

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

# het visserijblad

Versijnt wekelijks  
Vrijdag 29 oktober 1982 - Nr. 40

## O.231 OP PROEFVISSERIJ MET ELEKTRISCHE WEKKER

In samenwerking met de S.A.I.T. en het Rijksstation voor de Zeevisserij werd bovenop de korreboom een elektrisch systeem gebouwd dat stroomstoten in de zeebodem jaagt, precies ter hoogte van de ingang van het net. Het is duidelijk dat men hierdoor de vis, waarvan bepaalde soorten zich graag ingraven zodat nog slechts hun oogjes aan de oppervlakte zichtbaar zijn, uit het zand doet opveren. Thans gebeurt dit aan de hand van zware wekkers, namelijk een aanschakeling van ijzeren kettingen, die de zand- en/of slijkbodemploegen en de vis opjagen. Bedoeling is dus om er toe te komen hiervoor geen zware wekkers meer te moeten gebruiken zodanig dat de motorsterkte kan verminderd worden en aldus rechtstreeks op het gasolieverbruik kan gespaard worden.

Men moet nu niet onmiddellijk denken dat de O.231 van reder Hennaert-Delbol naar zee is zonder wekkers. Integendeel, de reder heeft niet zoveel risico genomen, want voor dit proefexperiment wordt geen subsidie verleend. De O.231 vist dus met de normale wekkers maar op één der boomkorrijzers is een elektrische container met laadbatterijen gemonteerd. Het gaat aan deze kant dus om wekkers en om elektrisch vissen samen.

### GEEN ONDERZOEKERS MEDE AAN BOORD

Vreemd klinkt het wel dat dergelijk experiment toegepast wordt, maar dat geen enkele onderzoeker mede aan boord is, noch van de kant van het Rijksstation noch van de kant van S.A.I.T. Het is dus reder Hennaert Norbert die de opdracht toegemeten krijgt om verslag uit te bren-

gen over het experiment. Er zal gemeten worden en opgetekend hoeveel vis gevangen wordt met het gewone wekkernet en hoeveel met het gewone wekkernet, voorzien van terzelfdertijd elektrische visserij. Er zal eveneens moeten nagegaan worden of er, voor wat het experimenteel net betreft, minder of totaal geen gekwetste vis in het net te vinden is, hetgeen een aanduiding zou moeten zijn dat de vis uit de zeebodem gejaagd werd door de elektrische impulsen op de zeebodem in plaats van door de wekkers. Indien er met het proefnet meer vis gevangen wordt is dit eveneens een aanwijzing dat de vis meer opgejaagd wordt door elektrisch vissen. Ook moet nagegaan worden of er een onderscheid is in de vangsten van beide netten, wat de grootte van de vis en de soorten betreffen, alhoewel het hier natuurlijk in hoofdzaak gaat om de vis die op de bodem leeft zoals tong, platvis, rog, enz. en zich graag ingraaft.

Al deze verzamelde gegevens, waarvoor reder Hennaert Norbert instaat, zullen dan het voorwerp maken van een studie door de onderzoekers, aangesloten bij het Rijksstation en door de vertrouwensman van S.A.I.T.

Indien dit elektrisch experiment geen resultaat geeft, zal de bemanning heel eenvoudig de batterijen afbouwen en aan boord zetten en wordt de visserij gewoon verder bedreven. Dit afkoppelen en afbouwen kan dus reeds na een paar dagen gebeuren.

Reder Hennaert, die voor een dubbele reis naar de Noord is, dus voor minstens één maand, zal echter in Engeland verkopen, zodat wij zelf nog wat zullen dienen te wachten om van hem zelf de bevindingen te kunnen optekenen.

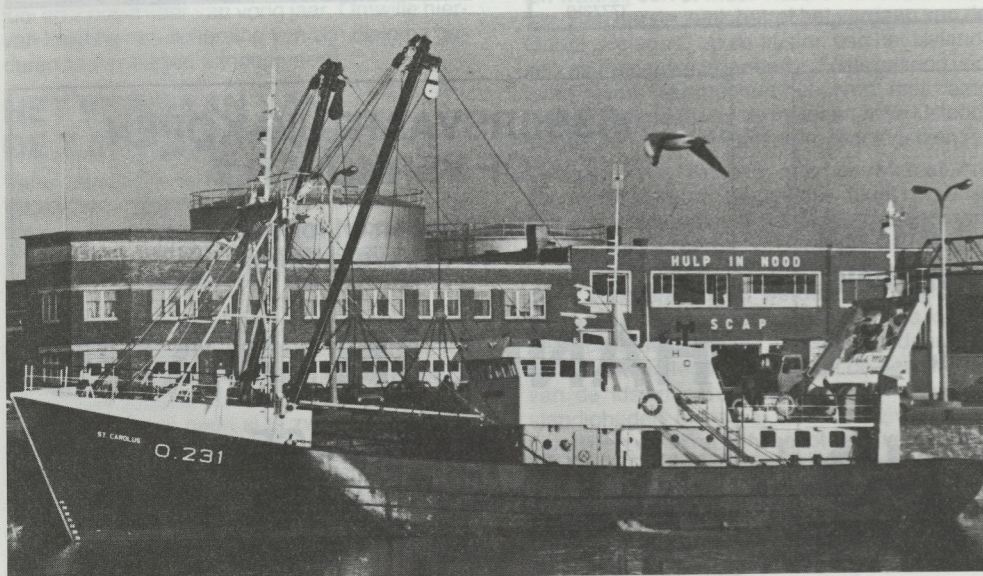
Voor het Rijksstation zelf en voor S.A.I.T. zou het zeker een grote voldoening zijn dat de jarenlange studies tenslotte zouden kunnen leiden tot een elektrische visserij die vooral brandstofbesparend is. Tegenover de thans zeer brandstofverbruikende intensieve visserij zou men dan bijna geneigd zijn te kunnen spreken van een, bijna, passieve visserij. Ook zou de regering de elektrische installatie kunnen subsidiëren, vermits het zou gaan om brandstofsparende aanwending van technieken.

De O.470 zou naar verluidt ook experimenteren met elektrische visserij en voldoening gevende resultaten bekomen. Het gaat hier echter om een klein kustvaartuig. We hopen binnenkort de reder van de O.470 hieromtrent zelf aan het woord te laten.

### NOG EEN NIEUWE TREILER VOOR ZEEBRUGSE VLOOT

Zaterdag, om 11.30 u. wordt op de scheepswerven De Graeve te Zeebrugge een nieuwe treiler van stapel gelaten. Het gaat met name om de Z.46 „Neptunus” die aldaar in aanbouw is voor rekening van de rederij Leopold Neyts-Vlietinck uit Knokke-Heist. Dat is meteen het 62e vaartuig dat door voornoemde werf wordt gebouwd. Aan die stapelloop is overigens iets speciaals verbonden. Per traditie moesten de op de scheepswerven De Graeve gebouwde eenheden over de weg, bij middel van rollen, verplaatst worden naar de helling waar dan het opkomende tij moest afgewacht worden. Dat was een karwei van pakweg een volledige werkdag. Nu is daar voor het eerst verandering in gekomen. De Z.46 „Neptunus” zal, als eerste vaartuig van de voornoemde scheepswerf, via een helling rechtstreeks in het water glijden zoals dat ook op andere werven het geval is.

De Z.46 „Neptunus” is een stalen treiler van 35 meter lengte, 8,40 meter breed die zal voortgestuwd worden door een ABC-motor met een vermogen van 1.200 pk. Het is premier Wilfried Martens die het peterschap heeft aanvaard terwijl mevrouw Marcel Poppe, echtgenote van de secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, als meter zal fungeren.





REPARATIE  
MONTAGE  
ONDERHOUD  
SERVICE

MACHINEFABRIEK

**A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'  
TANDWIELKASTEN  
KEERKOPPELINGEN  
ASLAGERS  
STUWBLOKKEN



en dat  
24 uur per dag...

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



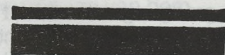
Agent en deponhouder voor de visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# 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

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 -

# ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Vorige week donderdag kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart voor het eerst weer bijeen na het gerechtelijke verlot. Op de rol kwamen meteen meerdere zaken voor waaronder een vijftal beslissingen.

## AANVARINGEN

Een eerste beslissing werd getroffen inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.40 „Ravelingen” en de Z.533 „Virtus”. Na onderhoren van de betrokken schippers komt de Raad tot de konklusie dat de aanvaring is toe te schrijven aan de zorgeloze navigatie van de beide schippers, met name Werner Verbeke aan boord van de Z.40 en Gerard Rappe aan boord van de Z.533. Beide schippers worden bestraft met een waarschuwing.

★ ★ ★

Een tweede aanvaring betrof deze tussen de Z.183 „Christopher” en de Engelse treiler BCK 128 „Congener”. Op het ogenblik der feiten was de treiler aan het vissen met motorist Johan Calcoen op de scheepsbrug. In het besluit is de Raad van oordeel dat de aanvaring te wijten is aan een foutieve navigatie van de Engelse eenheid terwijl wachtsman Calcoen volledig volgens de voorschriften heeft gehandeld. Daarom worden tegen hem geen beroepsfouten weerhouden.

## OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERS-SCHIEDINGSSTELSEL

Vervolgens werden nog drie overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel behandeld. Schipper Dewaele Robert van de Z.589 „Esperanza” liet zich twee maal strikken, met name op 2 december 1981 en op 13 december 1981. Toen stuurde hij respectievelijk drie mijl en acht mijl een foute koers en daarvoor wordt hij bestraft met een schorsing van zijn schippersdiploma gedurende vier dagen.

Schipper Savels Ivan van de Z.161 „Knarr” stuurde zijn vaartuig gedurende een afstand van ongeveer 16 mijl in een verkeerde koers en dat kost hem een schorsing van zijn diploma gedurende drie dagen.

En tenslotte was er nog schipper Brackx Daniël die ook al twee overtredingen beging tegen het verkeersscheidingsstelsel. Dat gebeurde op 8 juni en 2 november van vorig jaar. Omwille hiervan krijgt hij een schorsing van zijn diploma gedurende vier dagen aangesmeerd.

## HET VERGAAN VAN DE Z.574 „NAUTILUS”

Vervolgens zette de Raad het onderhoor verder inzake het vergaan van de Z.574 „Nautilus”. De feiten gebeurden in de buurt van Noop Head in januari van dit jaar. De opvarenden konden evenwel allemaal gered worden, mede door de tussenkomst van het Franse vrachtschip Lafayette. Nadien werd de bemanning overgebracht naar een Engelse haven. Nopens de feiten werd motorist Van Eeghem onderhoord en die weet te vertellen dat er toen een windkracht 6 tot 7 stond met geen al te zware deining. De kuilen waren reeds binnen gehaald, de stuurboordboom volledig getopt en men was bezig de boel volledig binnen te zetten toen plots een zware zee over bakboord achter kwam binnen gerold. Hierdoor maakte het vaartuig meteen slagzij. Getuige weet te vertellen dat hij zelf het

initiatief nam om de bakboordboom te toppen maar hij dacht er niet aan de stuurboordboom te vieren. Verder verklaart hij dat de gevangen vis, tegen de gebruiken in, in de visruimen werd gestouwd zonder te gutten. Het was de eerste maal dat hij dat mee maakte. Hij geeft echter wel de verzekering mee dat het luik van het visruim was dicht gemaakt. Wel bestaat de mogelijkheid, zo vertelt getuige, dat het luik in de voorpiek open stond maar dat weet hij niet met zekerheid te zeggen. Tenslotte beweert getuige Van Eeghem nog dat hij hoorde dat er machienemaneuvres werden uitgevoerd maar hij weet niet te zeggen welke. Er wordt nog een ander bemanningslid onderhoord en die beweert met zekerheid dat het luik van het visruim dicht was. Hij heeft dat zelf gedaan, zo zegt hij.

