



HET VISSERIJBLAD

BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai
8400 OOSTENDE
Tel.(059) 32.29.51 - 32.09.31
Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS



BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 58
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :
S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLENDEKENS
MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
DUFFLE COATS gevoerd
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

NOG DE NIEUWE REGELING VAN DE SLOOPPREMIE

In ons vorig nummer hebben we een hoofdartikel gewijd aan het pas verschenen Kon. Besluit, waarbij een slooppremie van 30 duizend frank per gesloopte brutoton wordt toegekend aan alle reders waarvan het vissersvaartuig 20 jaar oud is of waarvan het bewezen is dat het economisch niet renderend is.

Dit alles is mogelijk en treedt in voege op 1 januari 1983.

Tengevolge van een technische vergissing is het volledig besluit niet verschenen en is het belangrijke artikel 2 aan onze zeters ontsnapt.

Opdat dit besluit dus onvolledig weergegeven werd, hebben we besloten het vandaag nogmaals in zijn geheel weer te geven om onze lezers en de belanghebbenden reders toe te laten zich volledig te informeren.

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

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

P. VANDENBERGHE

HET NIEUW KONINKLIJK BESLUIT

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

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

Art. 2. – § 1. De premie kan slechts toegekend worden wanneer aan de volgende voorwaarden voldaan is :

- het te slopen vaartuig moet ten minste 20 jaar oud zijn, ofwel als niet renderend erkend worden;
- op het ogenblik dat de slooppremie wordt aangevraagd overeenkomstig artikel 4, moeten de aanvragen of aanvragers tenminste gedurende de vijf jaren die dat ogenblik voorafgaan eigenaar of eigenaars geweest zijn van het betrokken vaartuig.

In deze periode mag evenwel worden begrepen de tijdsperiode waarin het vaartuig zou

hebben toebehoord aan degenen van wie een of meer aanvragers het geheel of gedeeltelijk bij erfenis zouden verworven hebben;

„Wanneer het te slopen vaartuig een inbreng in de vennootschap vormt, kan die vennootschap zich beroepen op de tijd gedurende welke de inbrenger eigenaar van het vaartuig is geweest”.

- de aanvragers van de slooppremie moeten het betrokken vaartuig door een nieuw gebouwd schip vervangen.

Het nieuw schip mag evenwel ook worden gebouwd voor rekening van een wettelijke handelsvennootschap op voorwaarde dat de inbreng in het maatschappelijk kapitaal van de aanvragers van de slooppremie tenminste gelijk is aan de totaal bekomen slooppremie, en dat deze inbreng daarenboven aan deze aanvragers de meerderheid geeft in het maatschappelijk kapitaal.

„Voor het ramen van de inbreng kunnen de aandelen van de aanvrager en die van zijn echtgenoot geacht worden een geheel te vormen”.

§ 2. Van de bij par. 1 b) gestelde voorwaarden kunnen door de Minister die het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in zijn bevoegdheid heeft afwijkingen worden toegestaan ten voordele van de bloed- of aanverwanten tot de derde graad die het bedrijf voortzetten van een bedrijfshoofd dat aan de bedoelde voorwaarde voldeed.

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

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

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

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

Art. 4. – Er wordt een Slooppremiecomité opgericht, dat ermee belast wordt de aanvragen te

onderzoeken en bij de Minister van Verkeerswezen een met reden omkleed advies uit te brengen over de opportuniteit de premie toe te kennen, alsmede over het bedrag van deze.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

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

EN DE PROVINCIALE PREMIE

Bij deze slooppremie komt inderdaad, zo men bouwt, een **provinciale bouwpremie** welke 2,5 miljoen frank bedraagt, waarvan één miljoen het eerste jaar wordt uitbetaald en de rest in twee maal 750 duizend frank voor het tweede en derde jaar in plaats van 500 duizend frank, zoals vorige week verkeerdelijk werd gemeld.

NOG DE SLOOPPROMIËREGELING

Aan de betrokken minister werd de vraag gesteld of men ook twee schepen mag slopen om door één te vervangen.

Het antwoord van minister Decroo is dat het principieel toegelaten is meerdere gesloopte vaartuigen door één enkel schip te vervangen en ook dat men twee vaartuigen mag bouwen door één te slopen.

Elke aanvraag dient echter vooraf de goedkeuring te krijgen van het slooppremiecomité en van de minister van Verkeerswezen, zodat men zeker wijs handelt de betrokken minister de zaak voor te leggen.

In de veronderstelling dat men dus twee schepen wil slopen, die een gezamenlijke tonnenmaat van 200 brutoton hebben, ontvangt men daarvoor 30.000 frank per ton of 6.000.000. Deze 200 brutoton moeten vervangen worden door een vaartuig van minimum 100 brutoton. Vervangt men die 200 brutoton door een vaartuig van 90 brutoton, dan kan men slechts aanspraak maken op

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

een toelage van 5.400.000 frank.

Vervangt men één schip van 120 brutoton, dan is de slooppremie 120 maal 30.000 frank of 3.600.000 frank.

De reders die zinnens zijn hun schip te slopen en te vervangen door een nieuwbouw, mogen zich steeds wenden tot Hand in Hand Zeebrugge of tot de heer Vandenberghe te Oostende, waar hen met de meeste spoed de juiste mogelijkheid van elk voorstel zal gegeven worden.

DE VERKOOP ONDER BELGEN

Wat het verlenen van kredieten voor de verkoop onder Belgen betreft, zal eerstdaags hieromtrent een definitieve beslissing genomen worden, die ook deze kwestie mits het vervullen van bepaalde voorwaarden, zal regelen.

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAL 27 — OOSTENDE

GETIJEN TE OOSTENDE

Voortaan zullen wij wekelijks in „Het Visserijblad” de getijden weergeven voor de haven van Oostende. De opgave zal gebeuren per maand maar telkens zal de voorbije week weg gelaten worden.

In dit nummer starten wij dus met vrijdag 14 januari, doorlopend tot 31 januari.

JANUARI

	(1)	(2)	(3)	(4)
NM 14 vrijdag	0110	467	0756	060
	1336	476	2005	079
15 zaterdag	0145	477	0833	053
	1410	480	2040	074
16 zondag	0219	479	0909	048
	1445	477	2115	070
17 maandag	0254	474	0944	046
	1524	469	2150	070
18 dinsdag	0329	464	1019	049
	1555	459	2224	074
19 woensdag	0403	454	1052	056
	1630	450	2259	084
20 donderdag	0438	445	1126	068
	1706	444	2335	100
21 vrijdag	0516	439	—	—
	1749	438	1204	084
EK 22 zaterdag	0602	434	0016	119
	1841	431	1252	101
23 zondag	0700	429	0111	134
	1947	425	1355	112
24 maandag	0811	427	0221	139
	2101	425	1509	112
25 dinsdag	0928	434	0338	128
	2214	435	1622	099
26 woensdag	1041	452	0451	104
	2316	453	1728	078
27 donderdag	1144	475	0556	074
	—	—	1826	059
VM 28 vrijdag	0010	473	0655	047
	1238	496	1108	047
29 zaterdag	0057	491	0748	025
	1329	511	2007	042
30 zondag	0144	503	0839	011
	1417	517	2053	042
31 maandag	0230	509	0930	004
	1505	515	2141	047

(1) Uur HW

(2) Peil mm HW

(3) Uur LW

(4) Peil mm LW.

Het waterpeil is opgegeven in mm en gerekend van uit het peil van gemiddeld laag water van springtij te Oostende.

G.L.L.W.S. of H. — Gedurende de periode van het zomerruur moet 1 uur bijgeteld worden.

Benaderend uur van hoogwater te:

Nieuwpoort: 0u.10 vóór Oostende

Blankenberge: 0u.17 na Oostende

Zeebrugge: 0u.21 na Oostende

Knokke-Heist: 0u.27 na Oostende

Benaderend uur van laagwater te:

Nieuwpoort: gelijktijdig met Oostende

Zeebrugge: 0u.11 na Oostende

FEOGA-TOELAGEN

Een Iers visverwerkingsbedrijf „Killybegs Seafoods Ltd” heeft een F.E.O.G.A.-subsidie van circa 40 miljoen B.fr. bekomen voor de modernisatie van het bedrijf. Ook andere Ierse visverwerkingsbedrijven kregen miljoenen als subsidie voor ombouw, uitbreiding van koelkamerstockagemogelijkheden, plaatsing van moderne verwerkingsmachines, enz. We vragen ons hierbij alleen af, hoe het komt dat we zo weinig horen over FEOGA-subsidies verleend aan Belgische visverwerkingsbedrijven.

Of wordt men ten onzen daarover niet genoeg ingelicht. We zouden het moeten denken, daar ook in alle talen door de bevoegde overheid over het geven van toelagen voor de bouw, zoveel mogelijk gezweven wordt en tot op heden alleen enkele bevoorrechten er van genoten hebben.

TOT HOEVER GAAT DENEMARKEN IN HET VISSERIJKONFLIKT MET DE EEG ?

Waarom kan Denemarken, die toch een belangrijk aandeel uit de totale EEG-kwota van de beschermde vissoorten kreeg, het zich veroorloven in konflikt te komen met de overige „Negen“ van de gemeenschap ? We mogen en kunnen hier wel onmiddellijk op antwoorden dat Denemarken zelf over uitgestrekte visserijwateren beschikt en dus niet onmiddellijk aan vishonger bloot gesteld wordt. Behalve een aanzienlijk gebied in de Noordzee zelf, komt hierbij eveneens een uitgestrekte visserij in het Sont, Kattegat en Skagerak, met zeer visrijke wateren. Voegen we hieraan nog de Groenlandse wateren toe, waarin Denemarken eveneens over faciliteiten beschikt als gewezen moederland en dit dank zij de nog zeer nauwe relaties met dit land, dat ondertussen een eigen onafhankelijk binnenlands bestuur kreeg. Aan de hand van een referendum had Groenland zich in 1981 trouwens uitgesproken, alhoewel met zeer nipte meerderheid, om uit de EEG te treden, waartoe dit land via Denemarken zelf, behoorde.

Absoluut zonder Groenlandse steun in het konflikt dat Denemarken verdeelt met de overige lidstaten, zal dit land dan ook niet staan. Voor West-Duitsland, die over bijzondere faciliteiten in de Groenlandse wateren beschikt wat de garnaal- en de kabeljauwvisserij betreft, en dit dank zij de Deense steun, zit er aan de ganse zaak toch wel een risico voor zijn diepzeevloot vast.

Denemarken kan, aan de hand van zijn bijzondere ligging ten overstaan van de Noorse wateren, wat de Noordzee, het Kattegat en de Skagerrak betreft, ook gemakkelijk tot een eigen bilaterale visserijovereenkomst met Noorwegen komen, hetgeen zeker zwaar zou aankomen voor de overige EG-lidstaten. In het bijzonder voor Groot-Brittannië en de Schotse Noordzeetrelers.

