. Helemaal links wijzen de masten van talloze zeilschepen op een drukke havenactiviteit.

Het gehele voorplan wordt door een waterpartij ingenomen, verstild, welhaast rimpelloos. Op het water, enkele grote koopvaardischepen, enkele roeiboortjes die de lucht- en waterpartij breken. Uiterst rechts een vuurbaak.

Het schilderij dat toebehoorde aan de aartshertogen maar nu spoorloos is, kende onmiddellijk een grote verspreiding door een reproductiegravure van de Parijzenaar Robert DAUDET (1783). Een kunstenaar als GAREMIJN inspireerde zich op de gravure voor de geschilderde salonbekleding van een Brugs cliënt. Een tweede schilderij van GAREMIJN, duidelijk op SOLVYNS/DAUDET geïnspireerd is nu in bezit van het Museum voor Schone Kunsten te Oostende. Een soortgelijk doek hangt in het Brusselsse Bellevuemuseum.



Op 12 november 1788 was Solvyns te Antwerpen medestichter van de "Maatschappij tot Nut, Baet en Dienst", een kunstenaarsmaatschappij waarvan ook J. DELLA FAILLE, Cornelius-Franciscus Bisschop van Antwerpen, Henri F. DE COURT, Balthasar & Marie OMMEGANCK, F. VERHOEVEN, J. HOREMANS & M. VAN BREE lid waren. Sedert 1780 al kwamen genoemde kunstenaars en liefhebbers wekelijks samen in de herberg "Oostende" aan de Antwerpse Israëlietenstraat. Hun privévergaderzaal was versierd met kunstwerken van eigen leden. Het nieuwe werk van de leden werd er druk gecommuniceerd en de feestjes waren legio.

Bij het uitbreken van de Brabantse Revolutie in 1773 volgde Solvyns het Brussels Hof naar Wenen. Hij verbleef er tot de dood van Marie-Christina in 1798. Daarna trok hij naar Engeland.

Nog in 't zelfde jaar 1798 werd hij aangesproken om als cartograaf en schilder deel te nemen aan een expeditie naar de kusten van de Rode Zee. Deze expeditie stond onder leiding van de Engelse Admiraal Sir Home Riggs Popham.

Geboeid door die exotische streken, wou Solvyns méér zien. Hij doorreisde Hindoestan, woonde een tijd lang in die gebieden, bestudeerde intens de bewoners, hun taal en gebruiken. Hij maakte tal van tekeningen en notas. Dat resulteerde eerst in een anno 1799 te Calcutta uitgegeven reeks van 250 etsen betreffende de zeden en gewoonten der Hindoes.

Solvyns was getuige van de militaire verovering van Hindoestan door de Engelsen, alsook van de inname van Seringapatam, laatste bolwerk van de Sultan van Mysore.

Solvyns werd belast met de decoratie van de draagstoelen waarop de kinderen van TOPYRO SAIB naar het kamp der overwinnaars werd gevoerd.

Naar aanleiding van die militaire overwinning, hadden te Calcutta grote feestelijkheden plaats. Solvyns organiseerde er de illuminaties en een schijngevecht met olifanten.



De Haven van Oostende - anno 1780

(Oostende, Stadsarchief)

(Vervolg op blz. 20)

(Vervolg van blz. 19)

In 1806 stuurde Solvyns een werk naar het Gentse kunstsalon : een "Rede van Vlissingen met meerdere schepen" (16 1/2 x 21 duim). De catalogus vermeldde hem uitdrukkelijk als "**actuellement peintre de la Factorie Anglaise, à Calcutta, en Asie**". Dat laat veronderstellen dat kennissen, hier in Vlaanderen, voor zijn inzending zorgden, temeer daar het thema Vlissingen is, en niét een exotische haven. Wellicht betrof het een ouder werk ?

Terug te Antwerpen begon hij alles te ordenen.



Solvyns maakte zo'n 200 gravures voor een "**Voyage pittoresque aux Indes Orientales et la Chine**" die echter nooit het licht zag.