## ONGEVAL AAN BOORD VAN Z.307 „ZEETRAPPER”

Aan boord van de Z.307 „Zeetraper” deed zich een arbeidsongeval voor waarbij motorist Roger Casier (54 jaar) het leven verloor. De feiten gebeurden toen het vaartuig, bij zeer zware storm, nog aan het vissen was. Plots sloeg een zeer zware golf over het dek en spoelde alles mee. Roger Casier werd naar het voorschip gesleurd en liep daarbij zware verwondingen op aan de rug. Kort nadien overleed hij niettegenstaande de beste zorgen van zijn varensgezellen. Terzake werd getuige Ackx Jacques, matroos, onderhoord. Deze geeft toe dat de weersomstandigheden inderdaad te slecht waren om nog verder te vissen maar dat gebeurde wel meer. Ook de Z.596 die in de buurt lag bleef verder vissen. Getuige vertelt dat men alles geprobeerd heeft om het leven van de ongelukkige visser te redden maar dat lukte niet. Volgens Jacques Ackx is het slachtoffer, meegesleurd door de watermassa, tegen een handpomp geslagen. De motorist Casier stond, toen de golf over het schip sloeg, achter de galg. Voorzitter Vandercruyssen van de Raad hield er wel aan getuige en zijn varensgezellen geluk te wensen voor de helaas nutteloze pogingen die zij ondernomen hebben om het leven van hun ongelukkige varensgezel te redden.

## (Zitting van dinsdag 26 oktober)

Dinsdag jl. kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart opnieuw bijeen; op de rol twee gevallen waarbij een of meer vissers het leven verloren. Een eerste zaak betrof het vergaan van de O.202 „Pelagus” op de kusten van het IJslandse Vestmannaeyar in januari jl. Zoals bekend verloren hierbij vier mensen het leven, met name twee opvarenden van de treiler en twee IJslandse mensen van de plaatselijke reddingsdienst.

Terzake werd dinsdag matroos Marcel Anseeuw onderhoord. Deze visser heeft nog altijd last van een handletsel nadat hij gekneld kwam te zitten tussen een schot. Getuige, die als voorlaatste het schip verliet, weet te vertellen dat er geen voorbereidingen werden uitgevoerd om een anker klaar te houden mocht er iets fout lopen tijdens de opsleping. Hij bevestigt daarentegen, en dat in tegenstelling met de beweringen van de IJslandse diensten, dat de weersomstandigheden helemaal niet slecht waren. Er stond een windkracht twee tot drie, vertelt Marcel Anseeuw, maar er stond natuurlijk een hevige branding aan de kustlijn. Hij weet verder niet te vertellen wanneer de schipper de assistentie heeft ingeroepen van de reddingsdiensten op de kust. Getuige geeft verder toe dat hij schrik had

toen de schipper hem het bevel gaf van onder de bak te komen. Uiteindelijk werd hij toch met een lijn vanonder de bak opgehesen en via een schietstoel naar de kust overgebracht waar hij onmiddellijk werd gehospitaliseerd. De scheepsjongen Stevelinck bevond zich toen ook nog in de bak en die durfde aanvankelijk evenmin naar boven komen. Zodanig was die jongen door de schrik gegrepen. Dat is hem uiteindelijk fataal geworden want door een zware golf werd hij van dek geslagen en kwam jammerlijk om het leven. Gezien zijn hospitalisatie weet getuige verder niets meer te vertellen over de verdere gebeurtenissen.

## DODELIJK ONGEVAL OP Z.569 „BLAUWVOET”

Vervolgens werd het dodelijk ongeval behandeld dat zich voordeed aan boord van de Z.569 „Blauwvoet”; op terugreis kwam schipper Degroote Marcel om het leven ingevolge een vermoedelijk defekt aan de gasbrander in het kombuis waardoor hij verstikte. Dinsdag werd eerst matroos Patrick Gheselle onderhoord. Die vond het al eigenaardig dat de schipper, op amper 2,5 mijl van de kop van de havenmuur van Zeebrugge nog niet terug op de scheepsbrug was gekomen nadat hij zich ging wassen. Dat was niet zijn gewoonte, vertelt getuige, zodat hij de scheepsjongen voor de tweede keer naar het kombuis stuurde om de schipper te verwittigen. Daar vond de scheepsjongen schipper Degroote bewusteloos op de grond. De schipper was toen nog in leven. Volgens getuige werd in het kombuis geen gas geroken. Wel vertelt hij dat er in de loop van de reis een tijdelijke herstelling was uitgevoerd aan een flexible van de gastoevoer nadat een leiding was gesprongen. Uit het

(Vervolg op blz. 4)

# 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

# ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

(Vervolg van blz. 3)

onderhoor blijkt verder dat zich al drie opvarenden hadden gewassen vóór de schipper aan de beurt was en dat de scheepsjongen ook warm water had genomen om de lokalen te reinigen. Getuige kan zich de stand van de kranen aan de boiler niet herinneren toen hij in het kombuis kwam waar de schipper werd gevonden.

☆ ☆ ☆

Een tweede getuige terzake is Patrick Degroote, een neef van het slachtoffer. Hij geeft eerst een uiteenzetting nopens de werking van de boiler die door de Raad als bewijsmateriaal werd behouden. Daaruit blijkt dat de boiler op de middenstand stond, m.a.w. er kon aldus geen warm water bekomen worden. Toen getuige in het kombuis kwam stelde hij vast dat de schipper onregelmatig ademde maar wel nog in leven was. Hij voerde onmiddellijk hartmassages uit waardoor de schipper regelmatig kon ademen maar uiteindelijk mocht het allemaal niet meer baten. Omdat de schipper nog ademde heeft getuige, zo beweert hij, geen kunstmatige ademhaling toegepast terwijl men naliet de schipper uit het kombuis te verwijderen. Getuige geeft wel toe dat hij in het kombuis soms een prikkeling aan de ogen voelde; niet erg zegt hij maar het was toch voelbaar. Hij weet echter niet te vertellen of zich dat voordeed met open of gesloten patrijspoot.

## GEEN BEROEPSFOUTEN

Vervolgens spreekt rijkskommissaris Carly een advies uit inzake de aanvaring die zich voerde tussen de treiler O.303 „Girl Linda” en de tanker „Valiant Porpoise”. De feiten deden zich voor op 13 augustus van vorig jaar toen de treiler aan het vissen was en de daartoe voorgescreven seinen van een vissend vaartuig voerde. Op het ogenblik der feiten bevond Ronny Rouzée zich als roerganger op de scheepsbrug. De „Girl Linda” werd aangevaren door de „Valiant Porpoise”. Nu bestaat wel enige twijfel of die tanker als dan niet een oplopend vaartuig was dan wel een kruisend vaartuig. Bovendien voerde de roerganger van de „Girl Linda”, ter goeder trouw, een paar koerswijzigingen door toen het gevaar voor aanvaring ontstond maar hij liet na deze te laten vergezellen door de voorgeschreven geluidseinen. Misschien heeft dat de wachtman van de „Valiant Porpoise” in verwarring gebracht maar hij moest niettemin de seinen van vissend vaartuig in acht nemen. Rijkskommissaris Carly komt dus tot de konklusie dat de verantwoordelijkheid voor de aanvaring, waardoor de „Girl Linda” zware averij opliep, integraal berust bij de roerganger van de „Valiant Porpoise” en besluit dat er tegen roerganger Rouzée geen beroepsfouten kunnen weerhouden worden.

## OVERTREDING TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Tenslotte sprak rijkskommissaris Carly, die bondig maar erg compleet, de zaken weet te behandelen, een vordering uit tegen schipper Maertens Georges van de Z.484 „Fox”. Die schipper slaagde er in, in één en dezelfde dag, twee overtredingen te begaan tegen het verkeersscheidingsstelsel en dat komt, zo konkludeerde rijkskommissaris Carly, over als een vorm van moedwil. Daarom vordert hij tegen betrokken schipper zes dagen schorsing van zijn diploma.

# VERVUILING VAN DE VISSERIJZONES DOOR PLASTIEKAFVAL

Men heeft altijd de mond vol over vervuiling van de zee door afvalwateren, olie-afval en lozing van residuprodukten van de chemische nijverheid die dit met speciale tankschepen tot zelfs relatief dicht onder de kust lozen. Ook het dumpen van kernafval haalt regelmatig de koppen van de kranten.

Hierdoor heeft men het veel minder of zelfs totaal niet over een ander soort afval dat nochtans; vooral voor de visserij, meer dan eens aanleiding heeft gegeven tot herhaalde schadegevallen. Het gaat hier over plasticafval die door de passagiers- en vrachtschepen over boord gewipt wordt. Het vroegere vuil werd ten slotte door de lange duur in het water afgebroken en verrotte totaal. Dit is nu niet meer het geval omdat men thans voor alles plastic aanwendt.

Ook deze week deden een paar schippers terug hun beklag omdat hun schroef en zelfs het roer geblokkeerd werd door plasticke zakken en lapen die er in grote hoeveelheid omheen geklemd zitten. Over het algemeen zijn de vissers

heel voorzichtig met het over boord kippen van vuil en normaal doen zij het niet met plasticafval, versleten touwen, eindjes kabel, enz., omdat zij bij ervaring weten dat dit voor hen zware en kostelijke narigheden kan medebrengen. Aan boord van de grote passagiers-, vracht- en tankschepen zit men met deze gewetensbezwaren zeker niet opgescheept en alle plasticafval gaat dan ook over boord, ten nadele hoofdzakelijk van de visser.

Graag hoorden we dat men ook eens het aksent zou leggen op de afval die door het zeevuil niet afgebroken wordt en dus op de bodem ligt en door getijden, stromingen en stormen op de visgronden en in de kustwateren terecht komt. Mag het water niet bevuild of bezoedeld worden, dan mag ook de zeebodem geen mestvaalt worden. We zien het echter moeilijk zitten dat men aan boord van de passagiers- en vrachtschepen, zomaar vuilnisruimten zal voorbehouden, die dan nog zouden moeten geruimd worden in de havens. Ondertussen zit vooral de visserij met de schade en de miserie.

Staalraadtuwwerken 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

# ZEETRAFIEKEN IN OOSTENDE MET 23% TOEGENOMEN

Van de hand van de heer H. Van Der Zee verscheen in de Lloyd, het Antwerps dagblad voor Transporteconomie een artikel over de eerste semestriële balans over de haventrafiek van Oostende. Een balans die bijzonder positief is. We geven dit artikel hieronder weer.

**In de Oostendse handelshaven is de zeegoederentrafiek opnieuw flink gestegen gedurende het eerste semester van dit jaar. De officiële cijfers werden zopas vrijgegeven en duiden op een trafiektoename met 23% t.o.v. het overeenstemmend halfjaar van 1981. In absolute cijfers uitgedrukt is dit in globaal ruim 187.000 ton meer.**

Vooraf het exportcijfer kende een merkwaardige toename. Hier bedroeg het groeirijme 102% of 132.900 ton. Minder afgetekend was echter de groeivoet van de aanvoer: slechts 54.100 ton meer of 8% ten overstaan van het overeenstemmend halfjaar 1981. Samengevat qua absolute cijfers en procentuele aangroei:

Oostende 1-6/1982	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	728.489 t	+ 8%
Afvoer	261.519 t	+ 102%
Totaal	990.008 t	+ 23%

## Evolutie van de verschillende trafieken.

Zowel bij aan- als afvoer te Oostende zijn de chemische produkten, de veevoerders en de ro-goederen bijzonder expansief.

De trafiek van chemische produkten houdt verband met het nabijgelegen UCB-bedrijf. De produkten zijn meestal afkomstig uit Rotterdam terwijl de uitvoer voor West-Duitsland bestemd is.

De veevoerdertrafik is in hoofdzaak de taak van een nieuwkomer in de Oostendse handelshaven: Belgian Port Operators. Sinds vorig jaar legt deze maatschappij zich toe op de export van veevoerders naar Noord-Afrika. Heel snel heeft deze nieuwe trafiek een hoge vlucht genomen en de afvoercijfers fors omhoog gestuwd. Bovendien is een belangrijk transport van vaste brandstoffen nog in onderhandeling.

Ook de ro-goederen van de Schiaffinolijs op Dover waren bijzonder expansief want sinds het begin van dit jaar is een tweede trailerschip op de lijn ingezet. Aldus worden dagelijks twee overvaarten in beide richtingen verzekerd.

Minder goed is het gesteld met de aanvoer van bouwmaterialen en petroleumderivaten. Eerstgenoemde trafiek wordt door Engelse grintzuigers verzekerd vanuit de zandbanken gelegen langs de Engelse Zuidkust, terwijl de tweede trafiek - hoofdzakelijk stookolie - aangevoerd

wordt door kleine kusttankers vanuit Rotterdam. Beide importtrafieken zijn bijzonder sterk onderhevig aan de evolutie van de conjunctuur, respectievelijk in de bouw- en energiesector.