Aan de hand van deze overwegingen zijn we verplicht toe te geven, dat Denemarken niet zo maar hulpeloos staat in het konflikt met de overige EEG-lidstaten in het algemeen en met Groot-Brittannië in het bijzonder. Denemarken kan het zich dus veroorloven een harde stelling in te ne-

men en intussen zijn kans te gaan voor het Hof van Justitie te Luxemburg. Vele EEG-middens beoordelen die klas zelfs niet gering. Strikt juridisch gezien, op basis van het Verdrag van Rome, zouden, door het uitblijven van een gemeenschappelijk visserijreglement, alle barelen weggevallen zijn en zou een gemeenschappelijke visserij tot op elkaars stranden toegelaten zijn.

Vermits het echter in de hand van elke lidstaat ligt om een gemeenschappelijk EEG-visserijreglement te saboteren, door zich op geen enkel ogenblik tevreden te stellen met wat dit land aangeboden wordt, ook na herhaaldelijke nieuwe toegevingen zoals dit met Denemarken het geval was, zou het Hof van Justitie te Luxemburg, dunkt ons, ook hiermede rekening moeten houden. Dus niet alleen naar de letter van de wet, maar ook naar de geest en het inzicht dat het betrokken land bezielt.

De Britse eerste-minister Thatcher is anderzijds ook geen katje om zonder handschoenen aan te pakken. Dit leerde ons onder meer ook de Falkland-oorlog, zodat we onszelf de veronderstelling zouden mogen veroorloven, dat Groot-Brittannië eventueel één in het gelijk stellen van Denemarken door het Hof van Justitie, nevens zich

zou leggen. Indien beide landen dan op hun harde stelling zouden blijven, zou dit wel eens het einde van de EEG kunnen betekenen, of een EEG zonder Denemarken. We zien inderdaad moeilijk in dat Groot-Brittannië aan de overdreven eisen van Denemarken zal toegeven, terwijl dit land anderzijds, minstens wat de visserij betreft, over nog een groter visserijpotentieel beschikt dan Denemarken. Men aanvaardt inderdaad dat Groot-Brittannië in zij 200-mijlszone over zo ongeveer 60 % van het gezamenlijk EEG-visbestand beschikt, terwijl dit land 36 % hiervan toegewezen wordt.

Anderzijds is Denemarken voor zijn visserij veel meer op export naar Duitsland, België, Nederland en Frankrijk aangewezen. En hier zou dit voor dat land nog van groter belang kunnen worden.

Bovendien is het onaanvaardbaar dat Denemarken een industriële visserij blijft bedrijven, die voor de ganse visserijgemeenschap zeer nadelig is en waartegen niet streng genoeg wordt opgetreden.

Deze industriële visserij brengt immers geweldig veel schade toe aan de visstand. En dat wordt veel te veel opzij gelegd.

TREILER VAN DEENSE ACTIELEIDER KENT KIRK DOOR BRITTEN OPGEBRACHT



De Deen Kent Kirk, na zijn opleiding door de Royal Navy

Kent Kirk, de actievoerder en leider van het Deense protest tegen het verbod om in de Britse 12-mijlszone te komen vissen en tevens voorzitter van de Deense Visserijvereniging, werd vorige week met zijn vaarttuig door de Britse marine opgebracht naar de haven van North-Shield, om de netten in de Britse territoriale wateren uitge-

worpen te hebben. Het was wel meer als een symbolische visserij bedoeld, omdat betrokken reder, die tevens lid is van het Europees Parlement, de zaak van het opbrengen van zijn vaarttuig voor het Europees Hof van Justitie te Lu-

HOOGWATERBOEKJE 1983

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

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

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

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

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

(Vervolg op blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

xemburg wenst te brengen om er Groot-Britannië eventueel te zien veroordelen op basis van het Verdrag van Rome dat bepaalt dat, bij uitblijven van een gemeenschappelijk visserijreglement onder de EEG-landen, vanaf 1 januari 1983 de visserij volledig vrij is in de gemeenschapswateren voor de vloten van de onderlinge EEG-lidstaten.

Het is waarschijnlijk ook wel in verband met een bepaalde onschendbaarheid als lid van het Europees Parlement, dat Kent Kirk niet aangehouden werd en in het gevang opgesloten maar een verplichte verblijfplaats opgelegd kreeg, dat dan maar een comfortabel hotel werd.

Volgens de Britse wetgeving, in samenhang met de nationale maatregelen voor de bescherming van de visbestanden, kan de reder, die zelf als schipper aan boord was, tot een maximumboete van 50 duizend pond veroordeeld worden, hetzij 3,75 miljoen BF met eventuele inbeslagname van de lading vis, het vistuig en zelfs van het vaartuig.

Kent Kirk nam van de gelegenheid eveneens gebruik om toch maar in Britse wateren te vissen met... de hengel in de Theems. In dit alles pleiten we de Deense reder toch niet vrij van het najagen van een bepaalde publiciteit voor politieke doeleinden, vermits hij door de Deense politieke partij aangewezen werd om in het Europees Parlement te zetelen. Dat is dan zo maar medegenomen! Of deze ultra-stellingname tegen de EEG-gemeenschap zelf, wel in overeenstemming te brengen is met zijn mandaat als Europees Parlements lid, zal wel de minste van de bekommernissen zijn van de heer Kent Kirk. Wijzelf menen dat dit ook wel eens mag geschreven worden. Dat hij hiermee zelf een nochtans gunstige Deens-EEG visserijregeling in het gedrang brengt ten nadele van de andere Deense reders, zal wel de minste van zijn zorgen zijn. Wij herhalen, dat moet ook eens gezegd worden.

AVIA

**N.V. ROSSEEL
BRUGGE**

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

REDER-SCHIPPER VEROORDEELD

Niettegenstaande de vroegere oproepen vanwege de Deense minister voor de visserij aan de Deense schippers om het niet tot incidenten te laten komen, zal de Deense regering volledige rechtsbijstand bezorgen aan de opgebrachte reder en schipper Kent Kirk, tevens lid van het Europees Parlement. Het is dan ook Denemarken zelf die een klacht zal indienen bij het Europees Hof van Justitie te Luxemburg tegen Groot-Britannië wegens het verbieden aan Deense vissers om binnen de 12-mijlszone te vissen. Of de Denen het intussen niet meer zullen wagen binnen de Britse 12-mijlszone hun netten uit te werpen en de uitspraak van het Hof zullen afwachten, valt niet uit te maken. Wel wenst de Deense regering een echte konfrontatie tussen Deense treilers en Britse marine te voorkomen.

Ondertussen blijkt, dat het gesprek tussen de Deense minister van Buitenlandse Zaken, de heer Elleman Jensen met de West-Duitse minister van Buitenlandse Zaken Genscher, die voor het ogenblik voorzitter is van de ministeraad van de E.E.G., tot niets heeft geleid. In elk geval heeft Genscher reeds laten verstaan, dat er geen nieuwe E.E.G.-onderhandelingen over de verdeling van de totale E.E.G.-kwota zullen plaats grijpen, waarbij dan aan Denemarken nieuwe en nog gunstiger kwota zouden moeten gegeven worden. Trouwens zou men hierbij zeker op een Brits veto stuiten. De besprekingen over het visserijgeschil zelf werden te Straatsburg voortgezet waar Genscher de zitting van het Europees Parlement heeft bijgewoond.

In elk geval is dit visserijgeschil geen onderonsje tussen Denemarken en Groot-Britannië maar tussen Denemarken en de E.E.G., op basis van de E.E.G.-beslissing van december waaraan alle lidstaten met uitzondering van Denemarken hun akkoord betuigden. Dit is trouwens de reden waarom de Britse minister van Buitenlandse Zaken Pym, geen deel genomen heeft aan het onderhoud van Genscher met de Deense minister Elleman.

Ondertussen vernamen we, dat de reder-schipper Kent Kirk door de rechtbank van North-Shield veroordeeld werd, wegens moedwillige overtreding van de Britse wetgeving op de visserij, tot een boete van 30 duizend pond, hetzij in onze munt circa 2,25 miljoen B.fr. Dit is toch nog altijd 20 duizend pond beneden de maximumboete die de Deense reder-schipper had kunnen oplopen.

Verder kreeg hij nog de proceskosten ten belope van 30 duizend B.fr. te betalen. Om de gevangenisstraf van twaalf maand te vermijden bij niet-betaling, heeft de reder-schipper onmiddellijk dit bedrag laten overschrijven waardoor hij vrij kwam. Vooraf had de voorzitter van de rechtbank deze bevoegd verklaard om de overtreding door Kent Kirk begaan te beoordelen. De ganse zaak had slechts tien minuten in beslag genomen.

Volgens de betrokken reder-schipper, is hij overtuigd, dat hij in zijn beroep voor het Hof van Justitie, in het gelijk zal gesteld worden. Wij zelf herhalen, als dit zou gebeuren, dan kan gelijk welk land niet akkoord gaan met de kwota, die hem toegekend wordt en op basis van deze uitspraak van het Hof te Luxemburg in andermans territoriale wateren gaan vissen. Dit zou aldus tot een volledige chaos leiden en, minstens op visserijgebied, het einde van de Gemeenschap betekenen. Ondertussen kreeg Groot-Britannië reeds een steun van de E.E.G., die de Britse nationale beschermingsmaatregelen goedkeur-

de, waardoor de Britse positie te Luxemburg versterkt wordt.

We kunnen de hardnekkige Britse houding slechts bijtreden.

NEDERLANDSE VISSERS EVENMIN TEVREDEN

Met het Deense voorbeeld voor ogen, manifesteren veel Nederlandse vissers hun ongenoege over de aanvaarding door de Nederlandse regering van de overeenkomst van september en december 1982, waarbij volgens hen ook de Nederlandse visser te kort gedaan werd. Dit is ook min of meer zo de gedachtegang van de heer Langstraat, sekretaris van het Nederlandse Produktschap voor de Visserij. Men haalt nu terug de reeds afgetreden minister De Koning van landbouw en visserij uit de gracht omdat deze zou gezegd hebben, beter een regeling met nadelen dan geen regeling. Nochtans heeft Nederland zeker niets te winnen met een visserijoorlog en een eventueel terugvallen van de Nederlandse visserij tot haar eigen 200-mijlszone. We begrijpen dan ook moeilijk bepaalde Nederlandse commentaar, welke we als ongepast aanzien. Nederland zou beter doen eens na te gaan, welke katastrofe hun ongebreidelde nieuwbouw van super-grote treilers zal teweegbrengen. We noemen het een roekeloos bouwen zonder uitzicht.