Tussen 1808-1812 publiceerde hij te Parijs een etnografisch werk in afleveringen : "**Les Hindoes, ou description de leurs moers, coûtumes, cérémonies, etc. dessinés d'après nature dans le Bengale et représentés en 292 planches**", opgedragen aan het Instituut de France.

Een exemplaar van dit werk was tentoongesteld tijdens het Gentse Salon van 1814, samen met een schilderij van Solvyns : "Bewogen zee met een kanoneerboot, een fregat en andere vaartuigen". De catalogus omschreef Solvyns deze keer als "Peintre-dessinateur à Anvers". Membre correspondant de la Société des Arts à Gand.

Te Londen verscheen in 1807 "**Coûtumes de l'Indoustan dessinés dans l'Inde en 1798 et 1799 avec des explications en anglais et en français**".

Deze luxeuze publicaties hadden Solvyns financieel erg verarmd.

In 1815 werd hij door Koning Willem als havenkapitein te Antwerpen aangesteld.

Op 26 juli 1815 ondertekende hij mede het request dat het Antwerpse "**Genootschap ter aanmoediging der Schone Kunsten**" richtte aan Koning Willem ter bemiddeling in het terugbekomen van de tijdens de Revolutie door de Fransen uit Antwerpen geroofde kunstwerken.



Schilderijen van Solvyns zijn heel erg zeldzaam. Volgende musea bewaren er in hun verzamelingen :

Antwerpen, Nationaal Scheepvaartmuseum : "Schepen op de rede van een Nederlandse haven" (1787) ;

Greenwich, National Maritime Museum : "Het yacht 'Charlotte of Chittagong' van de O.I.C. in de Hoogly-rivier te Calcutta" ;

Salem, Peabody Museum : "Oost-Indische schepen te Calcutta".

Zijn boeken en prenten naar schilderijen o.m. in de Kon. Bibliotheek Albert I te Brussel en het Stadsarchief te Oostende.

N. HOSTYN
Cons. Stedel. Musea,
Oostende

"HET VISSERIJBLAD"

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

WAAR IS HET VISSERIJBLAD VERKRIJGBAAR ?

Buiten het onderschrijven van een abonnement is het "Visserijblad" ook nog op volgende verkooppunten verkrijgbaar. Op verzoek kan de dagbladverkoper ook aan huis leveren tegen de prijs van 50 fr. per exemplaar.

OOSTENDE

- Internationale Boekhandel, A. Buylstraat, 33
- Internationale Boekhandel, Th. Vanloostraat, 26 (Vuurtorenwijk)
- Algemene Lektuur, Kapellestraat, 65
- Algemene Lektuur, Torhoutsesteenweg, 332
- Devos, Spaarzaamheidstraat, 1
- Ketelers, Stuiverstraat, 91

BREDENE

- Berten, Buurtspoorwegstraat, 48
- Bolle G., P. Elisabethlaan, 72

NIEUWPOORT

- Vermote, Langestraat, 127

KNOKKE-HEIST

- Bij Wieke,
- Algemene Lektuur, Knokkestraat, 118
- Verstappen, St.-Antoniusstraat, 45

ZEEBRUGGE

- Verstraete, Heiststraat, 71

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

De Britse koningin zal de nieuwe vismijn te Aberdeen op 5 augustus e.k. plechtig openen. Deze nieuwe instelling heeft 420 miljoen B.fr. gekost. De koningin zal van deze gelegenheid gebruik maken om een visserijverwerkingsbedrijf te bezoeken en aan boord van een treiler te gaan. Wanneer doet onze koning hetzelfde?

Eén van de 4 diepvriestrelers van de grote Britse visserijrederij "J. Marr & Son" is terug van de Falklands. Zoals we bij het begin van de Falklandoorlog mededeelden, werden 4 diepvriestrelers van betrokken rederij door het ministerie van landsverdediging opgeëist omdat deze vissersvaartuigen heel wat meer bestand zijn tegen slecht weder en storm dan de Navy-vaartuigen. De andere drie worden ook eerlang verwacht en hopelijk, aldus een woordvoerder van de rederij, voldoende dichtbij om de treilers terug in orde te kunnen brengen vóór de aanvang van de makreelvisserij op de Westkust van Schotland.