## Importcijfers in alle Belgische havens flink gestegen, uitgezonderd te Zeebrugge

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van de globale zeegoederenimport in de vijf Belgische zeehavens gedurende het eerste halfjaar 1982. De vermelde cijfers zijn die gepubliceerd door de respectievelijke havenkapiteindiensten. De procentuele evolutie werd berekend t.o.v. het overeenstemmend semester van 1981:

Zeegoederenimport 1-6/1982	Evolutie
Oostende:	+ 8%
Zeebrugge:	- 39%
Gent:	+ 38%
Antwerpen:	+ 25%
Brussel:	+ 139%

Voor Oostende is de aangroei van de invoer dus hoofdzakelijk te danken aan de chemische produkten en de ro-goederen van de Schiaffinolijs op Dover. Gent dankt zijn uitzonderlijk groeirijme aan steenkool, graansoorten en ijzerertsen.

Antwerpen verdubbelt zijn aanvoer van ruwe petroleum en ook de steenkool- en graanimport was er bijzonder expansief. Brussel verdubbelt zijn globaal aanvoercijfer dank zij de bouwmaterialen, chemische produkten en graansoorten. Alleen Zeebrugge is regressief gelet op de sluiting van Texaco-Gent, waardoor de import van ruwe aardolie met ruim 2 miljoen ton slonk.

## Evolutie van exportcijfers eerder wisselvallig

Globaal gezien is de groeivoet van het exportcijfer der Belgische havens minder scherp afgetekend dan die van de aanvoer. In twee havens is de trend zelfs regressief voor het voorbije semester. Zo bv. Zeebrugge, waar minder containergoederen, kooks en oliederivaten afgevoerd worden. Ook Antwerpen loopt hier lichtjes achteruit:

Zeegoederenexport 1-6/1982	Evolutie
Oostende:	+ 102%
Zeebrugge:	- 10%
Gent:	+ 10%
Antwerpen:	- 4,9%
Brussel:	+ 15%

Gent boekt winst dank zij verhoogde landbouw- en voedingsprodukten. Voor Brussel zijn het de chemische produkten die de doorslag geven.

Overzichtelijk beschouwd houdt het groeirijme van onze maritieme uitvoer geen gelijke tred met dat van de aanvoer, wat beslist geen gunstig teken is. Anderzijds is het duidelijk, dat de trafieken van graansoorten, steenkolen en chemische produkten thans bijzonder expansief zijn in onze zeehavens.

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

## OPENBARE VERKOPING BIJ ENIGE ZITDAG

GEMEENTE KNOKKE-HEIST  
voorheen KNOKKE

## LUXUEUS NIEUW HOEKAPPARTEMENT OP TWEEDE VERDIEP

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

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

Kelder B2 in de kelderverdieping.

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

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

Ingenottreding: een maand na de betekening van de toewijs.

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

## RECHT VAN OPBOD GEDURENDE 15 DAGEN NA DE TOESLAG

Gehuwde kopers dienen beiden tegenwoordig te zijn voorzien van trouwboekje en eventueel huwkontraat.  
Nadere inlichtingen op het kantoor.

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

## Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE  
(8780V)



## LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
Ø 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES  
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :  
**JAMES A. LAMBERT**  
Werfkaai 43,  
8380 Zeebrugge  
Ø (050) 54.64.26  
Privé : (02) 731.74.66

### BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

#### BELGIE

#### 22/138 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 8 tot en met 19 november 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en midden sector, als volgt :

- week van 8 tot 12 november 1982 : op dinsdag 9 en woensdag 10 november 1982.
- week van 15 tot 19 november 1982 : op dinsdag 16, woensdag 17, donderdag 18 en vrijdag 19 november.

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

(Med. A.A. Sch. — 13-10-82).

#### 22/139 Noordzee. — Scheur. Wrakboei opgenomen.

Wrak geruimd tot omringende bodem.

Positie : 51°24'04"N — 3°05'57"E.

1. Schrappen op bovenvermelde positie :

- a. het teken van een afgedregd wrak 108 dm;
- b. RZHS lichtboei, FI (2) 10 s, gemerkt « Wk 108 dm ».

2. Aanbrengen op bovenvermelde positie : het teken van een wrak, ongevaarlijk voor de bovenwaterscheepvaart.

B.a.Z. 13/112(T) — 1977 vervalt.

Zie Belg. krtn. D 11, D 101 en 104/12 en Lichtenlijst 1979 — No 69).

(Hydrografie en Loodswezen — Oostende)

#### 22/140 Schelde. — Omgeving Zandvliet.

Wijziging betoning en verlichting.

Schrappen : de melding « met RACON » op de rode lichtboeien :

- a) pos. ± 51°22,0'N — 4°13,5'W, gemerkt « 76 »;
- b) pos. ± 51°20,2'N — 4°16,6'W, gemerkt « 80 ».

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/6-7 en Lichtenlijst 1979 Nos 782 en 814).

(Antwerpse Zeediensten — 18-10-82).

#### NEDERLAND

#### 22/141 Westerschelde. — Drempel van Borssele.

Betoning wijziging.

1. Verplaatsen naar :

- a. 51°25'09"N — 3°42'09"E (± 200 m SE) groene lichtboei 9;
- b. 51°24'40"N — 3°42'42"E (± 200 m NNW) W-card. lichtboei PvN-E;
- c. 51°23'45"N — 3°43'06"E (± 450 m SSE) rode ton 4 en vernummern in « 4A ».

2. Aanbrengen op :

- a. 51°24'10"N — 3°42'54"E een rode stompe lichtboei (voorzien van rarefl.) « 4 » : Iso. R. 4 s;
- b. 51°24'10"N — 3°42'57"E een gele stompe ton (voorzien van rarefl.) « 4 ».

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 Nos 518 en 531).

(Ned. B.a.Z. 3622 — 1982).

# Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

## BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn op onze drukkerij verkrijgbaar.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen  
Deel II door Gaston en Roland Desnerck.  
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1982.  
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 95 fr.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982  
aangevuld tot einde december 1981.  
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
4. Moderne Autosnelwegenkaart van België.  
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.  
Verschillende soorten zeevis  
Schaal- en weekdieren  
Sport- en lijnvis  
Noord-Amerikaanse vis  
Prijs 410 fr. + 68 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.  
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.  
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. Hoogwaterboekje 1982 30 fr. (BTW inbegrepen) + 9 fr. verzendingskosten.
9. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
10. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

# WADDEN-GARNALENVISSERS MET DE RUG TEGEN DE MUUR

Aan de Nederlandse „Stuurboord-Visserij-Editie" ontlent wij dat de garnalenvissers op de Waddenzee, door de schuld van de garnalenvissers uit Zeeland, straks hun vaartuigen zullen mogen aan de kant leggen.

In Nederland is er een opvang voor garnaal ingesteld, waarbij zowel de Zeeuwse garnalenvissers als deze uit de Waddenzee aangesloten zijn. De Nederlandse garnaal die door een zeef van 7 mm. gegaan is, wordt opgevangen wanneer de bodemprijs van 2,13 gulden niet gehaald wordt. De beursschommelingen niet te na gesproken is dit ongeveer 38 fr. het kg. De kleinere garnaal wordt opgevangen aan iets boven de 32 B.fr. het kg. Dit geldt zowel voor de Zeeuwse vissers als voor diegenen op de Waddenzee.

Waar het echter uit de hand loopt is het feit dat de Zeeuwen met grote kotters met motorvermogen van 300 pk maar met trekvermogen van 500 pk op garnaal vissen. Eén en ander is het gevolg dat bv. in één enkele week door de Zeeuwse garnalenvissers, drie honderd duizend kg. in de afslag van Lauwersoog gezet werd. Dergelijke aanvoer kunnen noch de handel noch de pellerijen de baas. Het gevolg hiervan is dat in diezelfde week 13 duizend kgr. garnaal te Lauwersoog werd opgevangen, doorgedraaid zegt men in Nederland. Voor de grote garnaal die aan 38 fr. het kg. opgevangen wordt, krijgt de aanvoerder uit het opvangfonds echter slechts 32 fr. uitbetaald. Voor de kleinere opgevangen garnaal krijgt de visser iets beneden de 21 fr. uitbetaald. Wanneer echter dergelijke hoeveelheden opgevangen worden dan is het opvangfonds niet meer bij machte aan haar uitkeringen te voldoen. Het voor de hand liggend besluit is dan zonneklaar, namelijk verhoging van de heffingen op de garnaal. Aldus werd de heffing op de van 2 cent afgeslagen garnaal per kg' tot 5 cent opgedreven, dat wil zeggen tot 0,90 B.fr. De kleine garnalenvissers uit de Wadden met hun 100 pk aanzien zich hier nu echter als het slachtoffer van de wilde aanvoer door de grote Zeeuwse kotters, die de grote schuld hebben aan de opvang. Op een aanvoer van duizend kg. door de kleinere vaartuigen maakt dit toch altijd ongeveer duizend B. fr. per reis, en dit is er nu juist te veel aan. De Waddenzee-garnalenvissers stellen het duidelijk dat zij tweemaal het slachtoffer zijn van de grote Zeeuwse garnalkotters. Eénmaal omdat de massa-aanvoer door deze zware pk-schepen de markt heeft oververzadigd waardoor de prijs pijlsnel omlaag gegaan is en een tweede maal door de hieruit volgende opvang van garnaal met als gevolg een optrekken van de heffing op de geveilde garnaal. Zij wensen dan ook dat men in de Producentenorganisatie in Den Haag beter de belangen zou waarnemen van garnalenvissers van de Waddenzee, des te meer omdat deze vissers het doorgaans met garnaal alleen moeten stellen en de Zeeuwse garnalenvissers nog over een kontingent vis beschikken waarop zij, in perioden dat de garnalenvisserij niet rendend is, uitvaren.

Men overweegt dan ook ernstig om voor de Waddenvissers een eigen Producentenorganisatie op te richten, die alleen het waarnemen van de belangen van de eigen vissers zal voor doel hebben.

Als eerste protestmaatregel zijn de meeste van de Waddenzee-garnalkotters niet uitgevaren omdat zij uit hun kosten niet meer komen, vooral als gevolg van de hoge brandstofprijzen.

## NADELEN VAN DE ENE ZALIGMAKENDE PRODUCENTENORGANISATIE

Dit alles bewijst weer eens dat één enkele producentenorganisatie het niet kan waar maken om de belangen van zelfs één enkele visserij te verdedigen wanneer deze visserijen uit elkaar liggen en bepaalde verschillen in het kottervermogen en het gebied waar gevist wordt optreden. Wanneer we deze lijn doortrekken dan geldt dit des te meer voor visserijen van verschillende aard en op verschillende soorten. Naar gelang wie het voor het zeggen heeft in deze betrokken producentenorganisaties is het onvermijdelijk dat de één of andere soort visserij meer aan de bak komt dan de andere. Deze belangen zijn niet alleen haven- of streekgebonden zoals we dit voor de garnalenvisserij in Nederland vaststellen, maar ook volgens de soort visserij. Het is dus duidelijk dat slechts een pro-

ducentenorganisatie de belangen van één groep kan verdedigen wanneer zij zich beperkt tot de belangenverdediging van deze enkele groep. We kunnen hierover een ganse lijst van strekkende voorbeelden geven aan de hand van de in de praktijk opgetreden problemen.

## LICHTE FUEL

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

## "HET VISSERIJBLAD"

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

## UIT TER HAND TE KOOP VISSERSVAARTUIG Z.405 „KAMINA"

- zijnde in staal gebouwd in 1955 op de werven BOCHER te Zeebrugge, met een brutotonnemaat van 131,15 en een nettotonnemaat van 38,65.
- de lengte bedraagt 26,30 m. en de breedte 6,20 m.
- de holte midscheeps is 3,15 m.
- het schip is uitgerust met een Lister Blackstone motor, type ERS6M, bouwjaar 1965 met een vermogen van 450 pk.