Overbevissing moet onderdaad tekeer gegaan worden en dit kan, ofwel door het uitvaardigen van beperkingen onder vorm van kwota, ofwel door beperkingen via visverbod gedurende bepaalde perioden, zoals in de tijd van het kuitschieten, of visverbod in bepaalde gebieden. Ergens moet er echter wel tegen overbevissing ingegrepen worden, vooral dan voor visserijen die ook gericht zijn op bevoorrading van de vismeelfabrieken dan nog wel in bepaalde seizoenen met verbruikersvis zoals jonge schelvis (toten) niet commerciële platvis, enz.

Anderzijds kan men het aandeel van bepaalde landen in de totale kwota, niet verhogen zonder een evenredig aandeel terug te nemen van andere landen, hetgeen deze laatsten dan zeker zou benadelen.

Er blijft nog wel een andere oplossing om elkeen wat meer toe te kennen, namelijk het algemeen totale gemeenschapskwota die mag gevangen worden, te verhogen, waardoor dan ook de overeenkomstige nationale aandelen op basis van dezelfde aan te houden koëfficiënten zullen verhogen. Hiervoor moet men dan echter wel de aanbevelingen van de marinebiologen in de wind slaan die stellen, dat men nu reeds te hoge vangstkwota heeft aangehouden.

Een andere oplossing, die de nationale vangstkwota zou kunnen in absolute cijfers verhogen, is het opvoeren van de netmaaswijdten. Inderdaad, als we in de afslagen de kolossale grote aanvoer van de kleinst toegelaten vissoorten, zoals schelvis en kabeljauw onder ogenschouw nemen, dan kunnen we dit moeilijk anders dan een moord noemen. Als we de toegelaten vislengte met enkele centimeter verhogen, dan maakt dit reeds een verdubbeling in aanvoergewicht uit. Het zijn echter waarschijnlijk de Denen niet, die bekend staan om hun industriële visserij en waarbij velen reeds door de Britse marine opgebracht werden wegens overschrijding van de bijvangst tot 30% van de aangevoerde vis aan jonge schelvis en wijting, bij hun visserij op sprout, enz., die hiervoor zullen gewonnen worden.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

SCHIPPER VAN O.229 „ROGER-JEANINE” NERVEUS EN VAAK ZEER OPVLIEGEND

De eerste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart van het nieuwe jaar heeft marathonlures aangenomen. Niet minder dan twaalf zaken werden behandeld waaronder voortzettingen, vorderingen en adviezen. Pakweg drie uur heeft deze zitting geduurd maar zeker is dat de zaken schuiven en ook dat biedt wel voordelen.

HET STRANDEN VAN DE O.229 „ROGER-JEANINE”

Een eerste zaak betrof de stranding die zich in februari van vorig jaar voordeed met de Oostendse treiler O.229 „Roger-Jeanine” ter hoogte van het Engelse haventje Bexhill. Nu werd motorist Calcoen Johnny onderhoord en die geeft toe dat de motor stil viel wegens gebrek aan brandstof. Dat was het begin van alle ellende die dit vaartuig meemaakte met de stranding als een droevig sluitstuk. Getuige Calcoen, geen familie van schipper Calcoen, geeft toe dat er 32 uur werd gewerkt om de motor weer op gang te krijgen maar dat hij al veel vroeger doorhad dat het eigenlijk een onbegonnen werk was. Hij adviseerde zijn schipper dan ook om zich te laten opslepen om erger te voorkomen maar de schipper maakte zich hiervan af met de bewering: wie zal dat betalen? Telkens als de motor gestart werd, viel die terug uit. Verder beweert getuige dat er ten lange laatste wel enige paniek was aan boord en de schipper hem zelfs vroeg het vaartuig niet te verlaten nadat de drie andere opvarenden dat reeds hadden gedaan. Bij de afvaart uit Oostende, was niemand dronken, zo vertelt getuige verder, en bovendien werd niet overdreven gedronken aan boord. Hij en de schipper hebben, zo stelt getuige verder, hoop en al elk een viertal flesjes bier gedronken in die 32 uren dat aan de motor werd gewerkt. Tot slot geeft hij wel toe dat de schipper de jongste weken erg nerveus was. Voor een onbenulligheid kon hij in een Franse koleire schieten, maar ik besteedde daar niet zoveel aandacht aan, zegt getuige, die verder vertelt dat er wel bepaalde wrijvingen aan boord waren.

Schipper Calcoen, in de zaal aanwezig, zegt dat het reeds een achttal keer is voorgevallen dat de motor uitviel wegens gebrek aan brandstof maar dat de motor telkens opnieuw kon gestart worden. Dit keer lukte het niet omdat hij, in een moment van onbedachtzaamheid, een knop in de verkeerde stand had gezet. Hij weigerde evenwel sleephulp omdat hij pertinent zeker was dat hij de motor weer op gang zou krijgen.

SCHAVE KOERS VAN DE Z.72 „AQUARIUS”

Een tweede zaak betrof de scheve koers die schipper Meyers zijn vaartuig liep lopen en daarmee regelrecht in overtreding was met het routingssysteem. Het was de bevelvoerder van een Franse patrouilleboot die hem erop opmerkzaam maakte waarop de schipper verder een reglementaire koers liep. Tijdens het onderzoek haalt schipper Meyers aan dat hij aan boord niet beschikte over de juiste zeekaarten maar door de Raad wordt hij erop gewezen dat hij, vooraleer in zee te gaan, moet natrekken of de geschikte kaarten wel aan boord zijn.

HET VERGAAN VAN DE Z.574 „NAUTILUS”



Vervolgens sprak rijkskommissaris Carly een advies uit inzake het vergaan van de Z.574 „Nautilus” in januari van vorig jaar nadat het vaartuig door een zware zee werd getroffen, kapseisde en nooit meer recht kwam. Korte tijd later zonk het vaartuig maar de vijf opvarenden konden gered worden. Uit de onderzoeken is gebleken dat het vaartuig, kwa stabiliteit, een randgeval was, want ingevolge het plaatsen van een bokkeninstallatie was de stabiliteitsnorm vermindert van 65 naar 56. Misschien heeft dat wel bijgedragen tot de scheepsramp maar feit is dat het vergaan in de hand werd gewerkt door een samenloop van omstandigheden nadat het vaartuig door een overlast aan water werd getroffen door die inslaande zee en de loospoorten het water niet konden lozen. In zijn advies is rijkskommissaris Carly van oordeel dat noch door schipper Vandierendonck, die aanvankelijk wel betrokken was, noch door de opvarenden, beroepsfouten werden begaan.

DRIE BESLISSINGEN

Vervolgens werden door de Raad drie beslissingen getroffen.

Een eerste geval betrof die ontploffing die zich aan boord van de Z.14 voordeed toen een lek was ontstaan in een afsluitingsdop van een gasfornuis ingevolge voortdurende trillingen van het vaartuig. Hierdoor heeft zich een ophoping van gas voorgedaan in het kookhuis waardoor uiteindelijk de ontploffing tot stand kwam. Hierbij werd Edgard Neyts, één der opvarenden, weggeslingerd maar liep geen erge letsels op. Toch was de ontploffing vrij fors want in het kookhuis werd tamelijk zware averij aangericht. In zijn advies komt rijkskommissaris Carly tot de konklusie dat niemand kan vervolgd worden wegens beroepsfouten. Schipper en opvarenden worden derhalve buiten zaak gesteld.

xxx

Dat zelfde vaartuig, de Z.14 dus, kwam een tweede keer in de picture wegens een overtreding tegen het routingssysteem. Schipper Devos maakte zich hieraan schuldig door onge-

veer een halfuur tegen de voorgeschreven richting in te varen. Als verweermiddel haalde die schipper aan dat zijn deccatoestel ontregeld was maar dit is volgens de Raad geen geldig excuus. Schipper Devos hoort dan ook een schorsing van drie dagen uitspreken.

xxx

Tenslotte werd ook nog een beslissing getroffen inzake het dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.569 waarbij schipper Marcel De Groote ingevolge verstikking om het leven kwam. Schipper De Groote had zich naar het kombuis begeven om zich te wassen, even voor het vaartuig de haven zou binnenlopen. Toen hij zich, vlak voor de havengeul zoals naar gewoonte niet meldde, ging de scheepsjongen andermaal kijken en toen vond hij zijn schipper bewusteloos. Hij ademde nog zwak en zijn gelaatskleur was normaal. In de haven werd hij onmiddellijk via een helikopter naar het AZ-ziekenhuis overgebracht, maar daar overleed hij niet-tegenstaande de beste zorgen.

Men neemt aan dat schipper De Groote het slachtoffer is geworden van een CO-vergiftiging nadat de gasbrander in het kombuis was ontregeld. Toch oordelen wij het nuttig hieraan, in een afzonderlijke bijdrage, enkele beschouwingen te wijden zoals rijkskommissaris Bentein dat ook deed in zijn advies en de Raad nadien in de beslissing. Uit het advies blijkt verder dat niemand van de opvarenden enige beroepsfout heeft gemaakt. Verder wordt hulde gebracht aan de nagedachtenis van wijlen schipper De Groote.

DODELIJK ONGEVAL AAN BOORD VAN DE Z.307 „ZEETRAPPER”

Aan boord van de Z.307 „Zeetraper” deed zich in september 1981 een dodelijk ongeval voor toen dit vaartuig door een zware zee werd getroffen waardoor motorist Casier Roger werd weggeslingerd, tegen een obstakel terecht kwam en daardoor zo zwaar werd gewond, dat hij aan boord overleed. Een inderhaast ter hulp geroepen helikopter kon geen hulp verlenen wegens de slechte weersomstandigheden. Schipper en opvarenden deden alles wat mogelijk was om hun varensgezel te helpen maar dat mocht niet baten. Alhoewel geen beroepsfouten werden weerhouden door rijkskommissaris Carly, wijst hij er toch op dat de schipper wellicht te roekeloos is te werk gegaan door in slechte weersomstandigheden nog verder te vissen. Er dient inderdaad rekening gehouden met het feit dat de reddingsdiensten niet ALTIJD hulp kunnen bieden en dat het niet opgaat de levens van de varensgezellen in gevaar te brengen ten voordele van een lonende vangst.