De ex-Hulltreilers Artic Buccaneer en Artic Gaillard die aan een rederij in Nieuw-Zeeland overgedaan werden, maken in de visserij in de wateren van Nieuw-Zeeland uitstekende resultaten, en vissen in een gunstige verhouding van vier tot één tegenover de andere eigen en vreemde treilers. Buccaneer heeft na een reis van 27 dagen 810 ton, diepbevoren gekopte en gegutte vis afgeladen en de Gaillard eveneens 800 ton. De treilers vissen er onder bevel van Britse schippers en monstren Nieuw-Zeelandse matrozen. De vaartuigen verwezenlijken vangsten van 60 tot 70 ton per dag van een vissoort van uitstekende kwaliteit en smaak.

Heel wat Britse vissersvaartuigen gaan naar Deense werven voor hun herstellingen omdat het op deze werven aanzienlijk beterkoop is en de strikte hand aan de opgegeven herstelduur gehouden wordt. Een verzoek vanwege de Britse scheepswerfsyndikaten om aan Britse werven het werk te gunnen werd door de reders zonder gevolg gelaten.

Van de 600 ton haring die op de Schotse westkust verleden week gevangen werd en in de haven van Mallaig in de afslag gebracht, werd er 80 ton afgewezen en naar de vismeelfabrieken verwezen, hetgeen toch 13,33 % uitmaakt, of anders uitgedrukt 1600 van onze bennen.

In de openingsweek van de haringvisserij op de Schotse westkust zag men het verschijnen van acht vreemde factorijschepen, allen uit de Oost-bloklanden. Men telde 4 Russische, één Bulgaars en drie vaartuigen uit Oost-Duitsland die de haring van op zee aan boord nemen. Wel moet het eerste kwaliteitsharing zijn.

De Britse minister Peter Walker deelde vorige week in het Lagerhuis mede, dat hij niet overtuigd is, dat bij afwezigheid van een EEG-visserijbeleid, de vissersvaartuigen uit de partnerlanden op 1/1/83 tot onder de Britse kust zouden mogen komen vissen. Hij weigerde echter op verdere vragen van de parlementairen in te gaan.

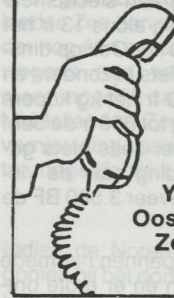
MEXICO

Voor de eerste maal zal er in Latijns-Amerika een internationale visserijtentoonstelling doorgaan en wel in Mexico. Deze tentoonstelling draagt de naam van "Maritima '83" omdat deze in 1983 zal doorgaan en wel van 23 tot en met 26 augustus, in Mexico-City. Als sponsors zullen optreden de Nationale Kamer van Scheepsindustrie en deze van de Visserij-industrie, verder nog het Staatssecretariaat voor de Visserij, de Nationale Bank voor de Havens en de Visserij, de Mexicaanse Commissie voor de havencoördinatie, deze voor de Maritieme Industrie en het Mexicaans Instituut voor de Buitenlandse Handel. Als men het met dergelijke steun en sponsorschap niet kan doen, dan stellen we toch vraagtekens.

Met meer dan elf duizend km. kust, bezit Mexico voldoende potentieel om één van de meest maritieme en vooral vissersnaties te kunnen worden. Als we hiermede onze armzalige 67 km. eigen kust vergelijken, dan onthouden we ons van alle verdere commentaar.

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



BEL YMUIDEN STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

WEST-AFRIKA

Ook West-Afrika en Algerië, werden in navolging van Lybië een krediet van de Islamitische Ontwikkelingsbank toegezegd om hun visserij te moderniseren. Het gaat hier echter om kleinere bedragen van respectievelijk 160 en 120 miljoen B.fr., ook al bestemd om de visserij in de eigen wateren aan te moedigen.