**TE BEZICHTIGEN: in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge.**

Voor alle verdere inlichtingen wende men zich tot Meester **CLAESSENS** Ignace, advocaat te 8370 Blankenberge, Albertstraat 11, in zijn hoedanigheid van curator over de faling van reder Stanislas Valcke, wonende te 8390 Knokke-Heist, Duinbergenlaan 23.

## UIT TER HAND TE KOOP VISSERSVAARTUIG Z.198 „LORENZO"

Zijnde een vissersvaartuig uit staal, gebouwd in 1967 op de werf J. DEWEERT te Oostende, met een brutotonnemaat van 146,70 en een nettotonnemaat van 47,57, hebbende een lengte van 29,20 m., een breedte van 7,28 m. en een holte van 2,90 m. en uitgerust zijnde met een motor A.B.C. type 8MDX - 500 P.K., bouwjaar 1966 - nr. M 8762, thuishaven Zeebrugge.

**TE BEZICHTIGEN: in de vissershaven te Brugge-Zeebrugge.**

Voor alle verdere inlichtingen wende men zich tot Meester **CLAESSENS** Ignace, advocaat te 8370 Blankenberge, Albertstraat 11, in zijn hoedanigheid van curator over de faling van de P.V.B.A. REDERIJ VANTORRE-VERGAERDE, met maatschappelijke zetel te Knokke-Heist, Hermans Liebaertstraat 32.

## WEST-VLAANDEREN MARITIEM

Het voortreffelijk tijdschrift „West-Vlaanderen werkt” is een tweemaandelijks uitgave, verzorgd door het W.E.S., het Westvlaams Economisch Studiebureau, in opdracht van het provinciebestuur van onze kustprovincie.

Zo pas kwam een speciaal lijvig nummer van „West-Vlaanderen werkt” van de pers onder de titel „Dossier West-Vlaanderen Maritiem”. Met een ten geleide van Graf. dr. ec. O. Vanneste, gouv. w. en voorzitter van de W.E.S., bevat dit nummer een hele reeks bijdragen die, op het kusttoerisme na, de vele aspecten aansnijden die de binding van onze provincie met de zee aantonen.

Een pleiade van vooraanstaande en deskundige auteurs heeft er voor gezorgd dat een uiterst lezenswaardig dossier werd samengesteld dat ook in visserijkringen zijn weerklank zal vinden. Vermelden wij hier alvast het lijstje van de auteurs en de door hen behandelde onderwerpen.

Hoogst boeiend is de uitgebreide studie die ere-sekretaris-generaal Walter Debrock geleverd heeft in zijn hoedanigheid van Voorzitter van de Marine Akademie en waarin hij op snedige wijze de historische binding van West-Vlaanderen met de zee uit de doeken doet. Wie wat meer wil weten over de visserij in vroeger eeuwen, mag niet nalaten deze bijzonder goed gedocumenteerde bijdrage van de heer Debrock te lezen. Een boeiende belevenis.

Van de hand van de heer Marcel Poppe, sekretaris-generaal bij Verkeerswezen, is het artikel getiteld „België op de Wereldzeeën”. Het behandelt de evolutie van onze koopvaardijvloot, de plaats van deze vloot in de wereldvloot en de problemen waarmee deze sektor de jongste decennia gekonfronteerd wordt.

Eenigszins op eenzelfde spoor zit de heer Fernand Traen, MBZ-voorzitter, die de veranderingen onder de loep neemt in de scheepvaart en de gevolgen ervan voor de havens in het algemeen en voor de uitbouw van Zeebrugge in het bijzonder.

Dr. ec. N. Vanhove, directeur-generaal van de GOM-West-Vlaanderen, wijst in een artikel met als titel: „Maritieme Industrialisering in West-Vlaanderen” op de rol van de havens als vestigingsplaatsen voor industriële bedrijven. In zijn besluit herinnert hij aan de berekening door het W.E.S. gemaakt van de weerslag van de uitbouw van de haven van Zeebrugge op de werkgelegenheid. Hierbij wordt gesteld dat deze uitbouw, binnen een decennium en mits een hernemende internationale economische conjunctuur, rond de 9.000 bijkomende arbeidsplaatsen kan opleveren, waarvan de helft door de industrie voor zijn rekening zou worden genomen.

Een volgende bijdrage behandelt „De evolutie van de voornaamste trafieken van de hand van de heer A. De Raes, stafmedewerker bij de G.O.M.-West-Vlaanderen.

Uiterst boeiend en goed geïllustreerd is het artikel van Ir. R. Simoen, inspekteur-generaal bij Bruggen en Wegen, die onze aandacht opeist voor de uitbouw van de haven van Zeebrugge.

Onze eigen Belgische zeevisserij wordt toegelicht door de heer W. Van Roose, sekretaris van de Bedrijfsraad voor de Visserij. Hierbij dient aangestipt dat ook het wetenschappelijk onderzoek in de zeevisserij in deze bijdrage niet vergeten wordt.

Tenslotte vraagt kapitein-ter-zee P. Van Damme aandacht voor de rol die de Belgische Zee-macht speelt in dienst van de economie.

„Het Visserijblad” feliciteert zijn kollega's van „West-Vlaanderen Werkt” voor de uiterst boeiende en nuttige bijdragenreeks in dit speciaal „Maritiem” nummer. Wij nemen ons voor, met de toestemming van de auteurs, in de volgende nummers van ons blad, alvast de artikelen over te nemen die rechtstreeks op de zeevisserij betrekking hebben. In dit verband denken wij in de eerste plaats aan de bijdragen van de heren Debrock en Van Roose, die respectievelijk de historische binding van West-Vlaanderen met de zee, en de Belgische zeevisserij behandelen.

# 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

## SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Nadat de Z.53 op de slipway was geplaatst werd vastgesteld dat de kimkiel aan bakboordzijde op twee plaatsen beschadigd was. Dat is het restant van een maand terug toen, bij het winden van de visboelen aan bakboordzijde, een zwaar stalen anker werd boven gehaald dat meerdere malen tegen de scheepsrump had geslagen.

■ Tijdens het meren is de Z.196 in aanvaring gekomen met de aldaar gemeerd liggende Z.190. Hierdoor liep laatstvernoemd vaartuig averij op aan de stuurboordreling ter hoogte van de stormkap.

■ Op de visgronden hoorde men aan boord van de Z.47 plots enkele harde kloppen in het achterschip. Onmiddellijk werd de schroef uitgeschakeld maar een onderzoek leverde niets abnormaals op.

■ In de Zeebrugse vissershaven werd de aldaar gemeerd liggende Z.60 aangevaren door de B.5 die wilde aanleggen. De reling aan bakboordzijde werd over een lengte van vier tot vijf meter ingedekt.

■ Tijdens de haringvisserij kwam de O.127 plots stuurloos te liggen. Een onderzoek wees uit dat de olieleiding van de stuurmachiene lek gekomen was. Noodgedwongen moest men de sleephulp inroepen van de O.303 waarmee de spanvisserij wordt bedreven.

### IERLAND

Ierland is met zijn zesjarenprogramma voor de bouw van een controlevloot ter bescherming van de visserij in de visserijzone van de Gemeenschap, lopende van 1/1/77 tot 31/12/82 en waarvoor door de Gemeenschap bijna twee miljard B.fr. ter beschikking werd gesteld, niet rond gekomen. De Brusselse EEG-Commissie is thans van oordeel dat aan Ierland twee jaar meer wordt toegekend voor de uitvoering van dit programma.

## 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



# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een enkele IJslandse vangst, aangevoerd door een van de twee nog in bedrijf zijnde IJslanders. Een vangstje van rond de 500 bennen dat toch een vrij hoog bedrag opleverde van 1,4 miljoen. Rode zeebaars werd het meest gebracht en kreeg tussen 2.200 en 3.000 fr. de ben volgens de soort. Voor blauwe leng werd boven de 80 fr. het kg. betaald terwijl ook koolvis erg duur van de hand ging.

Van de andere visgronden werd evenmin veel vis gebracht. Een paar schepen van de Monkey Bank met hoofdzakelijk schelvis en totten. Schelvis die zeer duur was en dinsdag tot 81 fr. het kg. noteerde. De grote totten kregen die dag tot 43 fr. Kabeljauw was eveneens erg duur, de gullen deden niet onder en kregen eveneens tot 90 fr. terwijl kabeljauw maandag tot 112 fr. haalde. De wijtingprijs is teruggelopen, dit door de grotere aanvoer van deze soort door de kustschepen. Enkele tientallen bennen gingen zelfs naar de opvangregeling en dat zonder dat er een authentieke IJslander op de markt was.

De tongen vertoonden ook neiging tot prijsdaling. Lappen zakten dinsdag onder de 300 fr. terwijl grote tong rond de 335 fr. kreeg. De kleine sorteringen moesten het stellen met prijzen tussen 110 en 160 fr. het kg.

Roggen zijn schaars geweest, de meeste sorteringen kregen dan ook hoge prijzen, keilrog tot 96 fr. het kg. Voor grote steenschol en middensortering is de prijs wat opgelopen ten overstaan van de voorgaande weken. Voor schol, waarvan alleen maandag een noemenswaardige vangst gebracht werd, lagen de prijzen op een behoorlijk peil. De platjes geraakten zelfs verkocht aan 32 fr. het kg.

De haringvisser hebben een goede week achter de rug. Grote vangsten, die wel erg ver gehaald moeten worden waardoor soms tamelijk laat gemarkt werd. De prijzen schommelden gewoonlijk tussen 12 en 16 fr. het kg.

Voor de kustvisser blijft de garnaal de grootste troef. Erg ruime vangsten nog steeds die verkocht werden tussen 15 en 45 fr. het kg. Gewoonlijk wordt echter tussen 25 en 35 fr. betaald. Toch ook al enkele visvangsters op de markt. De kleine vangstjes geven dank zij de hoge gulprijzen, behoorlijke resultaten. De gedaalde wijtingprijs trekt wel een streepje door de rekening.

## VRIJDAG 22 OKTOBER 1982

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
Z.499	18	110	3.280	969.038
MONKEY BANK				
O.134	—	395	—	886.320
KUST				
N.719/O.319	—	70	—	62.300
O.26/706	—	100	—	97.000
N.3/O.232	—	415	—	356.750
O.135/275	—	746	—	635.040
O.127/303	—	457	—	396.150
O.141/369	—	276	—	240.480
O.123/306	—	310	—	265.100
O.128/279	—	303	—	266.580

## MAANDAG 25 OKTOBER 1982

IJSLAND				
O.129	—	495	—	1.415.965
WEST				
O.274	—	470	—	1.189.228
N.709	—	190	—	670.047
NOORD				
O.83	—	425	1.100	1.358.866

Z.284	—	100	660	397.128
KUST				
N.41/O.26	—	918	—	566.750
O.123/306	—	724	—	494.984
N.3/O.232	—	1.088	—	708.208
O.309/N.719	—	501	—	349.530
N.40/752	—	369	—	245.192
O.128/279	—	842	—	519.714
O.127/303	—	820	—	502.360
O.141/369	—	378	—	230.334
O.135/275	—	198	—	122.970

## DINSDAG 26 OKTOBER 1982

WEST				
N.708	—	175	—	510.273
N.45	—	—	—	468.500
KANAAL				
N.36	—	285	4.300	2.062.945
MONKEY BANK				
O.285	11	160	—	389.559
KUST				
O.141/369	—	844	—	617.142
N.3/232	—	1.008	—	692.588
O.135/275	—	840	—	601.300
O.309/N.719	—	472	—	340.716

O.128/279	—	459	—	313.348
O.123/306	—	739	—	527.056
O.127/303	—	768	—	578.964

## WOENSDAG 27 OKTOBER 1982

WEST				
O.226	—	140	—	358.813
O.35	—	160	—	436.993
KANAAL				
Z.34	—	175	3.020	1.022.294

## IJSLANDSE VISSOORTEN

	25-10	
Gr. schelvis	65,00/	64,00
Mid. schelvis	57,00/	62,00
Kl. schelvis	40,00/	52,00
Kabeljauw	86,00/	
Gul	70,00/	78,00
Wijting	56,00/	
Schaat	107,00/	
Zeebaars	50,00/	62,00
Witte leng	74,00/	
Blauwe leng	60,00/	82,00
Schartong	36,00/	50,20
Heilbot	/	
Koolvis	52,60/	62,00
Hondstong	36,00/	52,00
Zeewolf	75,40/	
Staart	/	

## Verwachtingen

### VRIJDAG 29 OKTOBER :

IJSLAND : O.317 (550 m ttz 150 kools, 200 bennen, 100 schelvis en totten, 50 blauwe leng en 50 varia)

IJSLANDSE CARGO : 2500 m. rode zeebaars.