BOEI WAS WERKBOETJE

Vervolgens spreekt rijkskommissaris Carly een vordering uit inzake de biezonder scheve koers die de O.285 „Suzy” liep in september 1981 toen dit vaartuig op weg was naar de Oostendse thuishaven. Aan het stuurrad stond toen de Turkse gastarbeider Jonten die nadien echter zou toegeven geen iota van navigatie te kennen. Dat bleek trouwens uit de feiten, want eerst vaarde hij in een verboden zone, midden de werkplatforms en nadien stuurde hij recht-uitrecht-aan op een boei... die een werkbootje met Deense arbeiders van de boortorens bleek te

(Vervolg op blz. 6)

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

(Vervolg van blz. 5)

zijn. Roerganger had het onderscheid pas in de laatste ogenblikken door en kon door een inderhaast manoeuvre het werkbootje nog ontwijken. De Deense autoriteiten hebben de zaak echter niet ongelegen gelaten en hebben via diplomatieke weg aangedrongen op kennisgeving van het gevolg die aan de zaak zou gegeven worden. Roerganger Jonten is echter met de noorderzon verdwenen en nu moet schipper Viaene opdraaien omdat, zo stelt rijkskommissaris Carly, de schipper de navigatie van zijn vaartuig overliet aan een onbevoegde en bovendien niet regelmatig controle uit te oefenen. Volgens de rijkskommissaris moet dat goed zijn voor een schorsing van het schippersbrevet van betrokken schipper gedurende drie dagen.

SABOTAGE OP N.579

Een volgende zaak betrof het defect dat zich voordeed aan boord van de N.579 aan het decatoestel. Een zaakje dat erg naar sabotage ruikt want een gespecialiseerd herstellingsbedrijf heeft vastgesteld dat de deccakabel wel degelijk moedwillig werd doorgesneden. Nu heeft men wel sterke vermoedens op één van de opvarenden van dit vaartuig, maar de feiten konden niet bewezen worden zodat men tot de konklusie moet komen dat geen beroepsfouten werden begaan maar het is dan zeker een daad die de vissersstiel niet siert, zo zegt rijkskom-

missaris Carly.

N.346 RAMT WATERWERING

Eveneens een advies wordt uitgesproken inzake de aanvaring die een waterwering van de Nieuwpoortse jachthaven te verduren kreeg van de N.346 „Broeder Annobert” die de voornoemde haven binnenliep. Volgens een verklaring van de schipper had het vaartuig op dat moment af te rekenen met een defect aan een beugel van de roerkoning waardoor het vaartuig niet meer beantwoordde aan de uitgevoerde manoeuvres. Dat kan best, stelt rijkskommissaris Carly in zijn advies en daarom wordt ook geen sanctie gevorderd tegen schipper François Legein.

NOG EEN SCHEEFLOPER

Tenslotte wordt een zware sanctie gevorderd tegen schipper Savels Robert van de Z.176. Een sanctie die nooit eerder werd gevorderd want dit keer gaat het om een schorsing van tien dagen. Schipper Savels is dan ook wel een buitenbeetje want hij vond het middel om in negen maanden tijd drie keer een zware overtreding te begaan tegen het routingssysteem. Kennelijk een hardleerse jongen dus en die nu de gevolgen zal moeten dragen.

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

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

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat, Oostende.
Marina Yachting Center, Cockerillstraat 1, Oostende.

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

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

DOOP VAN DE Z.46 „NEPTUNUS”

Het is dus op zaterdag 29 januari dat te Zeebrugge, om 15.30 uur, de doop doorgaat van de Z.46 „Neptunus”, thans nog in bouw op de scheepswerf van Roger De Graeve te Zeebrugge.

Voor deze doop komt het peterschap toe aan niemand minder dan Eerste Minister Martens en het meterschap aan Mevrouw Nelly Poppe, echtgenote van secretaris-generaal Marcel Poppe, van het Ministerie van Verkeerswezen.

Ter gelegenheid van die doop, hopen we hierop terug te komen.

BERICHT

De „Direction des Affaires Maritimes – Quartier de Dunkerque” meldt dat op het strand te Bray-Dunes op 26 februari 1983 vanaf 18.30 uur gedurende een 20-tal minuten vuurpijlen zullen afgeschoten worden ter gelegenheid van het 100-jarig bestaan van de gemeente.

UITSLAG TOMBOLA STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL „JOHN BAUWENS”

127	166	202	206	609
732	771	891	916	1037
1121	1326	1343	1554	1776
2211	2863	3330	3803	3883
4052	4130	4180	4505	4548
4693	4830	4974	5104	5267
5640	5742	6071	6148	6699
7133	7772	7788	7968	8320
8967	9087	9290	9360	10174
10202	10214	10304	10815	10858
11429	11459	11463	11593	11610
11619	12053	12185	12187	12272
12286	12362	12582	13012	13025
13027	13166	13391	13429	13515
13956	14395	15256	15422	15497
15724	15994	16029	16200	16292
16329	17113	17145	17643	17661
17720	17835	17865	18333	18372
18414	18535	18551	18570	18815
18870				

Omslagen :

465	1168	1228	1269	1284
1317	1444	1522	1651	1771

(Buiten verantwoordelijkheid van de redactie).

DE OOSTENDSE HAVENAKTIVITEITEN IN 1982

Een perskonferentie

Als afscheid heeft Schepen Henri Dumarey vorige week donderdag te 11 uur de pers op het stadhuis uitgenodigd om hem zijn visie te geven omtrent de uitbating van de Oostendse handels- en vissershaven in 1982. Wij hebben gemeend zonder commentaar in ons blad van heden zijn visie te moeten weergeven, alhoewel we zijn uiteenzetting niet kunnen bijtreeden, voor zover het in de eerste plaats omtrent de vissershaven gaat, waar van de uitbating allesbehalve renderend is geweest waarop we in een onzer volgende nummers hopen terug te kunnen komen, in acht nemend dat deze haven en zijn vismijn eens de kroon spanden inzake orde, netheid en rendeerdzaamheid.

Onze Schepen vergat immers te melden dat een havenuitbating maar als goed kan aangezien worden, wanneer die winstgevend is. Wanneer we de cijfers van in- en uitgaven echter overlopen, dan dient vastgesteld, dat onze handelshaven een verlies van meer dan 42 miljoen leed en de visserijhaven meer dan 27,5 miljoen. Wat de oorzaak hiervan is, hopen we in een onzer volgende nummers te kunnen aanduiden en de remedies die er al lang hadden kunnen toe bijdragen om aan dit deficit te verhelpen.

P. Vandenberghe

DE UITEENZETTING VAN SCHEPEN DUMAREY

Deze uiteenzetting, welke de pers overhandigd werd, luidt:

De haven van Oostende mag gerust beschouwd worden als de Belgische haven met de meeste facetten, en misschien juist daarom ook als een van de meest aantrekkelijke havens.

Ondanks de ingewikkelde beleidsstructuur waarbij naast het Oostends stadsbestuur ook nog verschillende ministeries hun bevoegdheid hebben, heb ik mij tot vandaag steeds ingespannen om een bevredigende en tegelijkertijd voor de gemeenschap optimale oplossing te zoeken, zodanig, dat én de passagiershavens, én de handelshaven, én de vissershaven, én de jachthavens alle kansen op een harmonische ontwikkeling worden geboden.

Eerste betrachting is steeds geweest de handelshaven te activeren en voor een industriële background zorgen die een trafiekbestedigheid zou kunnen waarborgen. Een stad als Oostende kan het zich niet veroorloven uitsluitend op het toerisme in te spelen. Industriële tewerkstelling is een must.

Het doet mij dan ook een oprecht genoegen U hier te kunnen verklaren dat mijn voorgestelde objectieven voor het grootste deel werden gerealiseerd.

Bedroeg het goederenverkeer begin 1970 nauwelijks 722.952 ton, thans is dit opgeklommen tot 1.911.910 ton.

In 1982 halen de cijfers van de maritieme goederenafvoer in de handelshaven merkwaaardige hoogtes. Immers de exportcijfers zijn nagenoeg verdubbeld t.o.v. 1981. Deze gunstige trend mag in hoofdzaak worden toegeschreven aan de veevoedertrafiek van Belgian Port Operators, de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn op Dover en de chemische produkten van U.C.B. Zandvoorde.

De meerwaarde bij afvoer bedraagt liefst 273.891 ton of een groei van 96%. 1.494 koopvaardij-schepen verwezenlijkten deze goederenafvoer. Dit zijn 167 schepen meer dan vorig jaar.

Deze opvallende expansie is in de eerste instantie toe te schrijven aan de ro/ro-goederen van de Schiaffino-lijn op Dover, die door het inleggen van een tweede trailerschip met 214.460 ton stegen. Ook U.C.B. dreef de uitvoer van chemische produkten, naar hoofdzakelijk Westduitse havens, op tot 108.080 ton (+ 43%).

De nieuwkomer in de Oostendse haven, Belgian Port Operators, deed het verre van slecht. De veevoederexport naar Noord-Afrika werd verdrievoudigd en bedraagt thans 34.353 ton.

De kleinere trafieken zoals landbouwprodukten, zetmeel, schroot, aardappelen, stukgoederen, vismeel vertegenwoordigen samen 33.101 ton. Aldus bedraagt het totale uitvoerpakket 557.694 ton.

De groei bij de maritieme aanvoer in de Oostendse handelshaven is minder uitgesproken dan bij de uitvoer en bij de bouwmaterialen werd zelfs

een achteruitgang genoteerd. De terugloop in de bouwmaterialen moet worden gezocht in het conjunctuurverloop.

De grootste winst is andermaal voor de Schiaffino-ferries die 259.380 ton rollend materiaal aanvoeren (+ 82%) wat bijna een verdubbeling betekent. De chemische produkten stijgen met 19.387 ton tot 205.720 ton. Ook de houtrafiek en petroleumderivaten zijn expansief. Samengevat ziet de trafiekevolutie er als volgt uit:

	Aantal vaartuigen	B.R.T.	Evolutie t.o.v. 1981	Lading in ton
Aanvoer	1.493	1.768.679	+ 166	1.354.216
Afvoer	1.494	1.771.048	+ 167	557.694
Totaal	2.987	2.539.727	+ 333	1.911.910

Ook de industriële expansie kende begin de zeventiger jaren een grote vlucht. De daling van de conjunctuur bracht ook op dat terrein een stagnatie teweeg. Niettemin werden 708 arbeidsplaatsen gecreëerd in de industriezone.

De visserij

Van oudsher van vitaal belang voor onze stad is de visserij. De aanvoer beliep dit jaar 22.885 ton vis goed voor een marktwaarde van 860.774.052 miljoen fr.

Aldus steeg de aanvoer met 596 ton en werd een meeropbrengst genoteerd van 109.870.523 fr.

Hiervoor werden 2.908 vaartuigen versast. De slipways kenden ook een uitermate drukke bezetting. 386 vaartuigen werden op het droge gezet.

De yachthaven

De Mercator yachthaven kende ondanks de terugval in de yachting een recordjaar. 10.349 yachten vaarden de haven in- en uit wat eveneens een fikse verhoging betekent van + 8%.