FRANKRIJK

In Frankrijk werd een bijzondere maatregel getroffen om de beroepsvissers op de tonijn te beschermen. Van de tonijn in de Middellandse Zee door de sportvissers gevangen, moet, van zohaast aan boord genomen, de tweede zwemrugvin afgesneden worden. Dergelijke tonijn mag niet te koop aangeboden worden. Er werd inderdaad vastgesteld, dat de sportvissers heel wat commerciële schade bezorgden aan de beroepsvissers door hun tonijn aan de viswinkels te verkopen. Dit zal nu niet meer mogelijk zijn, omdat de sportvissersvaartuigen bij hun aankomst in de haven naar de toepassing van deze maatregel zullen gecontroleerd worden. Wel zal men nog deze tonijn kwijt geraken aan restaurants en hotels, waar het beestje de pan of de pot ingaat. De beroepsvissers hebben nochtans hun tevredenheid over deze maatregel betoond.



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

en dat
24 uur per dag...

ONTGOOCHELENDE HARINGPRIJS VOOR DE SCHOTSE HARINGVISSERS

De Schotse haringvissers hadden een beter prijs voor hun haring verwacht dan zij aangeboden kregen. De haringvisserij op de Schotse Westkust ging op maandag 20 juli van start. De eerste haringvisser die aan de markt kwam kon slechts 30 van zijn 80 ton gevangen haring van de hand doen en dit dan nog aan slechts iets over de minimumprijs. Hij kreeg aldus 13 fr het kg, hetzij 650 fr de ben van 50 kg. Ook op dinsdag 21 juli was het nog altijd niets bijzonders en nadat de eerste haring aan 20 fr het kg kopers vond, viel de prijs weldra terug tot 650 fr de ben. Van een bepaald span werd er zelfs niets gekocht en moest de ganse lading naar de vismeelfabrieken waar men ongeveer 3.500 BF de ton kreeg, hetzij 3,5 fr het kg.

Het is duidelijk dat de haringspannen hiermede niet aan hun trekken kwamen en er grote ontgoucheling onder de vissers heerste.

DE EEG-MIMUMPRIJZEN

Als het zo is dat de haring toch de minimumprijs haalt, dat wil zeggen, dat men ze toch nog als konsumptiegoed van doen heeft, dan moet men deze minimumprijzen maar gaan optrekken, luidt een besluit van de betrokken visserij. Tevens wijst men er op, dat deze minimumprijzen in de loop der laatste jaren nog niet erg veel verhoogd werden. In 1978 was dit, aan de huidige muntkoers uitgerekend 9,35 BF het kg, in 1979, '80 en '81 respectievelijk 10,10 fr, 11,90 fr en 12,50 fr. Thans is deze minimumprijs aan de Westkust van Schotland 13 BF. Volgens de visserij heeft de EEG niet voldoende rekening gehouden met de zware gestegen uitbatingskosten.

KWALITEITSVERBETERING

Omdat men het niet ziet zitten in een te grote

aanvoer gezien de marktprijs nog sneller zou ineenstorten, heeft men op de Westkust van Schotland een regeling aanvaard waarbij men afwisselend uitvaart, de helft van de vloot per keer. Tevens wordt heel wat zorg aan de kwaliteit van de haring besteed omdat bij gebrek hieraan, de kopers deze niet wensen aan te kopen. Eén van de thans aangewende middelen om de kwaliteit van de gevangen haring gevoelig te verbeteren, waardoor het vlees harder wordt, is het volgende: de grote seinetrelers houden met het vissen op na een bepaalde vangsttonnage en laten de haring dan in het net voor 24 uur zwemmen, nadat de netten slechts tot één vierde gevuld zijn. In deze 24 uur ledigt de haring haar ingewanden vermits zij geen nieuw voedsel vindt, maar voldoende ruimte heeft om te zwemmen en in leven te blijven.

Hierdoor komt de haring vaster en verhoogt de kwaliteit. Het zijn de Noren die voor het eerst met deze manier van wal gestoken zijn, hierin thans gevolgd door de grote Schotse treilers. Men noemt dit het procédé van „swimming the fish”, met andere woorden, de vis laten zwemmen. De grote Noorse treilers kunnen, op één vierde van de opnamecapaciteit van hun netten, toch nog altijd 3 duizend ton haring laten zwemmen, hetzij 60 duizend bennen!