NOORD : O.229 (185 m. ttz. 40 gul, 50 wijting, 30 rog, 50 grondvis, 15 haaien).

### DINSDAG 2 NOVEMBER :

IJSLAND : „ELZA” met 2300 rode zeebaars.

KANAAL : O.518, O.33.

WEST : N.597, O.470, N.736, O.118 O.243.

### WOENSDAG 3 NOVEMBER :

WEST : N.706, O.114.

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 21 OKTOBER

Z.92	N	400	520	12	1.296.720
Z.181	KRP		85	10	398.450
					1.695.170

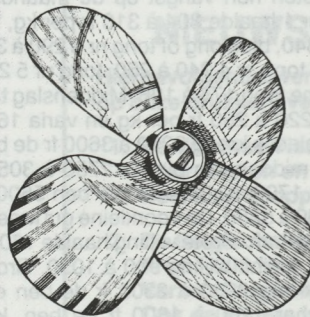
### VRIJDAG 22 OKTOBER

Z.462	W	1200	180	12	735.398
Z.44	W	1800	250	11	1.032.532
Z.471/472			20	1	75.750
Z.578/580			70	2	283.770
Z.403/501			35	2	152.086

## VANVOORDEN GROEP

### Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ  
Mangaanbrons en  
nikkelaluminiumbrons



## VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

Z.201/601	60	2	302.140
O.554/560	40	2	219.480
			2.801.156

#### MAANDAG 25 OKTOBER

Z.483 N	400	400	14	1.158.210
Z.512 W	1000	60	6	383.690
Z.296 W	3200	350	14	1.448.200
N.15 W	4000	330	14	1.828.260
Z.84 N	700	450	14	1.760.399
Z.289 W	2200	240	13	1.459.650
Z.507 W	1500	150	14	799.650
Z.584 N	400	370		1.192.939
Z.578/580				211.600
Z.471/472				271.050
Z.554/560				261.360
Z.201/601				266.246
				11.041.254

#### DINSDAG 26 OKTOBER

Z.408 W	800	50	7	255.180
Z.43 W	2200	220	14	892.090
Z.99 W	1500	300	14	1.133.931
Z.307 KRP		135	10	463.369
Z.403/501				133.090
2.877.660				

#### WOENSDAG 27 OKTOBER

Z.60 N	500	400	20	1.212.641
Z.16	3500	250	12	1.121.225
Z.519 N	500	200	11	792.860
Z.126 N	400	250	10	787.847
Z.89 W	2000	300	12	1.257.610
Z.559 KRP		160	10	563.137
Z.55 W	500	25	6	258.710
Z.578/580		50	1	156.970
				6.151.000

## NIEUWPOORT

#### DONDERDAG 21 OKTOBER 1982

##### GARNAAL

N.349	509 kg.	16.961 fr.
N.700	279 kg.	10.985 fr.
N.106	198 kg.	6.930 fr.
N.782	341 kg.	12.276 fr.

#### VRIJDAG 22 OKTOBER 1982

##### VIS

Z.525	3.098 kg.	313.067 fr.
N.22	427 kg.	16.135 fr.
N.720	427 kg.	16.135 fr.
N.172	802 kg.	37.820 fr.
N.788	801 kg.	37.820 fr.
N.88	604 kg.	25.569 fr.
N.590	604 kg.	25.570 fr.
N.575	824 kg.	55.887 fr.
N.346	626 kg.	27.801 fr.
N.738	627 kg.	27.801 fr.

##### GARNAAL

N.349	408 kg.	14.973 fr.
N.700	253 kg.	10.120 fr.
N.211	317 kg.	19.292 fr.
N.106	47 kg.	2.094 fr.
N.782	241 kg.	11.564 fr.

Eén bokkennisser, één kustvaartuig en vier koppels spanvissers losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong en variatie plus Westvis vormden het assortiment der aanvoer, zodat alle handelaars het voor hen nodige aankopen konden. Tong nr. 1 kreeg 305 à 310 fr./kg en tong nr. 2 360 à 368 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 330 à 340 fr./kg betaald en voor fruittong of tong nr. 4 230 à 245 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 200 à 224 fr./kg en kleine tong 155 à 170 fr./kg. Grote tarbot bekam 405 à 410 fr./kg, middenslag tarbot 280 à 300 fr./kg, varia 180 fr./kg en griet 200

à 240 fr./kg. Grote pladijs haalde 2750 à 3000 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 2900 à 3100 fr. de ben en visjes 1150 à 1300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5200 à 5500 fr. de ben geveild en gul tegen 2400 à 4500 fr. de ben, dit volgens sortering. De schaars aangevoerde rog kreeg 82 à 90 fr./kg als marktprijs en zeehond 1750 à 2000 fr. de ben. Grote wijting werd aan 2200 tot 2500 fr. de ben geveild en kleine wijting aan 850 tot 1000 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 1900 tot 2250 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar aan 1750 tot 1900 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1750 à 2250 fr. de ben werd neergepend. Staartvis bekam 314 à 320 fr./kg en tongschar 90 à 110 fr./kg. Op de vrijdagmarkt werd een ruime belangstelling der handelaars vastgesteld, plus een lonende prijsnotering voor alle aangevoerde soorten.

#### ZATERDAG 23 OKTOBER 1982

##### GARNAAL

O.599	123 kg.	5.656 fr.
N.211	302 kg.	11.424 fr.

#### MAANDAG 25 OKTOBER

##### VIS

N.511	1374 kg	89.578 fr
N.172	1100 kg	42.515 fr
N.788	1101 kg	42.515 fr
N.346	628 kg	31.315 fr
N.738	629 kg	31.315 fr
N.88	703 kg	32.705 fr
N.590	703 kg	32.705 fr
N.22	626 kg	27.250 fr
N.720	626 kg	27.250 fr
N.710	529 kg	52.484 fr

##### GARNAAL

N.700	422 kg	16.689 fr
N.211	439 kg	23.588 fr
N.349	585 kg	23.355 fr
N.106	298 kg	5.006 fr
N.782	434 kg	7.177 fr

Vier koppels gullevisers en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr 1 haalde 304 à 310 fr per kg, tong nr 2 336 à 340, bloktong of tong nr 3 290 à 300, fruittong of tong nr 4 240 à 250, tong nr 5 213 à 220 en kleine tong 175 à 196. Middenslag tarbot bekam 220 à 280 fr per kg en varia 165 à 180. Grote pladijs kreeg 3250 à 3600 fr de ben, drieling of middenslag pladijs 2750 à 3050, visjes 1100 à 1700. Kabeljauw per ben 5600 à 5700, gul 2900 à 5250. De voorkleine gul kreeg 3200 à 3350 per ben. Grote wijting haalde 1600 à 2700 de ben, kleine wijting 900 à 1050. Grote zandschar kreeg 2200 à 2300 fr de ben en kleine zandschar 1700 à 1800 fr de ben, knorhaan 1900 à 2300. Eveneens losten vijf garnaalvaartuigen 2178 kg garnaal waarvan de prijs van 14 tot 43 fr het kg varieerde.

#### DINSDAG 26 OKTOBER 1982

##### GARNAAL

N.349	467 kg.	8.766 fr.
N.211	167 kg.	3.257 fr.
N.700	306 kg.	6.732 fr.

#### WOENSDAG 27 OKTOBER 1982

##### VIS

Z.551	427 kg.	39.038 fr.
N.723	4.915 kg.	159.619 fr.
N.346	1.635 kg.	35.152 fr.
N.738	1.634 kg.	35.153 fr.
N.88	1.329 kg.	27.895 fr.
N.590	1.329 kg.	27.895 fr.
N.172	568 kg.	12.733 fr.
N.788	568 kg.	12.734 fr.
N.22	569 kg.	18.633 fr.

N.720	570 kg.	18.634 fr.
N.710	449 kg.	57.157 fr.

##### GARNAAL

N.211	388 kg.	11.072 fr.
N.700	301 kg.	11.116 fr.

Vier koppels spanvissers, één vaartuig van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr. 1 werd 295 à 300 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 298 à 310 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 275 à 290 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 265 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 224 à 230 fr./kg en kleine tong 194 à 200 fr./kg. Grote tarbot bekam 310 à 330 fr./kg, middenslag tarbot 235 à 280 fr./kg, varia 160 à 185 fr./kg en griet 180 à 220 fr./kg. Grote pladijs haalde 3000 à 3250 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 2750 à 3000 fr. de ben en visjes 1100 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 4800 fr. de ben geveild en gul tegen 2500 à 4000 fr. de ben, dit na rato van kwaliteit en grootte. Moerrog en tilten werden aan 80 tot 90 fr./kg genoteerd en voor scherpstaarten werd 75 à 80 fr./kg geboekt. Grote wijting werd tegen 1150 à 1450 fr. de ben geveild en kleine wijting tegen 850 tot 1000 fr. de ben. Zelfs diende de kleine wijting van extra kwaliteit tegen de opvangprijs aan de markt onttrokken te worden en werd die soort tot vismeel verwezen. Nogmaals werd bewezen dat wijting als consumptieproduct in handelskringen niet geveerd wordt en dat bij een grote aanvoer er geen voldoende afzetgebied aanwezig is. Grote zandschar werd aan 2100 à 2250 fr. de ben geboekt, kleine zandschar aan 1500 tot 1650 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1650 à 2000 fr. de ben werd neergepend.

Zeehond haalde 2.000 à 2.200 fr. de ben en zeehaai 400 à 600 fr. de ben.

Robaard werd tegen 65 à 75 fr./kg. opgekocht en rode soldaten tegen 70 à 80 fr./kg.

Tongschar kreeg 80 à 130 fr./kg., koningsvis 168 à 175 fr./kg. en zonnevis 280 à 300 fr./kg.

Vanwege de handelaars viel een geringe interesse op de woensdagmarkt te bespeuren en de geboekte prijsnoteringen konden slechts matig genoemd worden.

Ingewijden denken dat het mooie weer en de milde temperatuur van het zeewater oorzaken zijn van de geringe vangsten der gullevisers.

Voor wat de spanvisserij betreft, mag gezegd worden dat de geboekte resultaten absoluut niet aan de gestelde verwachtingen beantwoorden. Zo lopen vele vissers er heden langs de kaai lusteloos bij en zinkt de moed hen in de schoenen. Men hoopt op een weersverandering die een gunstige kentering voor het gulseizoen teweeg brengen kan.

#### VISAANVOER

	kg	fr
22 okt.	8.987	588.735
25 okt.	8.343	409.632
27 okt.	13.993	444.643

#### GARNAALANVOER

	kg	fr	min	max
21 okt.	1327	47.152	31	40
22 okt.	1266	52.913	36	50
23 okt.	425	17.080	32	42
25 okt.	2178	67.815	14	43
26 okt.	940	18.755	18	22
27 okt.	689	22.188	25	41

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	25 okt.		26 okt.		27 okt.	
Lappen .....	320	329	299	310	291	
Grote .....	332	336	331	360	335	336
3/4 .....	247	278	252	260	226	233
Bloktongen .....	207	238	197	207	152	161
Vóór-kleine ..	186	200	140	162	130	136
Kleine .....	133	150	122	127	105	110
Slips .....			111		100	103

### ZEEBRUGGE

	25 okt.		26 okt.		27 okt.	
Grote .....	351	335	343	345	337	343
Bloktong .....	368	349	269	348	336	342
Fruittong .....	271	278	251	277	245	269
Schone kleine ..	163	180	167	178	148	172
Kleine .....	130	142	140	129	124	129
Tout petit .....	113	127	111	120	105	127
Slips .....	106	115	107	112	108	115

### NIEUWPOORT

	25 okt.		26 okt.		27 okt.	
Tong I .....	304	310			295	300
Tong II .....	336	340			298	310
Tong III .....	290	300			275	290
Tong IV .....	240	250			265	270
Tong V .....	213	220			224	230
Kleine tong .....	175	196			194	200

## PLADIJS

### OOSTENDE

	25 okt.		26 okt.		27 okt.	
Platen ..	53	58	56		46	
lek (groot-klein) ...	46	48	45	50	43	
Derde slag .....	40	44	30	37	40	
Platjes .....	30	34	28		22	

### ZEEBRUGGE

	25 okt.		26 okt.		27 okt.	
I .....	47	49	47	48	45	50
II .....	47	46	55	46	45	50
III .....	45	43	44	46	42	45
IV .....	32	34	28	31	34	36
V .....						