Een volledig overzicht geven van de uitgevoerde super- en infrastructuurwerken in de voorbije jaren zou ons al te ver leiden, aangezien in het laatste decennium, zowat gans de stadshaven aan vernieuwing toe was. Meest in het oogspringend is natuurlijk de realisatie van de Mercator Yachthaven waardoor zowat 300 yachten in optimale omstandigheden in volle stadscentrum kunnen afmeren.

Minstens even belangrijk is de vernieuwing van het kranenpark geweest in de handelshaven. Verschillende nieuwe loodsen werden opgetrokken en uitgestrekte stapelplaatsen verhard. Met de verwezenlijking van een complete ro/ro-infrastructuur en een terminal voor gekombineerd vervoer werd succesvol ingespeeld op de modernste transporttechnieken. De bouw van een zwaaidok op het kanaal is wellicht de aanzet tot de ontsluiting van de oostkant van de kanaalzone. De realisatie van een nieuw visserijdok en de vernieuwing van het wegnen in de haven beantwoorden enkel aan de jarenlange gekoesterde verzuchtingen van de havengebruikers.

Teneinde de begroting in evenwicht te brengen werden belangrijke inspanningen geleverd. Op het personeelsvlak werd een ver doorgedreven rationalisatie doorgevoerd. De meeste instandhoudingswerken worden met eigen personeel uitgevoerd. Ondanks een onderbezetting in het personeelskader van twaalf functies blijft de personeelslast een doorslaggevende faktor. In sommige andere havens worden de bedienaars van de kunstwerken geheel of gedeeltelijk door de staat betaald. Voor Oostende is dit niet het geval. Wat de inkomsten betreft kunnen wij ook niet vrijuit de tarieven gaan verhogen. Voor de handelshaven bestaan er nationale overeenkomsten inzake harmonisatie van de haventarieven.

De benarde situatie in de visserij dwingt ons ertoe de lasten voor de vissershaven minimaal te verhogen teneinde niet nog meer bedrijfsmoeilijkheden te veroorzaken.

(Vervolg op blz. 8)

(Vervolg van blz. 7)

Gezien er thans langsheen de Belgische kust een ruim aanbod is van yachthavens speelt ook daar de concurrentie een belangrijke rol. Ondanks al deze externe factoren bleef het deficiet van de Oostendse haven steeds beperkt tot een fractie van wat de andere havens aan rode cijfers boeken. Zelfs binnen het stadsbestuur zijn er verschillende diensten die er, ondanks een veel kleiner personeelseffektief, in slagen een veel groter mali te verwezenlijken dan de haven.

De toekomstperspektieven liggen goed voor Oostende. Nieuwe zeegoderentrafieken gaan dit jaar van start en onderhandelingen voor nog eens

andere lijnen zijn reeds ver gevorderd.

De yachthaven is zowat volgeboekt.

Als de sloopmaatregelen voor afgedankte vissersvaartuigen en de daaraan verbonden nieuwbouwverplichting het verhoopte effect kennen, zal een heropleving van de visserij algauw tot de realiteit behoren.

Al bij al geen onaardige erfenis voor mijn opvolger, die de volgende jaren de vruchten kan plukken van een progressief en economisch verantwoord havenbeleid.

Totdaar deze uiteenzetting, waarop we later terugkomen.

NOG GELUKWENSEN N.A.V. ONS JUBILEUMNUMMER

In ons vorig nummer deden wij reeds opgave van een reeks felicitaties die ons toekwamen n.a.v. de speciale uitgave van ons jubileumnummer van Het Visserijblad. Nadien kwamen nog nieuwe gelukwensen toe waarvan wij er onderstaand nog enkele laten volgen :

Marcel VANDEN BOSCH, (Bestuursdirecteur bij het Ministerie van Verkeerswezen)

Met grote interesse heb ik inzage genomen van het speciaal kerstnummer van Het Visserijblad, uitgegeven naar aanleiding van de 50ste jaargang. Ik houd er aan U, als directeur en uitgever van dit vakblad mijn bijzondere gelukwensen over te maken bij gelegenheid van dit jubileum alsook met de realisatie van dit speciaal nummer dat zeker, door de verscheidenheid en de waarde van zijn inhoud, een ruime belangstelling zal opwekken in brede kringen van de zeevisserij en aanverwante bedrijven.

PIETER KRAMER, (Uitgever Sturboord - Visserij - Nederland)

Zeer geachte heer Vandenberghe, Van harte gefeliciteerd met het 50-jarig jubileum van Het Visserijblad. Onze postbode heeft er een hele sjouw aan gehad. 160 bladzijden is niet niks. U heeft met uw jubileumnummer een prachtige krant uitgegeven. Daar hebben wij met de „visserij-editie” nog wat aan te leren. Ik wens U en Uw medewerkers en het Belgisch visserijbedrijf het allerbeste toe voor 1983.

ALBERT DE BOCK (Ere-directeur Belgisch Loodswezen)

Eerst en vooral wens ik U van harte een gelukkig en voorspoedig nieuwjaar; dat ge nog vele jaren in de beste gezondheid moogt genieten van het prachtig werk dat ge nog steeds volbrengt voor alles wat met de visserij te maken heeft. Ik ben nu speciaal vroeg opgestaan (6.30 u) om U oprecht te feliciteren voor de prachtige jubileumuitgave van Het Visserijblad, ter gelegenheid van het vijftigjarig bestaan. Nogmaals hartelijk proficiat ! Ge vraagt U wellicht af : „Waarom zo vroeg en dat op een zondag !”. Hewel, doodeenvoudig ! Om twaalf uur neem ik het vliegtuig te Zaventem voor een nieuw verblijf te Benidorm van 15 dagen. Als jij niet met pensioen gaat, zal ik er maar dubbel van profiteren !

DE KUSTBODE

Het jubileumnummer van Het Visserijblad, een mooi verzorgde uitgave van 160 bladzijden, is een lezenswaardig document. Niet alleen voor wie bindingen heeft met de visserij maar voor allen die belang stellen in de geschiedenis van Oostende. Dit nummer bevat immers, naast de

bijdragen van verschillende ministers, ook artikels van vele prominenten en deskundigen.

HENK ZWART (Ere-Consul in Nederland)

Op de eerste plaats van harte proficiat met het 50-jarig bestaan van Het Visserijblad.

De nieuwjaarsuitgave was goed en prachtig verzorgd. Veel waardering ook van vooraanstaande Hollandse personen. De omschrijving van je persoon door je vrienden was bijzonder goed. Ik ben daar niet aan debet geweest, maar gezien mijn langdurige ervaring ben ik het volkomen met hen eens.

Ik hoop dat je de uitgave van het blad nog vele jaren in goede gezondheid mag verzorgen.

Dhr MANSVELT (Appolinaris)

Beste wensen aan de heer Prosper Vandenberghe en vooral hartelijke gelukwensen met de prachtige jubileumeditie van het 50-jarig bestaan van Het Visserijblad.

GAZET VAN ANTWERPEN

Deze krant is vol lof over ons eindejaarsnummer n.a.v. het vijftigjarig bestaan van ons blad. Het geeft een inhoud van het editoriaal en verder een overzicht van de vele bijdragen die in ons jubileumnummer verschenen.



JAPANESE TECHNIEK : EEN MAN VOOR EEN VAARTUIG VAN 13,50 m. !

Sinds enkele jaren heeft de Japanse firma Yamaha, die de grootste bouwer is van kleine vissersvaartuigen, het mogelijk gemaakt een 13,50 m. hekreiler te laten vissen op zee met een éénmansbezetting, dit na zeer uitgebreide studie en onderzoek. Het gaat om een hekreiler, die doorgaans uitgerust is met een motor van 90 tot 120 PK en voorzien van een nettrommel. Het vaartuig is zodanig uitgerust, dat alle machinecontrole en de winchbehandeling gemakkelijk toegankelijk is. Het visruim is in 4 compartimenten verdeeld, allen voorzien van een luik. Het net wordt gesleept door een 8 tot 9 mm dikke sleepkabel met een lengte van 3 tot 400 meter, zijnde ongeveer viermaal de diepte tot de zeebodem. De sleepdeuren zijn gemaakt uit hout of glasvezel en meten 60 cm op 125 cm met breedels van 3,5 cm nylon.

Tot in 1960 viste men op hetzelfde vaartuig op zij van het vaartuig en werd het net door middel van een capstan ingehaald. Toen benodigde men nog een bezetting met drie man. Om het net in te halen benodigde men toen 30 minuten.

In de jaren 1970 en volgende, werd de capstan naar achter overgebracht en het net over de achterstevenging ingehaald. Van dit ogenblik af werden voor de betrokken kustreiler nog slechts twee man benodigd.

In de late zeventiger jaren, door de toepassing van de nettrommel en de verbeterde technologie, waardoor onder meer het inhalen van het net nog slechts zeven minuten in beslag neemt, en meer tijd komt voor het slepen zelf, wordt hetzelfde vaartuig nu bediend door één enkele man. Hierdoor werd de produktiviteit van dit vaartuig gevoelig verhoogd. Wij zelf vragen ons echter af, of dit niet gebeurd is ten nadele van de veiligheid van het vaartuig en van zijn „schipper-motorist-matros”, daar er nu zeker nog moeilijk aan uitkijk kan gedaan worden, zeker minstens bij de visserij, het inhalen van het net, het wegsteken van de vis, enz... Ook op de grote treilers heeft de automatisatie een mindere bezetting voor gevolg gehad, zodat men het echter zo ver ging brengen om kusttreilers van toch nog altijd 13,50 meter, met één man in zee te sturen. Dit is toch wel buiten verwachting.

Wie zegde ook weer dat men de visserij nog aan de hand van computers en robotten van aan land zou besturen en laten vissen ?

„HET VISSERIJBLAD”

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

BRIEVENBUS

EET MEER VIS!

KANKERVERWEKKEND D.E.S. HORMOON IN HET SLACHTVEE

Een onlangs verricht onderzoek in verscheidene slachthuizen, heeft terug aan het licht gebracht, dat praktisch alle slachtvee sporen aanwijst van toediening van hormonen, waaronder in het bijzonder van het gevaarlijk D.E.S. die voor de mens kankerverwekkend is en in het bijzonder in het vrouwelijk organisme.