Ook wij verkiezen deze manier van vissen dan met een volle bak binnen te komen en zijn haring naar de vismeelfabrieken voor minstens 4 maal minder in prijs te zien verwijzen. Men spaart in deze optiek gezien, tijd en werk, om evenveel te verdienen met 3 tot 4 maal minder haring.

Of dit in toepassing kan gebracht worden op de kleinere haringschepen, is een andere vraag, welke we aan het oordeel van ons Rijksstation voor Visserij onderwerpen, dat hier enorm kan bijdragen om onze haringvissers voor te lichten

SPAANSE SCHIPPER KRIJGT IN GROOT-BRITANNIE EEN BOETE VAN 1,5 MILJOEN BFR.

Een Spaanse schipper werd in Groot-Brittannië voor bijna 1,5 miljoen B.fr. veroordeeld. De treiler "Nuevo Area Gil" werd in overtreding genomen door de Britse Navy omdat het zonder vergunning in de Britse wateren aan het vissen was. Het betrokken vaartuig werd naar Falmouth opgebracht en de schipper binnen de week veroordeeld.

Om zonder vergunning gevist te hebben sprak de rechtbank een boete uit van nagenoeg 637 duizend B.fr. Men zou echter geen Spanjaard zijn als men zelfdertijd niet met ondermaatse netten zou vissen en natuurlijk ondermaatse vis aan boord hebben. Voor deze beide overtredingen kreeg de schipper telkens nog eens 85 duizend B.fr. boete. De ondermaatse vis werd aangeglagen. Wat nu de vis betreft die, alhoewel gevist met ondermaatse netten, toch de reglementaire afmetingen had, mocht de schipper

deze vis terug inkopen voor de geschatte waarde van ongeveer 560 duizend B.fr. Ook het ondermaats net mocht men terug inkopen, omdat dit net wel reglementair kan en mag gebruikt worden op andere plaatsen en voor andere vissoorten. Ook hier bepaald met een waarde van 130 duizend B.fr. Verder kwamen daar nog ettelijke duizenden franken onkosten en gerechtskosten bij, zodat het toch een zware totale boete werd voor de Spaanse reder van rond de 1,5 miljoen B.fr.

Dat men, zelfs met een reglementair net, enkele kgr. of zelfs tientallen kgr. ondermaatse vis kan vangen, is normaal, maar hier is terug gebleken en vastgesteld, dat men een ondermaats net gebruikte.

We moeten spijtig genoeg herhalen dat we onze vissers hierop attent maken, daar alle klachten en tussenkomsten achteraf van wie ook, geen bate hebben.

DE VISSERIJ IN DE E.E.G.

Een onmogelijke opgave

Te Brussel zijn de visserijministers, of diegenen die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, terug niet tot een overeenkomst kunnen geraaken wat de opdeling in de nationale kwota betreft, van de totale vangstkquota voor de ganse gemeenschap.

De voorstellen die enkele weken eerder werden gedaan en waarvan men goede hoop had, dat zij zouden aanvaard worden, werden toen gekelderd door Denemarken, die meende niet genoeg te krijgen en daarbij heimelijk hoopte op de komende zes maand waarin de Deense minister als voorzitter van de Raad van de Commissie zou zetelen, in aflossing van het Belgisch voorzitterschap, meer te kunnen bekomen.

Nochtans heeft Denemarken alle reden om zich wat koest te houden, want samen met de Noren, zijn zij de grote schuldigen van de overbevissing van de gemeenschapswateren en dit dan nog door pufvisserij voor vismeeldoelinden. Voor een groot deel zijn de beperkingen die thans aan de partnerlanden dienen opgelegd, aan hen te wijten. Dit neemt niet weg, dat zij zelfs het cynisme zo ver drijven hun grote pufvisserij voor vismeeldoelinden als een referentie in te roepen van hun vroegere visserij-activiteit. De vangstcijfers van vroegere jaren worden als vergelijkingspunt aangewend om thans als één van de eerste uit de rij te komen bij de opdeling van de totale kwota! **En dat wordt dan nog genomen ook door de EEG-Commissie.**

Ook Groot-Brittannië gaat niet akkoord met het aandeel haar aangeboden, omdat dit land meent op veel meer recht te hebben, in aanmerking genomen, dat de tweederden van de gemeenschapswateren in de Britse 200-mijlszone liggen.