### NIEUWPOORT

	25 okt.		26 okt.		27 okt.	
Moeien .....						
Grote pladijs .....	65	72			60	65
Drielingen .....	55	61			55	60
Platjes .....	22	34			22	30

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 31.10 tot 6.11.82

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u. (1)
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 31.10 en 6.11.82 (1)

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 18.00, te 19.45, en te 23.59 u., behalve op 6.11.82
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 31.10 en 1.11.82
- Op 6.11.82 bijk. afv. te 21.00 u.

### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.30 u. en te 05.15 u.
- Dagelijks te 06.45 u., behalve op 31.10 en 1.11.82

### Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10 u. (2)

### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 31.10.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 31.10 en 6.11.82
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 31.10 en 1.11.82
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 6.11.82

### Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22.45 u.
- Dagelijks te 00.10 u., behalve op 31.10 en 1.11.82.

## JETFOIL

(draagvleugelboten)

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50 en te 16.35 u.

### Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.20 (3) en te 17.50 u.

## BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn op onze drukkerij verkrijgbaar.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.  
Door Gaston en Roland Desnerck.  
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1982.  
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 120 fr.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982  
aangevuld tot einde december 1981.  
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
4. Moderne Autosnelwegenkaart van België.  
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.  
Verschillende soorten zeevis.  
Schaal- en weekdieren.  
Prijs 480 fr. + 81 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.  
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.  
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	25/10	25/10	25/10	25/10	26/10	26/10	26/10	26/10	27/10	27/10	27/10	27/10	27/10	27/10	25/10	27/10	
Tarbot grote	300	377	358	361	352		364	382	289	339	345	375				310	330
Tarbot middel	211	236	277	329	240	250	289	275	171	208	224	326	220	280	235	280	
Tarbot klein	176	220	176	217			139	167	113		175	208					
Griet groot	202	217	237	226			226	228	192		154	162				180	220
Griet middel	148	192	167	160			157	154	130		114	121					
Griet klein	120	169	122	97			80	108	74								
Schelvis groot	60	63			81	83											
Schelvis middel	51	55			52	57											
Schelvis klein	18	50			21	43											
Heek grote									103	107							
Heek middel					82	84			85								
Heek klein									63								
Lom																	
Leng	76								56								
Rog I			82	84			89				74	78					
Keilrog					91	96											
Rog	107				82				41	60							80 90
Tilten	83		84	85	82		86		48		70	74					75 80
Scherpstaart	58	71	94	92			98		27	34	80	86					75 80
Halve mans			65	66			64	68			47	51					51
Teelt			61	64			72				50	52					
Katrog			32	31			28	30			26	29					
Kabeljauw	76	110	82	84	74	92	88	79	64	90	89	92	112	114	90	96	
Gul (groot)	80	86	88	72	80	87	72		72	76	80	82	58	105	50	80	
Gul (middel)	70	77	73	67	65	78	71	73	66	71	64	82					
Gul (klein)	28	52	63	60	27	46	59	66	26	53	60	64					
Hozemondhamme			142	324	158	284	165	305	120	295	174	319					
Wijting groot	35	58	37	32	24	43	32		37	42	19	25	32	54	23	29	
Wijting klein	20	41			16	24			17	21			18	23	17	20	
Schar	29	51	17	19	13	28	19		15	22	24	27	36	46	35	45	
Stenschol	50	138			40	112			22	120							
Zeehaai	60	61	47		56	61	52	54	57	33	54	58				8	15
Hondshaai	44	60			14	26			11	17							
Doornhaai																	
Pieterman																	
Makreel																	
Horsmakreel																	
Zeekreeft																	
Schaat																	
Zeebaars (klipvis)																	
Kongeraal	33				26	43			9	27							
Schartong																	80 130
Volle haring	12	16			12	16											
Ijle haring																	
Haringshaai																	
Steenholk	36	40			19	37			12	22							
Heilbot																	
Steur																	
Koolvis																	
Zeewolf																	
Pollak									68								
Zonnevis																	280 300
Koningsvis	215																168 175
Vlaswijting																	
Zeeduivel																	
Schotse schol																	
Zeehond																	40 44
Bot													12	15	10	15	
Rode Poon (roobaard)									30	53							65 75
Grauwe poon (knorhaan)									8				38	46	35	40	
Rode knorhaan	52	100			90	100			22	91							
Posten	40	46															

# NEDERLAND

## IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 19 oktober** werd aangevoerd : 5 kisten tarbot en griet, 287 kisten kabeljauw, 1067 kisten wijting, 50 kisten schol, 92 kisten schar, 2 kisten makreel en 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg. :  
tarbot 17,20.

Per 40 kg:

harders 192-160, rode poon 120, tarbot 648-384, griet 152; kabeljauw twee 372-244, kabeljauw drie 240-228, kabeljauw vier 222-166, kabeljauw vijf 180-84, schol drie 140-122, schol vier 120-88, wijting drie 80-12,50, schar 104-80, makreel twee 40.

Aan de **woensdagmarkt van 20 oktober** werd aangevoerd : 425 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 145 kisten kabeljauw, 40 kisten schol, 59 kisten schar, 141 kisten makreel, 1.872 kisten haring en 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg. :

grote tong 21,74, grootmiddel tong 19,51, kleinmiddel tong 11,77, tong één 9,25-8,42, tong twee 7,70-7,39.

Per 40 kg:

tarbot 520, kabeljauw drie 222-214, kabeljauw vier 196, kabeljauw vijf 152-92, schol drie 150-126, schol vier 118-92, schar 96-81, wijting drie 69-24, makreel twee 57-22, schar tong 94-90, haring één 54-47.

Aan de **donderdagmarkt van 21 oktober** werd aangevoerd : 1.401 kg tong, 11 kisten tarbot en griet, 4 kisten tongschar, 137 kisten kabeljauw, 7 kisten schelvis, 28 kisten wijting, 173 kisten schol, 15 kisten schar en 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg. :

tarbot 19,68-19,00, grote tong 20,92-20,90, grootmiddel tong 18,83, kleinmiddel tong 11,45-10,60, tong één 8,94-8,58, tong twee 8,20-7,64.

Per 40 kg. :

tarbot 744-397, griet 500-244, tongschar 256-168, kabeljauw één en twee 262-234, kabeljauw drie 220-202, kabeljauw vier 212-210, kabeljauw vijf 210-88, schelvis twee 208, schelvis drie 246, schelvis vier 90, schol één 152-130, schol twee 148-128, schol drie 142-118, schol vier 120-82, wijting drie 90-72, schar 104-82, rode poon 132-70, steenbol 40, horsmakreel 72.

Aan de **maandagmarkt van 25 oktober** werd aangevoerd : 11.635 kg. tong; 780 kisten kabeljauw; 180 kisten tarbot en griet; 83 kisten schelvis; 509 kisten wijting; 1.533 kisten schol; 129 kisten schar; 3.720 kisten haring; 20 kisten makreel en 149 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg. :** tarbot 18,28-16,56; grote tong 21,45-20,44; grootmiddel tong 18,86-18,30; kleinmiddel tong 10,50-10,00; tong één 7,72-7,46; tong twee 6,81-6,53; zalm 19,00.

**Per 40 kg. :** tarbot 667-324; griet 483-180; kabeljauw één 264-216; kabeljauw twee 262-214; kabeljauw drie 222-192; kabeljauw vier 214-182; kabeljauw vijf 182-78; schelvis drie 162; schelvis vier 140-81; schol één 138-124; schol twee 132-124; schol twee 132-122; schol drie 124-98; schol vier 104-82; wijting drie 114-32; makreel twee 45-22; haring één 53-47; tongschar 232-52; schar 85-46; hammen zonder kop 718-604; hammen met kop 336-208; rogen 184-102.

## NEDERLAND

■ Heel wat sportduikers kregen in Nederland een bekeuring omdat het duiken zelf niet zoveel voor de zuivere sport beoefend werd, maar verbonden werd aan het stropen op de bodem van kreeft en oesters en er zelfs vis aan een spies gestoken werden. Daar zal wel altijd een belangrijk deel van de sportduikers niet van te weerhouden zijn en de eventuele bekeuring maar medegenomen worden.

■ De Stichting van de Nederlandse Visserij heeft, zoals dit trouwens overal gebruikelijk is, een wenslijst van wat de visserij verwacht aan de nieuwe informateur doorgespeeld. De visserij maakt echter een onderdeelje uit van het ministerie van landbouw en als we de nalatenschapslijst van de uittreedende minister De Koning, aan zijn eventuele opvolger nagaan, dan wordt er daar maar weinig over de visserij gesproken. Of het wenslijstje van de Nederlandse Visserij daar verandering zal kunnen inbrengen is meer dan twijfelachtig.

■ De Stichting van de Nederlandse Visserij heeft op het ministerie van economische zaken een onderhoud gehad met een... ambtenaar. Dit onderhoud ging over het voornaamste probleem in de visserij, namelijk de niet meer bij te houden verhoging van de brandstofprijzen. We kunnen ons reeds voorstellen dat de betrokken ambtenaren, de leden van de Stichting er zal op gewezen hebben dat hij de minister op dit pro-

bleem zal wijzen en dat deze ten eerste te gaan is met de Nederlandse visserij.

■ In Nederland beklagt men er zich over dat de afzet van de Nederlandse mossel in Frankrijk in 1982 achteruit gelopen is tegenover het vorig jaar. Nochtans was in 1981 een merkwaardige vooruitgang geboekt die zich aldus niet heeft doorgezet. Vele jaren terug was Frankrijk een goed afzetgebied voor de Hollandse mossel, maar dan is men in Frankrijk ook begonnen met de mosselteelt langs de daarvoor zeer goed geschikte Franse westkust, waardoor de Nederlandse leveringen gevoelig terugliepen. België blijft echter de beste afnemer van mosselen, dank zij de zeer populaire Belgische schotel „frietten met mosselen”.

■ Bij scheepswerf „De Schroef” in Sluiskil zullen drie garnaalkotters worden afgewerkt nadat de romp op een andere werf zal klaar gemaakt worden. De betrokken vaartuigen zullen allen onder de 70 brt blijven met een motor tot maximum 300 Pk, waarvan de sleepkracht echter niet opgegeven wordt. Het is duidelijk dat de kotters op maat gehouden worden om in de 12-mijlszone te kunnen vissen. Vroeger was dit slechts tot 50 Brt, maar op aandringen van de Nederlandse minister van landbouw werd dit door de EEG opgetrokken tot 70 Brt om heel wat, vooral Nederlandse vissers terwille te zijn.

## IN EN UIT BIJ DE NEDERLANDSE REDERIJ „KENNEMERLAND”

De bijna 80-meter diepvriestreiler „Hendrika-Johanna” van de rederij „Kennemerland” is te Harlingen bij scheepswerf „Welgelegen” te water gelaten. Het vaartuig wordt uitgerust met een Stork-Werkspoor hoofdmotor van 4.000 pk! Deze motor draait op zware motorolie vanwege de zware gasoliekosten. Het vaartuig zal nu verder afgebouwd worden en komt slechts in 1983 in de vaart.