Deze praktijken van het toedienen van hormonen die men er met de huidige gebrekkige wetgeving niet onder krijgt, schijnt nog aan uitbreiding toe te nemen. Geen wonder als men weet, dat, door het toedienen van dergelijke hormonen men van 10 tot 20 duizend fr. meer maakt op het gewicht van slachtvee per stuk! Het is een dergelijk veralgemeende praktijk geworden, dat zelfs de hoog gekwoteerde Boerenbond onlangs nog gepleit heeft voor een gekontroleerd gebruik van opfokkende hormonen, omdat anders het houden van slachtvee niet meer renderend zou zijn voor de boeren en slachtveehouders! We zouden het ook kunnen uitdrukken, dat betrokken bond voor een gekontroleerd gebruik van het toedienen van, voor de mens giftige stoffen is, als deze maar een bepaalde gevarengrens niet overschrijdt. Dat bepaalde verbruikers echter bijzonder vatbaar zijn voor vlees opgefokt met hormonen, daar wordt wellicht geen rekening mee gehouden. Het is de opbrengst per kg. slachtvee die telt.

Eigenaardig in de Belgische wetgeving is wel, dat men de betrokken hormonen niet in het bezit

mag hebben, noch vervoeren, maar over het hebben toegediend van de hormonen, daarover is de wet stom. Het komt er dus voor de veekweker op aan, over een onvindbaar geheime opslagplaats voor betrokken hormonen te beschikken. Het meest gevaar loopt dan ook de hormonenleverancier op, die het goedje aan de boeren en veekwekers levert. Maar ook hier zijn de boeten die betrokken leverancier kan oplopen, niet in verhouding tot de winsten, die hij met dit handelje maakt. Ze zijn veel te licht en zouden radikaal de betrapte moeten uitsluiten en zwaar beboeten.

Ondertussen is een K.B. in de maak, dat toch meer ruimte moet geven aan de speurders naar het gebruik van hormonen voor het opfokken van het vee. Bijkomend winstpunt voor de gebruikers van de hormonen is nog het feit, dat het vlees van het vee hierdoor zoveel malser wordt! Bijkomende moeilijkheid voor het tot stand komen van een sluitend reglement is de afhankelijkheid van twee ministeries. Wat het vee betreft, van het ministerie van landbouw, wat het geslachte vee en dus het vlees betreft, het ministerie van Volksgezondheid. Als we daar nog een bepaalde druk van houders van vee bijvoegen, via hun bonden, dan kunnen we toch wel van een lijdensweg spreken voor het tot stand komen van een adequate wetgeving en inspectie.

Onze enige konklusie: Eet meer vis!

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 16 tot 22 januari 1983

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50 uur.

Dagelijks te 07.35 behalve op 16 en 22 januari 83.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 21.00 uur.

Dagelijks te 00.01 behalve op 16 januari 83.

Dagelijks te 06.00 uur behalve op 16 en 17 januari 83.

Dagelijks te 18.00 uur behalve op 22 januari 83.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.30 en te 05.15 uur.

Dagelijks te 03.30 behalve op 16 januari 83.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10 uur.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00 uur.

Dagelijks te 04.00 uur behalve op 16 januari 83.

Dagelijks te 07.00 uur behalve op 16 en 22 januari 83.

Dagelijks te 10.00 uur behalve op 16 en 17 januari 83.

Dagelijks te 22.00 uur behalve op 22 januari 83.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45 uur.

Dagelijks te 20.55 uur behalve op 22 januari 83.

JETFOIL (draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40 en te 13.50.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.35 en te 15.20 uur.

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

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Zoals voorzien is de aanvoer tijdens de voorbije week erg klein geweest. Teveel slecht weer heeft de meeste schepen het uitvaren belet. Toch enkele vangsten die na bijzonder korte tijd aangevoerd werden. Kleine vangsten die echter peperduur verkocht werden zodat nog aardige resultaten bereikt werden. Voor de handel was het alles behalve prettig. Kabeljauw tot 190 fr., gul tussen 80 en 150 fr. en wijting die tot 76 fr. noteerde. Voor schol werd ook meer betaald dan verleden week. De aanvoer ervan was erg schaars zodat tussen 40 en 65 fr. genoteerd werd. Erg weinig keus ook op de markt aangezien bijna alle vis aangevoerd werd door Westschepen die in hoofdzaak gul en wijting brachten. Enkele bennen rog haalden dan ook tot 120 fr. het kg. terwijl voor steenschol tussen 90 en 210 fr. genoteerd werd. Ook de verschillende scharsorteringen waren zeer duur en kregen tot 60 fr.

Voor de reder en de vissers zijn dat natuurlijk allemaal erg goede prijzen, voor de handel moet het redelijk erg zijn. Moelijk om aan iets te geraken en dat aan prijzen waarbij enige winst zowat onmogelijk is. Het is dan ook zo dat verschillende leurers niet vertrekken, zij geraken hun vis aan die hoge prijzen blijkbaar niet meer kwijt.

Voor de haringvissers is er weer één behoorlijke dag geweest. Maandag werden de vangsten tussen 100 en 600 bennen gelost, daarbij vaak nogal wat wijting of makreel. Waarbij makreel bij de eerste verkoop tot 2.000 fr. kreeg om nadien terug te vallen tot het minimumpeil 200 fr. en zelfs te moeten worden opgevangen.

Voor de garnaalvissers was het einde vorige week ook niet veel zaaks, dinsdag werd tussen 80 en 107 fr. het kg. betaald voor garnaal. De vangsten waren toen zelfs boven normaal voor het jaargetijde.

VRIJDAG 7 JANUARI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.45	4	150	—	505.599

MAANDAG 10 JANUARI 1983

KANAAL				
O.33	16	375	3.945	2.151.854
WEST				
N.40	4	170	—	1.024.282
N.41	9	225	—	946.378
N.706	8	220	—	881.601
O.35	5	135	—	719.596
Z.502	8	325	—	1.263.428
KUST				
O.141/369	—	43	26.300	409.350
O.135/275	—	45	34.600	570.865
O.309/N.719	—	160	26.100	399.406
O.128/279	—	110	20.050	368.956
N.3/232	—	22	28.100	447.110
O.123/306	—	—	6.000	92.300
O.127/303	—	14	30.000	473.630

DINSDAG 11 JANUARI 1983

WEST				
O.114	3	110	—	504.969
KUST				
O.123/306	1	4	6.150	106.700
N.3/232	1	11	6.500	122.400
O.127/303	1	—	3.300	51.650
O.229/N.752	1	4	2.900	51.754
O.141/369	1	—	3.600	57.600

O.128/279	1	16	6.500	126.070
O.309/N.719	1	22	3.000	85.510

WOENSDAG 12 JANUARI 1983

WEST				
N.15	8	180	2.670	1.296.936
O.26	5	140	—	415.365
O.134	5	160	—	527.037
O.243	9	220	—	666.518
O.114	6	180	—	499.846

Verwachtingen

VRIJDAG 14 JANUARI

WEST : Z.34 - N.45 (120 manden)

MAANDAG 17 JANUARI

WEST : O.206 - O.108 - O.118 - O.285 - N.597 - N.736

NOORDZEE : O.318

DINSDAG 18 JANUARI

WEST : Z.183 - O.35 - Z.583

ZEEBRUGGE

tong vis dagen fr.

VRIJDAG 7 JANUARI

Z.408 K	100	5	6	36.320
Z.181 K	100	10	6	143.740
Z.200 W	900	110	6	1.590.370
Z.324 W	1600	180	6	1.187.250
				1.957.680

MAANDAG 10 JANUARI

Z.589 W	1200	140	8	862.920
Z.331 W	1200	200	7	1.042.020
Z.92 W	2000	300	7	1.763.010
Z.162 W	3500	360	7	2.380.710
Z.16 W	2500	435	3	2.115.600
Z.506 N	1200	280	8	1.575.950
				9.740.210

DINSDAG 11 JANUARI

Z.105 W	2000	380	8	1.875.510
Z.554/560 K		20		171.120
Z.437/548 K		20		126.750
				2.173.380

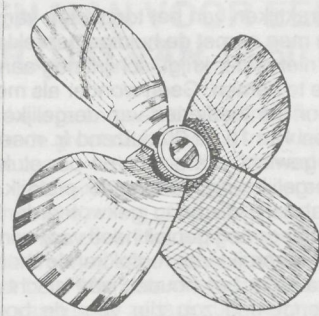
WOENSDAG 12 JANUARI

B.5 N	1700	290	9	1.383.060
Z.321 W	500	115	8	633.090
Z.289 W	1500	150	8	1.262.750
Z.296 N	800	140	6	672.980
Z.47 N	1500	230	9	604.480
Z.554/560 K		15		106.240
Z.580/578 K		50		321.530
Z.201/601 K		20		180.280
Z.403/501 K		10		127.720
Z.471/472 K		10		168.640
				6.460.770

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop!!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie

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

NIEUWPOORT

VRIJDAG 7 JANUARI

GARNAAL			
N.22	163 kg		20.354 fr

ZATERDAG 8 januari

GARNAAL			
N.22	118 kg		13.447 fr
N.349	121 kg		14.039 fr

MAANDAG 10 JANUARI

VIS			
N.575	486 kg		26.490 fr
N.172	840 kg		61.314 fr
N.788	840 kg		61.314 fr
N.88	862 kg		61.248 fr
N.590	861 kg		61.248 fr

Slechts twee koppels gullevisers en één kustvaartuig slaagden erin hun vangst op de maandagmarkt te lossen. De overige vaartuigen werden door het slechte weer der voorbije dagen verplicht in de haven te blijven. Er werd enkel wat Westvis aangevoerd, zodat van tong of variatie absoluut niets te bespeuren viel. Middenslag- of drieling pladijs kreeg 70 à 80 fr/kg en visjes 70 à 70 fr/kg. Kabeljauw haalde 6.900 à 7.400 fr de ben en gul 4.500 à 6.500 fr de ben. Voor de voor-kleine gul werd 4.200 à 4.500 fr de ben neergeteld. Grote wijting werd tegen 3.100 à 3.450 fr de ben opgekocht en kleine wijting tegen 2.000 en 2.200 fr de ben. Grote zandschar noteerde men aan 3.200 tot 3.500 fr de ben en kleine zandschar aan 2.800 tot 3.000 fr de ben. Vanwege de handelaars kon op de maandagmarkt een goede interesse vastgesteld worden. Zo overtrof de vraag ruimschoots het aanbod en alle geboekte prijsnoteringen konden duur genoemd worden.