Thans komt daar nog bij dat, behalve Ierland, dat ook niet tevreden is, ook Nederland van zich laat horen. De Nederlandse visserij gaat ook niet akkoord met het haar toegekend nationaal aandeel. Ook een recente aanpassing van het makreelkwotum, namelijk van 28 duizend ton naar 35 duizend ton, is voor Nederland te weinig en daar zou nog 8000 duizend ton bij moeten. Minister De Koning zit nu inderdaad gekonfronteerd met de grote nationale uitbreiding van de hekdiepvriestrelinerij waaronder verscheidene ultra-moderne schepen van meer dan 70 meter die huns gelijke niet hebben in West-Europa, zowel wat de ultra-moderne inrichting en vangstcapaciteit als de verwerkingscapaciteit aan boord betreft en die bij afwezigheid van een haringvisserij hun levensbestaan in de makreelvisserij moeten zoeken.

"HET VISSERIJBLAD"

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

1981 : Nieuwe rekordaanvoer voor Japan

Dank zij een buitengewone pilchardvangst over 1981, is dit jaar voor Japan, wat de aanvoercijfers in kwantiteit betreft, een nieuw rekordjaar geworden met 11,336 miljoen ton, waarmee dit land zijn eersterangpositie versterkt op Rusland en de Verenigde Staten.

In 1979 was de Japanse pilchardvangst nog... maar 1,74 miljoen ton. Dit werd in 1980 2,2 miljoen ton, om dan in 1981 plots tot 3,090 miljoen ton te wippen. Hiermede werd voor alle vissoorten samen 11,336 miljoen ton bereikt of 225 duizend ton meer dan het voorgaand jaar.

Gezien over het afgelopen jaar Japan een kleine duizend ton meer pilchards aanvoerde dan het vorig jaar, kan men echter anderzijds besluiten, dat dit land, zonder deze meeraanvoer, in feite, wat de andere vissoorten betreft, een kleine 700 duizend ton min aanvoerde. Dit komt door een verdere en striktere toepassing van de 200-mijlszone door heel wat onderontwikkelde kustlanden.

De pilchardaanvoer gaat voor een groot deel naar de vismeelfabrieken en verder naar de inleggerijen en verwerkingsbedrijven. Aldus valt het te betwijfelen of met de groter jaaraanvoer in Japan wel een overeenkomstig groter opbrengstcijfer zal gepaard gaan. Anderzijds vragen wij ons af, welke vissoort een dergelijke bevissing toelaat, daar behalve Japan ook nog heel wat andere landen op de pilchard vissen. Zou men hier soms ook niet aan overbevissing toe zijn zoals dit bij ons in de Noordzee en in de Noord-Atlantische Oceaan het geval was voor de haring en thans het geval is voor de makreel en in het bijzonder voor IJsland en Noorwegen, thans het geval is voor de capelin, zodanig dat deze regeringen beperkingsmaatregelen hebben moeten treffen.

GROOT-BRITANNIE

De in visserijkringen zeer gekende Campbeltownscheepschepwerf in het Schotse Campbeltown, heeft zich verplicht gezien aan 50 van zijn werknemers, van hoog tot laag, een opzeg te betekenen. De scheepswerf heeft heel wat moderne seinetrelers gebouwd, maar is nu toch, bij gebrek aan orders, tot een gevoelige vermindering van zijn 90 man sterke bezetting moeten overgaan, nadat reeds 33 man was afgevoerd. Indien geen nieuwe bouworders komen, zal men het thans, van de eertijds 123 man, met een veertigtal doen, die zich praktisch uitsluitend met herstellingen en veranderingswerken boven water zullen trachten te houden.