Door de rederij Kennemerland werd anderzijds de oude „Hendrika-Johanna” van de hand gedaan. Het schip werd doorverkocht aan een re-

derij uit Zaïre. Het is een nog zeer goed vaartuig, gebouwd in 1967 en naderhand een paar malen omgebouwd tot diepvriestreiler. Wat de modernisatie en de diepvriestechiek betreft bleef het echter achternaahinken tegenover de ultra moderne uitgeruste diepvriestrellers, zodat de rederij ten slotte besloot het schip van de hand te doen. Nog altijd wel genoeg voor de ontwikkelingslanden. Het oude schip krijgt intussen een Belgische schipper voor Zaïre evenals Belgisch machinepersoneel tot de Zaïrezen zelf bij machte zullen zijn het vaartuigen te runnen.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 18 t/m 22/10

Door de kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
51.485 kg.	Tong	f 462.424,68	van f 21,62 tot f 5,98
14.588 kg.	Tarbot	f 182.199,92	van f 19,94 tot f 5,98
124.840 kg.	Schol	f 313.073,33	van f 3,85 tot f 1,70
62.840 kg.	Kabeljauw	f 172.330,29	van f 7,55 tot f 1,64
3.542 kg.	Griet	f 22.147,60	van f 7,55 tot f 4,23
10.450 kg.	Schar	f 17.554,79	van f 2,65 tot f 1,01
17.120 kg.	Wijting	f 22.251,31	van f 1,90 tot f 0,83
139.143 kg.	Diversen	f 575.589,15	
<b>423.978 kg.</b>		<b>f 1.767.571,07</b>	

## GROOT-BRITANNIE

■ De vier grote diepvriestrelers van de Britse rederij J. Marr & Son die door landsverdediging opgeëist werden voor dienst binst de Falkland-oorlog, zullen binnenkort terug hun thuishaven Hull vervoegen, nadat zij terug aanpassingswerken ondergingen, thans echter in omgekeerde orde, om weer klaar gestoomd te worden voor de visserij. De treilers „Junella” en „Farnella” hebben zelfs reeds hun proefreis afgelegd en zijn klaar voor de visserij. Zij zullen binnen de week gevolgd worden door de twee andere vaartuigen die eveneens gedemobiliseerd werden, namelijk de „Cordella” en de „Northella”.

■ The Eastern Sea Fisheries Committee in Groot-Brittannië, vindt het heel wat voordeliger om nog recente stilliggende vissersvaartuigen te huren en om te bouwen tot visserijwachtschip dan aan nieuwbouw te doen. Aldus werd de „Strandline” een kusttreiler gehuurd en ingezet voor patrouillevaarten op de kusten van de Wash en Lincolnshire.

■ Vertegenwoordigers van de producentenorganisaties uit Wales in Groot-Brittannië hebben laten weten dat zij niet bereid zijn hun eis voor een exclusieve 12-mijlszone voor de eigen vissers te verkopen voor een financiële steun vanwege de regering. Deze steun die broodnodig is, heeft daarmede niets te zien en kan zeker niet als smartgeld dienen voor het niet toekennen door de EEG van een eigen 12-mijlszone.

■ Een vismeelfabriek uit Aberdeen waarover voortdurend klachten bij de autoriteiten binnen kwamen over onwelriekende geuren, kreeg één maand tijd om een plan voor te leggen tot voorkoming van deze reukhinder en zes maand tot het uitvoeren van de waarborg gevende werken.

■ In Shetland wordt aan een overeenkomst gewerkt tussen de visserij en de kopers, enerzijds om te lage visprijzen, anderzijds om onregelmatige aanvoer te vermijden. In deze overeenkomst wordt overeengekomen een groot ten honderd van de aanvoer tegen vooropgestelde vaste prijzen te leveren. Het overschot zou in de afslag gezet worden. Men heeft de vaste prijs zodanig gezet dat de gemiddelde prijs over het jaar gezien hoger ligt dan deze in de vrije afslag. De vissers die tot de overeenkomst toetreden, moeten echter zorgen dat de vastgestelde hoeveelheden aangevoerd worden en in het seizoen van de smelt, niet tot deze visserij overgaan.

■ De Deense schipper Viggo Rasmussen is voor de Schotse Lerwick rechtbank veroordeeld tot een boete van 35 duizend B.fr. voor illegale visserij. Betrokken vaartuig, de „Furuno” deed aan Noorse poutvisserij 60 mijl oostwaarts van Shetland, toen het de inspectie kreeg van een Brits marinewachtschip. Een monster genomen van de gevangen vis, bracht aan het licht dat onder de pout bijna 23% gewone vis te vinden was, terwijl slechts 10% toegelaten is. De „Furuno” viste met een maaswijdte van 16 tot 50 mm., hetgeen legaal is, maar dan mag niet meer dan 10% bijvangst zijn. Ook het visnet ter waarde van 50 duizend B.fr. werd aangeslagen.

■ De Britse Sea Fish Industry Authority, zal na het experiment met de vistrein die de voornaamste Britse steden aandoet voor propaganda voor meer visverbruik, een studie verrichten voor uitbreiding van de visverkoop onder verse

vorm in de supermarkten. Deze studie zal ver-richt worden door een Londense gespecialiseerde firma in marktstudies.

## ALLERLEI

■ In Italië, een land dat eveneens tot de EEG behoort, zouden tongetjes van 10 cm. lengte vrij in de handel komen, dat wil zeggen, oogluikend vrij(!) In Spanje, een land dat zijn kandidatuur gesteld heeft voor een lidmaatschap in de EEG en waarschijnlijk binnen een paar jaar een aanvaardbaar lid zal blijken, brengen de vissers ongemeen kleine visjes op de markt en dit klein spul blijkt dan nog zeer gewild(!) Dichter bij ons, zowel in Nederland als in België is men ook niet vies van het, stiekem dan wel, in de handel brengen van tongetjes van 16 tot 18 stuks in één kg., terwijl officieel, 7 stuks in één kg. de officiële minimumlengte voorstelt. Wanneer men er van hogerhand werkelijk niet meer aan voorbij kan wordt dan een enkele keer opgetreden en dan maar liefst als het aanvoeren en het handeltje aan zijn laatste dagen toe is.

■ Langzamerhand dringt het ook tot de Britten door dat een exclusieve 12-mijlszone voor de eigen vissers niet haalbaar is en dat men best de 12-mijlszone aanvaardt met erkenning van de historische rechten van de vissers uit de partnerlanden tussen 6 en 12 mijl, behalve voor enkele gebieden. De grote vervaldag van 1/1/83 komt zeer dicht nabij en beter dan de chaos, waarbij de vissers uit de partnerlanden zelfs de 6 mijlszone niet meer zouden moeten eerbiedigen, kiest men eieren voor zijn geld.

■ Bij de EEG-besprekingen te Brussel en Luxemburg valt de isolatie van de Denen meer en meer op. Denemarken die voor het ogenblik het voorzitterschap van de Raad van ministers en van de EEG waarneemt, blijft zich halstarrig en koppig buiten elke overeenkomst houden, zolang men aan haar buitensporige eisen niet voldoet. De Britse vissers vrezen nu, dat de Denen, na het einde van het jaar, dan maar hun eigen wetten zullen stellen.

■ Volgens de Nederlandse ambassadeur te Brussel, zou de afzet van de Nederlandse mossel, best nog wat meer vaart kunnen bezorgd worden in het Walenland. We stellen de vraag wat het zou zijn, indien onze visventers, die er de Nederlandse mossel aan de man brengen, daar niet als gangmaker voor de Nederlandse mossel zouden optreden.

■ Volgens de Stichting van de Nederlandse Visserij zou het aandeel van de gasolieprijs in de brutobesommingen van de vissersvaartuigen, reeds meer dan 50% bedragen! Dit is een nieuw cijfer dat buitengewoon hoog ligt en zich waarschijnlijk slechts voordoet in de zeer motorintensieve boomkorvisserij. Wat echter van belang is, is het ten honderd van de gasolieprijs in de totale uitbatingskosten. Aan heel grote besommingen kan men wellicht nog iets over hebben. Dit is onmogelijk het geval met kleinere brutobesommingen waar dan nog meer dan 50% naar de gasoliekosten zou gaan.

■ Volgens heel wat Nederlandse vissers is de minister van landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, absoluut geen minister voor de visserij. Hij zou zelfs over heel wat zaken in de visserij onwetend zijn. Wij zelf zouden eerder zeggen dat hij wellicht wel op de hoogte is van heel wat zaken in de visserij en van de vele problemen, maar dat de visserij te weinig betekent voor een minister van LANDBOUW

## BLOKKADE IERSE HAVENS VOOR VRIJLATING IERSE VISSERS

Ierse vissers zijn vanaf verleden week begonnen aan een blokkade van de Ierse havens als protest tegen het in gevangenschap houden van de Ieren die aan illegale haringvisserij deden in de Keltische Zee. Men is begonnen met de havens Dublin en Galway, met daarna Cork, Castletownbere, Greenshore, Shannon en andere. De Ierse vissers zullen hun actie volhouden tot de opgesloten vissers vrij gelaten worden. In onze vorige uitgave deelden wij reeds één en ander mede over het gevangenzetten van de Ierse vissers, en over het inzicht bij de meerderheid van de andere vissers om tot spektakulaire acties over te gaan. Thans liet de Ierse minister voor de visserij, de heer Brendan Daly echter weten dat het in de hand ligt van de eigen opgesloten vissers om vrij te komen, door een borgsom te verlenen. De opgeslotenen weigeren dit echter. Er is dus geen blokkade nodig om uw kameraden vrij te krijgen, aldus Brendan Daly.

Wat nu de opening van de Keltische Zee voor de

## NEDERLAND

■ Vooraleer toelating kan verleend worden om de Nederlandse havens van de Westerschelde, namelijk deze van Vlissingen, Sloehaven, de Braakman, Breskens, Hansweert, enz., zal een onderzoek ingesteld worden naar een mogelijke graad van giftigheid van het slib. Dit gebeurt van Nederlandse zijde door het Rijksinstituut voor de Zuivering van Afvalwaters en langs Belgische zijde door het Rijksstation voor Visserij uit Oostende. Zo dit slib niet giftig is zal toestemming verleend worden tot het uitbaggeren en het naar zee voeren. Wat er gebeurt wanneer blijkt dat het slib wel giftig is, werd niet medegedeeld.

■ Volgens de Nederlandse ambassadeur te Brussel, zou de afzet van de Nederlandse mossel, best nog wat meer vaart kunnen bezorgd worden in het Walenland. We stellen de vraag wat het zou zijn, indien onze visventers, die er de Nederlandse mossel aan de man brengen, daar niet als gangmaker voor de Nederlandse mossel zouden optreden.

■ Volgens de Stichting van de Nederlandse Visserij zou het aandeel van de gasolieprijs in de brutobesommingen van de vissersvaartuigen, reeds meer dan 50% bedragen! Dit is een nieuw cijfer dat buitengewoon hoog ligt en zich waarschijnlijk slechts voordoet in de zeer motorintensieve boomkorvisserij. Wat echter van belang is, is het ten honderd van de gasolieprijs in de totale uitbatingskosten. Aan heel grote besommingen kan men wellicht nog iets over hebben. Dit is onmogelijk het geval met kleinere brutobesommingen waar dan nog meer dan 50% naar de gasoliekosten zou gaan.

■ Volgens heel wat Nederlandse vissers is de minister van landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, absoluut geen minister voor de visserij. Hij zou zelfs over heel wat zaken in de visserij onwetend zijn. Wij zelf zouden eerder zeggen dat hij wellicht wel op de hoogte is van heel wat zaken in de visserij en van de vele problemen, maar dat de visserij te weinig betekent voor een minister van LANDBOUW

haringvisserij betreft, is dit een zaak van de EEG-Ministerraad. Wel verklaarde de Ierse minister zijn bereidheid om nog deze week naar Brussel te gaan voor besprekingen tot de opening van betrokken gebied voor de haringvisserij voor de Ierse vissers.

Ondertussen namen de vissersvaartuigen stellingen in onder meer voor de haven van Castletownberry, waar zij kort hierop vervoegd werden door 20 vaartuigen uit Cork. Men denkt dat het nu wellicht tot een krachtmeting kan komen tussen de Ierse marine en de visserij. Feit is echter dat dergelijke krachtmeting gewoonlijk de gemoeieren verder opzweept en kan aanleiding geven tot een algemene actie van alle Ierse vissersvaartuigen.

De Ierse vissersvaartuigen laten nog wel de passagiersvaartuigen binnen, maar niet meer uit, evenmin als de vrachtschepen. Vermits de rechtbank weigert de vissers vrij te laten zonder het verlenen van een borgsom, en de vissers zelf geen borgsom willen bezorgen is een spoedige oplossing nog niet voor morgen.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIË

■ Twee Britse schippers van de Oostkust van Schotland zijn elk tot een boete van 10.000 B.fr. veroordeeld en het verbeurd verklaren van hun vistuig door de rechtbank van Berwick. Zij visten met een ondermaatse maaswijdte. Het gaat om een schipper uit Eyemouth en één uit Musselburgh.