DINSDAG 11 JANUARI

GARNAAL
N.211 75 kg 7.275 fr

WOENSDAG 12 JANUARI

GARNAAL
N.349 78 kg 5.280 fr

N.211	191 kg	14.120 fr
N.22	183 kg	17.810 fr
VIS		
N.723	4.002 kg	233.348 fr
N.575	872 kg	59.483 fr
N.172	404 kg	31.307 fr
N.788	403 kg	31.308 fr
N.88	1.814 kg	233.793 fr
N.590	1.815 kg	59.793 fr

Eén vaartuig van de West, één kustvaartuig en twee koppels gullevisers losten ongeveer 9.400 kg vis op de woensdagmarkt. Tong nr 1 kreeg 282 à 286 fr/kg en tong nr 2 326 à 330 fr/kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 325 à 328 fr/kg en fruitong of tong nr 4 280 à 285 fr/kg. Tong nr 5 boekte men aan 258 tot 265 fr/kg en kleine tong aan 236 tot 240 fr/kg. Middenslag tarbot werd aan 320 tot 340 fr/kg genoteerd, varia aan 180 fr/kg, griet aan 205 tot 240 fr/kg en tong-schar aan 100 tot 150 fr/kg. Grote pladijs kocht men tegen 65 à 70 fr/kg op, middenslag- of drieling pladijs tegen 3.000 à 3.250 de ben en visjes tegen 2.000 à 2.100 fr de ben. Kabeljauw kwam 8.100 à 9.250 fr de ben, 185 fr/kg of 9.250 fr de ben is de hoogste waarde die ooit voor één ben kabeljauw op de Nieuwpoortse vismarkt werd betaald. Die waarde mag dan ook als een unicum in de annalen der stedelijke vismijn be-

schouwd worden en mag als een record worden genoteerd. Grote wijting werd tegen 2.750 à 2.850 fr de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1.800 à 2.100 fr de ben. Grote zandschar haalde 2.700 à 2.900 fr de ben en kleine zandschar 2.050 à 2.200 fr de ben. De schaars aangevoerde rog bewam 76 à 85 fr/kg. Drie garnaalvaartuigen losten eveneens hun vangst waarvan de prijs van 67 à 74 fr/kg varieerde. De woensdagmarkt kon over gans de lijn beschouwd, bevredigend genoemd worden en voor alle aangevoerde soorten werd een dure prijsnotering bekomen.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
10 jan.	3.899	271.614
12 jan.	9.419	581.032

GARNAALAANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
7 jan.	163	20.354	107	119
8 jan.	239	27.486	89	93
11 jan.	75	7.275	89	104
12 jan.	422	32.030	67	74

ALLERLEI

■ Het 5.000 Brt-faktorijschip en diepvriezer „Atlantic-Freezer” is na een brand die 4 dagen duurde in het kanaal voor het Ierse Castletown-bere gezonken. Het faktorijschip was een tijd geleden openbaar verkocht voor 27 miljoen B.fr. en onderging aanpassingswerken aan boord om er een visverwerkingsbedrijf en vismeelfabriek van te maken, die het rauwe materiaal op zee zou overnemen.

■ Op verscheidene grote buitenlandse afslagen klaagt men bij de producentenorganisaties over het ingewikkeld systeem van de degressieve opvangtarieven zodanig zelfs, dat men beroep doet op kleine computers. Zoals men weet wordt er minder aan de reder toegekend naar gelang de hoeveelheid opgevangen vis in de afslagen groter wordt. De opvangprijs zelf blijft echter dezelfde, dat wil zeggen, de prijs die de koper minstens moet bieden. Dit meer administratief werk voor de producentenorganisaties heeft intussen reeds geleid tot een opslag van de bijdragen aan betrokken redersorganisaties.

IERLAND

■ Alhoewel de Ierse marine ook in verhoogde waakzaamheid verkeert in verband met mogelijke Deense verzoeken om in de 12-mijlszone hun netten te komen uitwerpen, schijnt voor de Denen nog altijd het meeste gevaar uit te gaan van de Franse en Nederlandse treilers, die meer de Ierse wateren aandoen. Vooral het feit, dat de overtredingen nu zouden moeten behandeld worden voor de rechtbanken van de lidstaten van de vlag van de overtreder, is bij de Ieren niet goed aangekomen. We konden hierover echter nog geen duidelijke bevestiging krijgen, dat dit werkelijk zo is.

■ In Ierland werd vastgesteld, dat de dure brandstofprijzen en de aanpassing van de opvangprijzen door de producentenorganisaties naar beneden toe, verscheidene schippers van treilers er reeds toe gebracht hebben, zich niet meer speciaal in te zetten op de vangst van klei-

ne schelvis en kleine wijting, waarvan zij weten dat deze niet commercieel in de markt liggen en opgevangen zullen worden. Ook wij hebben een tijd gekend dat men op totten ging vissen voor de opvang en dat dit nog renderend bleek.

■ We mogen werkelijk van rekordcijfers gewagen in verband met de aanvoeren van de, in

span vissende Schotse houten 25-meter treilers „Frances-Bojen” en „Wendy Pulfrey” die over het jaar 1982 samen bijna 69 miljoen B.fr. besomden! Hun vangstgebied was de Noordzee en de besomming was het resultaat van 16 reizen! Hun twee beste reizen verleden jaar waren voor beide vaartuigen samen, respectievelijk 6 miljoen en 6,4 miljoen B.fr.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, zal het VISSERIJBLAD, dat zijn 50e jaar ingaat, voortaan ook elke vrijdag te verkrijgen zijn, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

Voortaan is het VISSERIJBLAD dus ook verkrijgbaar bij:

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.
Dirix
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Lievens M. Fr.
Saelens
Thoon G.
Van Belle J.
Algemene Lektuur
Berten M.
Bolle G.
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Sparzaamheidstraat 1, Oostende
Kapellestraat 65, Oostende
Ad. Buylstraat 33, Oostende
Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Th. Van Loostraat 26, Oostende
Koninginnelaan 39, Oostende
Langestraat 95, Oostende
Voorhavenlaan 179, Oostende
Stuiverstraat 422, Oostende
Duijnstraat 302, Bredene
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
P. Elisabethlaan 72, Bredene
Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge
Knokkestraat 118, Heist
Vlamingstraat 22, Heist
St. Antoniusstraat 45, Heist
Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	10 jan.	11 jan.	12 jan.
Lappen	305 316	.....	305
Grote	357	.....	340 344
3/4	315 323	.....	305 341
Bloktongen	272 286	.....	238 257
Vóór-kleine ..	234 270	.....	224 231
Kleine	195 207	.....	183 190
Slips	177 189	.....	158 160

ZEEBRUGGE

	10 jan.	11 jan.	12 jan.
Grote	335 348	345	314 326
Bloktong	361 382	386	365 367
Fruittong	338 357	332 347	278 330
Schone kleine	249 255	228 233	223 237
Kleine	184 222	220 224	215 233
Tout petit	151 182	183	180 198
Slips	135 163	150 160	151 181

NIUWPOORT

	10 jan.	11 jan.	12 jan.
Tong I	282 286
Tong II	326 330
Tong III	325 328
Tong IV	280 285
Tong V	258 265
Kleine	236 240

PLADIJS

OOSTENDE

	10 jan.	11 jan.	12 jan.
Platen ..	63 71	.....	42 49
lek (groot-klein) ...	58 63	.....	43 48
Derde slag	50 57	.....	40 42
Platjes	18 45	.....	40 42

ZEEBRUGGE

	10 jan.	11 jan.	12 jan.
I	41 48	44 48	41 37
II	36 40	42	40 37
III	38 44	44 47	42 46
IV	36 39	37 39	37 38
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

	10 jan.	11 jan.	12 jan.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	45 55	.....	60 70
Drielingen	55 65	.....	55 65
Platjes	50 60	.....	45 55

ZEELAND FISH INDUSTRY B.V. i.o.
DELTAHOEK 5 **BRESKENS**
TELEFOON: 01172-3185/3248 **TELEX: 55210**

Wij zijn een visfileerbedrijf, gespecialiseerd in de productie van verse en diepgevroren schol- en kabeljauwfilets.

Bij ons kan op korte termijn geplaatst worden een:

ERVAREN VERKOPER

die in staat is zelfstandig te functioneren binnen het bedrijf. Het werkterrein ligt zowel in het binnen- als in het buitenland.

Vereisten:

- Zowel mondeling als schriftelijk kennis van de Franse, Duitse en Engelse taal.
- In bezit van rijbewijs B-E.
- Moet genegen zijn zich in de buurt van het bedrijf te vestigen.
- Ervaring als verkoper in de voedingsbranche.

Het salaris alsmede de secundaire arbeidsvoorwaarden zijn in overeenstemming met de belangrjkheid van deze functie.

Uitsluitend schriftelijke sollicitaties te richten aan de directie.

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	
	9/ 1	530	10/ 1	559	11/ 1	11/ 1	12/ 1	12/ 1	12/ 1	12/ 1	10/ 1	12/ 1	10/ 1	12/ 1	10/ 1	12/ 1
Tarbot grote	516	530	539	559	.....	547	492	499	545	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	285	330	425	496	.....	478	369	359	424	.....	.....	.....	.....	320	340	.....
Tarbot klein	233	.....	274	299	232 260	249 289	207 275	218	304	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	210	228	290	308	200	257	180 225	257	278	.....	.....	.....	.....	205	240	.....
Griet middel	175	.....	248	257	.....	190	190 200	200	213	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	160	.....	143	201	.....	132 170	106	136	171	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	92	99	.....	.....	112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	85	.....
Keilrog	.....	.....	112	.....	.....	.....	.....	127	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	111	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	85	.....
Tilten	105	111	84	90	.....	.....	129	.....	.....	.....	.....	.....	.....	76	85	.....
Scherpstaart	88	105	100	111	.....	129	.....	128	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	82	102	80	88	.....	83	.....	82	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	81	.....	81	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	49	.....	49	52	.....	54	.....	55	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	142	186	160	166	189 190	158 195	155 179	150	180	136 148	162 185	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	150	162	145	155	170	153 195	147 157	169	172	90	68 120	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	119	139	139	142	100 110	137 184	94 125	142	150	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	55	96	57	67	40 98	71 78	50 69	54	55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	300	452	469	.....	.....	445	238 496	445	509	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	70	76	54	68	58 74	50 68	55 58	53	.....	62 69	55 57	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	54	70	42	50	37 58	40 48	32 40	35	38	40 44	36 42	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	38	52	37	40	46 53	40	46 52	39	40	60 70	44 58	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	90	208	.....	98 176	.....	100 195	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	26	85	.....	.....	.....	76	.....	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	150	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	28	45	.....	41	.....	36 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	24	48	.....	.....	.....	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	56	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	30	35	.....	30 34	.....	26	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

Aan de **vrijdagmarkt van 7 januari** werd **aangevoerd**: 4.625 kg. tong; 62 kisten tarbot en griet; 76 kisten kabeljauw; 66 kisten wijting; 441 kisten schol; 19 kisten schar; 232 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 33,41-28,92; grote tong 24,14-22,81; grootmiddel tong 23,75-21,09; kleinmiddel tong 18,12-16,55; tong één 15,87-15,32; tong twee 13,22-11,22.