Twee broeders, die in een visverwerkend bedrijf in Grimsby, sinds hun prille jeugd gedurende 25 jaar tewerkgesteld waren en binnengekomen waren als „jongens-doet-al” en zich in het bedrijf opgewerkt hadden, hebben de verrassing van hun leven medegemaakt, toen zij vanwege de notaris vernamen, dat zij het bedrijf erfdien met elk bovenop nog 1,3 miljoen BF startgeld. De oude, ongehuwde mevrouw, die eigenares was van het bedrijf, heeft dit in haar laatste wil aldus beslist. Ook enkele werknemers waaron-

der twee bekwame visfileerders over wier prestaties de afgestorvene bijzonder tevreden was, kregen legaten gaande van 85 tot 350 duizend BF. Toch gebeurtenissen die men niet al te veel tegenkomt.

Een Britse rederij uit Brixham heeft de „Willem Adriana” uit Urk in Nederland overgekocht. Het gaat over een nog zeer moderne 34-meter treiler, gebouwd in 1974 met een Deutz diesel van 1200 pk en twee Mitsubishi hulpmotoren van respectievelijk 240 en 90 pk. Het vaartuig meet 240 brt. Het is een trage toerentalmotor met 380 t/m. De verkoper van het vaartuig zal een tijdlang als schipper-onderrichter het vaartuig besturen.

IERLAND

In Ierland klaagt men over het feit, dat men niet voldoende bedield wordt uit de totale EEG-kwota. Dit is niet verwonderlijk als we opnieuw noteren dat er liefst vijf nieuwe treilers gebouwd worden voor schippers uit de Ierse Aran-eilanden. Het gaat over treilers die elk 49 miljoen BF kosten en dit betekent voor een kleine visserij toch een gevoelige capaciteitsverhoging van de vangst. De nieuwe treilers zullen allen van uit Rosseveal als thuishaven ingezet worden.

FRANKRIJK

Naar aanleiding van één jaar Frans ministerie van de Wateren en de Zee, heeft de minister Le Pensec, op een ontvangst een brochure voorgesteld met als titel „Een ministerie voor 11 miljoen km²”. Inderdaad door toepassing van de 200-mijlszone omheen Frankrijk en vooral omheen St.-Pierre et Miquelon en de Franse eilanden in de Indische Oceaan, beslaat dit zeeterritorium 11 miljoen km².

De Franse minister van de Zee, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, heeft gelogenstraf dat hij te Brest kandidaat zou zijn bij een tussentijdse verkiezing voor een gemeenteraadslid. Een plaatselijke krant had dit gerucht verspreid.

Vijf commissies zullen zich deze zomer buigen over de toekomst van de Franse industriële visserij. Deze verre visserij, vooral voor de Canadese kusten geraakt meer en meer in moeilijkheden vanwege de zware onverantwoorde syndikale eisen. Deze industriële visserij op konsumptievis tracht met staatshulp het hoofd boven water te houden. Indien deze vaartuigen zouden wegvallen, zouden er te Lorient terug een paar honderd werknemers naar huis gestuurd worden. Ja, de syndikaten zijn de redders van het land.

Voor de derde maal sinds verleden jaar oktober, heeft de gemeenteraad van de Franse vissersplaats Granville haar waarborg verleend voor een schipper-eigenaar voor de nieuwbouw van een 15-meter vaartuig. Deze waarborg laat de schipper-eigenaar toe een lening op te nemen bij de gewestelijke kas van de „Crédit Maritime

Mutuel” ten belope van 4,5 miljoen B.fr. aan 5 %. Opgedragen aan onze gemeentebesturen, die liever schulden maken om allerlei kiesvee toelagen te verlenen.

ALLERLEI

Op een bijeenkomst van wetenschappelijke marine-onderzoekers en biologen gehouden op Sicilië in de Middellandse Zee, heeft de voorzitter van het Italiaans Instituut voor nucleaire fysica er op gewezen, dat in het jaar 2000 de Middellandse Zee een dode zee zal zijn geworden zonder nog één enkele vis omdat leven in het water wegens een verregaande bezoedeling niet meer mogelijk zal zijn. De bezoedeling van de Middellandse Zee gaat drie maal sneller dan vernieuwing van water via de straat van Gibraltar mogelijk blijft.