■ Voor het Hof van Beroep te Ipswich werd een Britse schipper vrijgesproken voor het vissen op kabeljauw met een net met ondermaatse maten. De schipper was op tongvangst waarvoor de netmaaswijdte kleiner mag zijn dan voor het vissen op kabeljauw. Volgens de zeevisserij-officier was het niet de goede periode voor het vissen op tong en schreef de openbare aanklager dan ook het inzicht toe aan de schipper, om aan een gekamoufleerde kabeljauwvisserij te doen met te kleine netmaaswijdten. Gezien echter niets gemeld staat in de wet over de vangst wanneer men op tong vist, werd de betrokken schipper vrijgesproken niettegenstaande hij meer kabeljauw dan tong gevangen had. Ziedaar het belang van goed de wet te kennen, evenals de achterpoortjes.

■ In Groot-Brittannië bevechten de twee grote Britse vissersplaatsen op de Humber, namelijk Grimsby en Hull elkaar de aanvoeren van IJslandse grote treilers. Aldus kon verleden week Grimsby een zegebulletijn uitgegeven dat zij aan de afslag 4 grote IJslandse treilers kreeg tegenover nul voor Hull.

■ Iets meer dan 12 duizend bezoekers voor de Britse vistrein die ten behoeve van propaganda voor meer visverbruik een dertigtal grote steden in Groot-Brittannië aandoet. Dit gebeurde in twaalf halten, dus een gemiddelde van duizend mensen per stop. Hierin zijn de schoolkinderen niet begrepen die onder toezicht een geleid bezoek aan de vistrein brachten, waar heel wat proeviertjes en gratis bereide monsters uitgedeeld werden.

■ De 24-jarige Britse Macduff verdrinkt op zijn eerste reis aan boord van een garnaalvissersvaartuig uit Blyth in Northumberland. Tragische daarbij is dat hij juist 3 weken gehuwd was en het onmiddellijk na zijn huwelijksreis was dat hij aan boord van het garnaalship „Silver Cloud” over boord ging en niet meer kon opgevist worden. Zijn jonge vrouw is negentien jaar.

■ David Campbell uit Peterhead is voor de rechtbank van deze stad beboet voor 30 dui-

zend B.fr. voor het aan land brengen van... 148 stuk ondermaatse wijting, die hij in de afslag zette. We moeten toch toegeven dat men bij onze noorderburen, niet bij de pakken blijft zitten en de overtredende schippers onverbiddelijk voor de rechtbank brengt.

## NEDERLAND

■ Nederlandse Waterstaat is niet opgezet met het feit dat muskusratten van de Belgische zijde van de Westerschelde, overzwemmen naar Zeeland. Er zijn er zelfs die via de open zee het strand van Walcheren bereiken en na, van de geweldige inspanning wat hersteld te zijn, zich in de Zeeuwse dijken ingraven. Men vindt ook dode muskusratten op het strand van Walcheren. De muskusrat ondergraaft het dijkstelsel en wordt aldus als een zeer schadelijk dier aangezien waarop jacht wordt gemaakt. In 1981 werden er in Zeeland alleen reeds 5.600 muskusratten gevangen. Betekenisvol is het feit dat dit 1.200 meer is dan het vorig jaar. Men zou dus kunnen vermoeden dat de plaag zich uitbreidt. De muskusrat zet zich inderdaad geweldig voor.



## BELGIE

■ De zeer goed gekende firma „Van de Abeele August” uit Brugge heeft nu ook een visdistributiecentrum aan de Pathoekweg waar het bedrijf zelf is gevestigd. Elkeen kan er praktisch alle gekende bereide viswaren aan supermarktprijzen kopen. Ruime toegangsmogelijkheden, ganse rijen met koeltoonbanken met geprepareerde viswaren die je het water zó maar in de mond doen komen. Firma Van den Abeele is nu reeds ruim bij de afnemers gekend wegens zijn, wat kwaliteit en presentatie betreft, onklopbare „Appetietprodukten”. We zijn overtuigd dat niet alleen Brugge en omliggende de weg naar het nieuw visdistributiecentrum zal vinden, maar ook uit de verre omliggende gemeenten. De zaak werd op 15 oktober, onder meer in aanwezigheid van de heer gouverneur Van Neste, officieel geopend. Zelfs voor niet intentionele kopers, een bezoek overwaard. Dergelijke prachtige nieuwe zaken passen enorm in het kader van een propaganda voor meer visverbruik.

■ België als lidstaat van de EEG heeft er zich eveneens toe verbonden vanaf 1 januari 1983 de leerlingen van de visserij scholen, een opleiding te geven in het overleven op zee. Dit laatste zowel in het reddingsvlot als te water.

## BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GROOT-BRITANNIË

De Z.571 „Zephyr” verkocht verleden week in Grimsby en kreeg er een brutobesomming van 1,68 miljoen B.fr. voor een aanvoer van ongeveer 500 van onze bennen. Toch een aardig gemiddelde van 3.600 fr. per ben met wat rare vis er tussenin.

De Z.161 „Knarr” verkocht eveneens verleden week in Grimsby en besomde 1,26 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 430 van onze bennen, of een gemiddelde van 2.900 fr. de ben.

Ten slotte was ook de O.313 verleden week te Grimsby aan de markt met 370 van onze bennen waarvoor hij 1,24 miljoen B.fr. besomde of een gemiddelde van bijna 3.400 B.fr. de ben.

Wat de gemiddelde prijs per ben betreft, hangt alles natuurlijk in bepaalde mate af van de hoeveelheid rare vis die de betrokken vaartuigen binnen brachten.

## RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

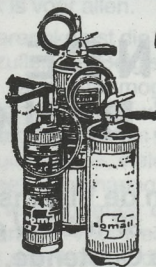
- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

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)



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

**somati**

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

Marineschilders van bij ons :

# DOMINIQUE DE BAST

*In vorige bijdragen wezen we er reeds herhaalde malen op dat de marineschilderkunst in onze gewesten praktisch niet beoefend werd in de decennia rond 1800. Bij onze Noorder- en Zuideburen daarentegen, kunnen we in diezelfde periode tientallen, ja enkele honderden namen aanhalen. Om dan nog niet te spreken van de kustrijke Britse eilanden !*

*Een bijna uniek geval alhier, d.w.z. binnen wat we nu België noemen, was Dominique De Bast. Hij is de ware schakel tussen onze zeldzame laat-18e eeuwse marineschilders zoals Frans-Balthasar Solvijns of Jean-Baptiste Tency en de allervroegste 19de eeuwse schilders van zeegezichten : Louis Verboeckhoven en Henri Lehon.*

**Dominique-Eugène-Joseph De Bast werd te Gent geboren anno 1781 als zoon van Louis-Jean De Bast en Johanna De Backer. De De Bast's waren heel belangrijke katoennijveraars in het Gentse. Het was immers volop de periode der industriële revolutie met, wat Gent betreft, een spectaculaire opbloei van de textielindustrie.**

Dominique De Bast werd kunstschilder uit pure liefhebberij. Als dilettant penseelde hij landschappen, maar vooral toch marines. Werken die nu heel erg zeldzaam geworden zijn. Wie De Bast's leermeester was, is ons voorlopig nog niet bekend. Voor de kunsttentoonstellingen in zijn geboortestad moet hij in alle geval in contact zijn gekomen met de marines van F.B. Solvijns en J.B. Tency : van Solvijns waren er in de Gentse Salons van 1806 en 1818 marines te zien, Tency was er omzeggens elke keer bij in de periode 1792-1808.

De Bast debuteerde wellicht tijdens het Gentse Salon van 1817. Zijn twee landschappen en één marine werden in de catalogus uitvoerig omschreven. Het ene landschap stelde een zandige weg met een kar en voerlui nabij een bos voor, het andere was een „Storm op zee” waarop een koopvaardijsschip was uitgebeeld.

In het Salon van 1820 te Gent toonde De Bast niet minder dan 9 schilderijen : 4 landschappen en 5 marines. Deze waren : „Landschap met rots, grot, ravijn en brug”, „Landschap met een zandige weg”, „Landschap met een brug, gestoffeerd met een boer te paard, een boerin en vee”, „Winterlandschap met windmolen, gestoffeerd met personages op het ijs”, „Rotterdam gezien vanop de Maas”, „Kalme zee met een driemaster van de koopvaardij, een oorlogskorvet en andere vaartuigen”, „Kalme zee met een kofschip onder zeil, tjalken en andere vaartuigen”, „Schipbreuk van een oorlogsschip op de klippen”.

Daarna bleef De Bast jaarlijks plichtsgetrouw zijn doeken insturen naar de Salons van Antwerpen, Brussel en Gent.

Het is dan ook voornamelijk in de catalogi van die salons dat we kennis maakten met zijn oeuvre en meteen ook met de landstreken die hij tijdens zijn kunstenaarsloopbaan bezocht. Verder dan Holland, Walcheren en Zuid-Beveland ging hij blijkbaar niet om de nodige inspiratie op te doen.

Uit de vele tentoonstellingscatalogi plukten we volgende inzendingen van Dominique De Bast :

Salon 1821, Brussel : „In Zeeland”, 2 x „Kalme zee”, „Bewogen zee” en „Gezicht op een scheepswerf”. Salon 1823 Gent : „Een ontredde schip is op het punt te zinken; een vissersboot poogt de reddingsboot te bereiken”, „Kalme zee bij helder weer; een oorlogsschip ligt voor anker. Op de voorgrond een groep matrozen die op het strand een lading goederen inslaat. Nog enkele vaartuigen op het water”, „Een ontredde schip, op sleeptopuw genomen door twee sloepen, nabij een pier”, „Een watermolen”.

Salon 1824, Brussel : „Rotterdam gezien vanop de Maas”, „Kalme zee met een kof; „Zeeland”, „Bewogen zee met een linienschip en andere schepen onder zeil”, „Kalme zee” (de twee laatste waren pendants).

Salon 1825, Antwerpen : „Kalme zee; een Deens en een Nederlands schip in de ingang van de haven; een sloep met soldaten en matrozen begeeft zich naar een Engels oorlogsschip dat in de verte te zien is”, „Kalme zee; Zeelandse vaartuigen rond een pier waar we vissers zien die zich klaarmaken voor het vertrek; links Zweedse en Engelse schepen”, „Bewogen zee; een brik verrast door een windstoot”.

Salon 1826, Gent : „Een kofschip en andere vaartuigen bij de ingang van een haven, kalme zee”, „Oorlogsschepen bij de kust; kalme zee”, „De rede van Vlissingen met een oorlogsschip; bewogen zee” (de laatste twee waren pendants).

Salon 1827, Brussel : „Aankomst van een vloot op de rede van een havenstad”, „Het IJ te Amsterdam”, „Een kof en een galjas voor de kust; duinen in de verte”.

Salon 1828, Antwerpen : „Kalme zee met koopvaardijsschepen op een rede”, „Kalme zee met vaartuigen voor de kust”.

Salon 1828, Gent : „Rede in de vreemde met schepen bij kalm weer”, „De Leie te Akkergerm bij Gent”, „Een hoeve”.

Salon 1829, Gent : „Kalme zee; linienschip, schoener en andere vaartuigen”, „Bewogen zee; linienschip, driemaster van de koopvaardij en andere schepen”.

Salon 1834, Antwerpen : „Kalme zee, grote rede”, „Kalme zee; ingang van een haven”.

Salon 1835 : „Windstoot; een ontredde korvet in de branding”, „Kalme zee, ingang van een haven”.

Dominique De Bast overleed te Gent op 19 april 1842. Bij zijn leven woonde hij in de Brugstraat 4, het adres dat we ook op zijn overlijdensakte terugvinden.

Alhoewel de vermaardheid van De Bast nooit zo heel groot was bevond zich in het Koninklijk Paviljoen te Haarlem toch een werk van hem : een „Gezicht op de kust van Ter Goes op Zuid-Beveland bij zonsondergang”. Volgens gegevens recentelijk gepubliceerd door Chr. Wright bevindt het werk zich momenteel niet meer in een Nederlands Museum.

N. HOSTYN  
Conservator  
Stedel. Musea  
Oostende

## 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

## 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.