Indien de Noren het over geen andere boeg gooien bij het doden van walvissen door gebruik van wat men noemt de „koude harpoen”, dan bestaat de mogelijkheid, dat de invoer van Noorse vis in Noord-Amerika zal verboden worden. Inderdaad heeft de Internationale Walviscommissie te Londen beslist dat vanaf 1983 de koude harpoen niet meer mag gebruikt worden. Dit is de gewone harpoen met weerhaken die in het lichaam van de walvis geschoten wordt. De doodstrijd van het dier kan hierbij aanslepen tot een kwartier. De Noren, weigeren de harpoen voorzien van een kruittladung te gebruiken omdat dit grote delen van het walvisvlees onbruikbaar maakt. Men experimenteert thans met een harpoen voorzien van een projektiel die koolzuurdioxyde bevat die in het bloed komt en de dood veroorzaakt.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
voorraad

★
Stipte bediening

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Spanje heeft een bilateraal visserijverdrag afgesloten met Mauretanië. Dit laatste verdrag heeft een duurtijd van drie jaar en bepaalt het aantal Spaanse treilers die een vergunning krijgen om in de wateren van Mauretanië te vissen evenals de kwota. Spanje onderhoudt goede relaties met Mauretanië vooral sinds dit eerste land zich teruggetrokken heeft uit de Spaanse Sahara die, in een eerste fase opgedeeld werd tussen Marokko en Mauretanië.

Opdat de dood van een walvis onmiddellijk zou volgen, doet men thans proeven met een stompe harpoen, die met een snelheid van 1200 m. per seconde afgevuurd wordt en die de walvis doodt door de grote en zware schok. Deze proefnemingen gaan vooral uit van de Noren die absoluut een snellere manier voor het doden van de walvissen dienen klaar te stomen, zoniet zullen zij geboycot worden door verscheidene landen wat de invoer van walvisvlees en walvisproducten betreft.

Men vraagt zich af of het nu een louter toeval is, dat drie tonijntreilers uit de Verenigde Staten, in één week tijd tot zinken gekomen zijn in de Mexicaanse wateren aan de zijde van de Stille Oceaan. De oorzaak is telkens een lek in het vaartuig en daarbij komt nog, dat het over vaartuigen en rederijen gaat, die in het rood staan. Het ligt dan ook voor de hand, dat men hier onmiddellijk de overgewaardeerde verzekeringswaarde van het vaartuig mede in betrekking brengt.

GROOT-BRITTANNIE

Een Ierse schipper werd verleden week door de Britse Navy naar Fleetwood opgebracht wegens het vissen met een ondermaats net. Dit kostte hem, aan de hand van de uitspraak van de rechtbank, een boete van 250 duizend B.fr. Het net had slechts mazen van 43 mm, terwijl dit, volgens de vissoort die de Ierse schipper viste, toch 60 mm. diende te zijn. Het net werd dan ook aangeslagen. De rechtbanken in Engeland hebben zoveel geen tijd nodig om te vonnissen, als in België.

Een laatste recensie heeft uitgemaakt, dat er reeds 60 Spaanse vissersvaartuigen in Groot-Brittannië hergeregistreerd zijn ! Dit cijfer werd medegedeeld in het Lager Huis toen door een volksvertegenwoordiger een desbetreffende vraag gesteld werd. Deze vraag had eveneens te doen met de veiligheid, de akkomodaties en de gezondheidsnormen aan boord van deze, uit

Spanje ingevoerde vaartuigen. Zestig treilers betekent in onze ogen reeds een hele vloot, of hoe Spanje reeds in de gemeenschapswateren vist zonder de eventuele toetreding tot de EEG te moeten afwachten.

De Britse minister Peter Walker wordt altijd meer en meer door de redersfederaties en producentenorganisaties in gebreke gesteld om met de beloofde financiële hulp, namelijk een miljardenhulp, over de brug te komen omdat de Britse rederijen aan het einde van hun mogelijkheden zijn gekomen. Deze miljardenhulp waarvan we vroeger reeds voorbeelden gaven en die verdeeld wordt pro-rata van de voetlengte van de vaartuigen is anderzijds eveneens een vorm van Staatstussenkomst, die bij onze Noorderburen echter niet gebeurt onder de één of andere gekamoufleerde tussenkomst in de oplopen van de brandstofkosten, maar door een rechtstreekse financiële hulp.

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumproducten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559