Per 40 kg.: tarbot 1.258-757; griet 680-439; kabeljauw één en twee 312-278; kabeljauw drie 294-252; kabeljauw vier 260-204; kabeljauw vijf 256-230; schol één 224-184; schol twee 136-130; schol drie 136-114; schol vier 116-100; wijting drie 132-114; schar 140-132; steenbolk 92-84; bot 30-29; tongschar 337-227.

Aan de **maandagmarkt van 10 januari** werd **aangevoerd**: 21.471 kg tong; 225 kisten tarbot en griet; 211 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 45 kisten wijting; 1378 kisten schol; 36 kisten schar; 355 kisten haring; 163 kisten diversen. Prijzen in guldens per 1 kg: tarbot 27,31-25,04; grote tong 21,92-20,73; grootmiddel tong 19,64-18,28; kleinmiddel tong 13,76-12,50; tong één 13,18-12,37; tong twee 10,19-8,58.

Per 40 kg: bot 29-27; poontjes 62; haai 162-124; tongschar 329-160; tarbot 1000-492; griet 574-362; kabeljauw één 306-222; kabeljauw twee 290-246; kabeljauw drie 264-224; kabeljauw vier 248-212; kabeljauw vijf 232-136; schelvis vier 158-154; schol één 114-106; schol twee 138-126; schol drie 118-102; schol vier 106-96; wijting drie 176-76; schar 132-90; haring één 44; roggen 176-174; hammen met kop 334-290; hammen zonder kop 1004-648; steenbolk 100-81.

Nadat er aan de **dinsdagmarkt van 4 januari 1983** geen aanvoer had plaats gevonden, werd er aan de woensdagmarkt **aangevoerd**: 495 kg tong; 1 kist tarbot en griet; 2 kisten kabeljauw; 60 kisten schol; 706 kisten haring.

Prijzen in guldens per 1 kg: grote tong 21,99-21,74; grootmiddel tong 19,37-19,32; kleinmiddel tong 14,36-13,99; tong één 13,26-12,95; tong twee 9,41-9,04.

Per 40 kg: tarbot 1171-760; griet 360; schol één 120-112; schol twee 134-128; schol drie 142-128; schol vier 132; haring één 43-38; tongschar 285-209.

Aan de **donderdagmarkt van 6 januari** werd **aangevoerd**: 39 kisten kabeljauw; 14 kisten wijting; 10 kisten schar; 2 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 40 kg: kabeljauw drie 266; kabeljauw vier 204-202; kabeljauw vijf 188-158; schar 144; wijting drie 150; bot 30.

Aan de **maandagmarkt van 3 januari 1983** werd **aangevoerd**: 8955 kg tong; 38 kisten tarbot en griet; 103 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 47 kisten wijting; 808 kisten schol; 11 kisten schar; 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg: tarbot 26,86-25,59; grote tong 22,53-21,75; grootmiddel tong 19,99-17,78; kleinmiddel tong 16,37-13,72; tong één 11,79-11,07; tong twee 9,50-7,94.

Per 40 kg: tarbot 1007-740; griet 672-432; kabeljauw één 198-168; kabeljauw twee 214-210; kabeljauw drie 240-204; kabeljauw vier 184; kabeljauw vijf 160-120; schol één 112-94; schol twee 152-112; schol drie 140-118; schol vier 120-104; wijting drie 114-70; schelvis vier 140; haai 140-120; steenbolk 54; schar 112-106; tongschar 348-200.

„HET VISSERIJBLAD”

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

NIEUWE KOTTERS IN NEDERLAND IN 1983 VERHOGEN DE LASTEN VAN DIEGENEN DIE REEDS NIET KUNNEN BETALEN

In Nederland komen er in 1983 nog nieuwe eenheden bij met onder meer twee nieuwe vriestrelers die besteld werden. Op zichzelf eerder goed nieuws, ware daar niet het slechte nieuws langs de andere kant. Dit slechte nieuws is, dat heel wat recente nieuwe kotters uit hun kosten niet geraken en hun aflossing en aan de banken niet of zeer moeilijk kunnen betalen. In verband hiermede zoeken bepaalde banken naar kopers voor kotters die in 1981 afgeleverd werden!

Anderzijds valt het ook al niet mede voor veel bemanningen van kotters, daar deze, niettegen-

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
73.940 kg.	Tong	f 962.181,37	van f 24,46 tot f 6,59
10.690 kg.	Tarbot	f 213.798,46	van f 34,51 tot f 9,49
197.945 kg.	Schol	f 640.012,01	van f 4,31 tot f 2,64
33.995 kg.	Kabeljauw	f 149.335,52	van f 11,65 tot f 2,01
3.748 kg.	Griet	f 44.600,40	van f 14,47 tot f 8,82
4.820 kg.	Schar	f 10.441,29	van f 3,38 tot f 1,49
3.365 kg.	Wijting	f 88.870,02	van f 3,40 tot f 2,06
139.263 kg.	Diversen	f 570.213,15	
467.766 kg.		f 2.599.452,22	

staande redelijke besommingen, toch maar weinig netto ontvangen, juist vanwege allerlei kosten die van het loon worden afgetrokken. Dit schijnt echter toch niet te volstaan om de rederijen uit hun eigen kosten te laten komen. Ware het niet van de algemene werkloosheid, die er ook in Nederland heerst, dan waren zeker reeds heel wat bemanningsleden aan wal gaan staan om er een job op te nemen, waardoor weer meer kotters aan de wal zouden komen te liggen door gebrek aan bemanningsleden. Dit was trouwens reeds het geval voor heel wat rondvissers, die verkozen te blijven liggen omdat zij, noch de bemanningsleden aan hun trekken kwamen.

Men verwijt de bonden wel dat zij niets doen, maar kunnen zij wel iets doen? In elk geval laten de leiders zich minder en minder zien. We kunnen niet voorzien hoever de economische malaise de visserij zal brengen of op de knieën zetten en dit niet alleen voor Nederland maar ook bij ons in België en in de omliggende landen. Feit is echter, dat men in het ene land groter risico's aanvaard heeft, dan in het ander land en hier menen we, dat de Nederlandse visserij toch enigszins de spits heeft afgebeten met te veel en aan te grote nieuwbouw, te zware uitrusting en te grote motoren doet. Wij hebben hiervoor herhaaldelijk gewaarschuwd met het beeld van de uitsanering van de jaren zeventig voor ogen. Hopen we intussen, dat het getij keert en dat de Nederlandse durvers toch de vruchten zullen mogen plukken van hun, volgens ons, te onverwoestbaar geloof in de toekomst van de visserij.

DE ZEE EN DE MEERMIN

door Walter DEBROCK

(Vervolg van ons jubileumnummer)

5. MEERMAN EN MEERMIN IN DE KUNST

De „nieuwe lente en een nieuw geluid”, die de bekende Nederlandse dichter Herman Gorter bezingt in „Mei”, wordt geschilderd met wonderre verzen waarin zeewezens niet ontbreken.

„Zo was de zee, er stak

Een vlag van alle gevelds, achter 't raam
Der golven brandden rijen lichten, saam
Liep het volk. meermannen zwommen aan,
Nimfen en elven der zee...”

In de blijdschap van het Meiwerk zijn de meermannen er weer :

„... een gezang

Zongen een school meermannen...”

Onze bloedeigen Hendrik Conscience, „die zijn volk leerde lezen”, maakt van een zeemeermin een behekste koningsdochter die in een schitterend paleis onder de zee leeft en er bewaakt wordt door een enorme zeekeeft. Wie deze bewaker verslaat moet met de meermin trouwen. Men kan het ganse verhaal te lezen krijgen in Conscience's „Zeemanshuisgezin”. Wellicht heeft de schrijver het verhaal ergens opgetekend bij een of ander Antwerpse volksverteller uit zijn jeugd.

Reeds zeer vroeg spreken de Vlaamse letteren over „die maerminne”. Jacob van Maerlant, in zijn didactisch gedicht „Der Naturen Bloeme”, een résumé van wat men in de 13de eeuw van dieren, planten en grondstoffen wist of ten minste dacht te weten, vermeldt ze als half vrouw, half vis, met een geschubde visstaart.

„Syrena dat es die maerminne
Physiologus hevet inne
Dat si draghen wijfs ghelike
Toten navels sekerlike...”

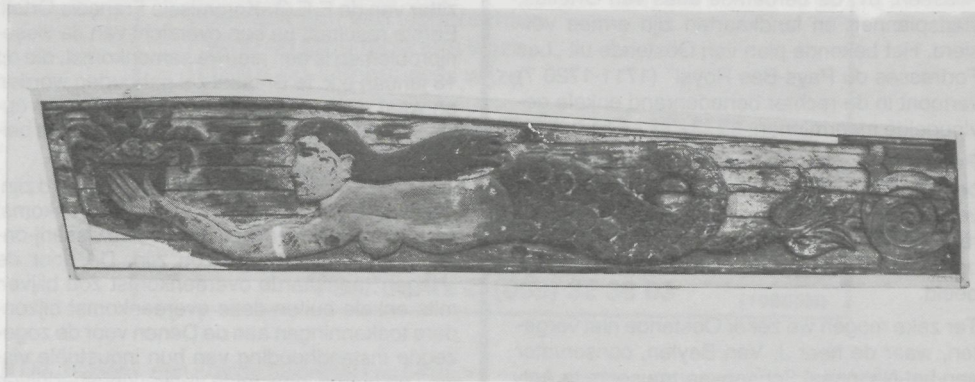
De Physiologus, waarvan in deze verzen sprake is, is een boek met de beschrijving van allerlei dieren en stond model voor een ganse reeks „bestiaria”, waarin natuur en dieren, vaak zeer legendarisch, worden beschreven.

De „maerminne” van van Maerlant verlokt eveneens de „scipliede” met haar gezang en, zoals Odusseus, zouden deze best hun oren stoppen om „haren sanc” niet te horen.

In de klassieke Oudheid zijn allusies en verhalen van sirenen niet te tellen. De Romeinse moralist Seneca gebruikt vergelijkingen met sirenen om zijn ideeën te verduidelijken.

Ook in de plastische kunsten en in de ornamentatie worden meerman en meermin vaak uitgebeeld.

Wie enigszins vertrouwd is met Oostende en in de Vlaanderenstraat het huis van James Ensor kent, zal zich zeker het meerminnetje herinneren uit het uitstalraam van het boetiekje. Het is van Japanse oorsprong en ziet er eerder uitgemergeld uit. Het is uit hout gesneden met echt haar op het hoofdje en echte schubben op haar staart. De schilder was er bijzonder op gesteld en heeft het met grote en bijna jaloerse zorg ge-



Boegversiering van Oostendse visserssloop (± 1900).
Foto Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen.

koesterd tot aan zijn dood. Verbondenheid met de tover van de zee ?

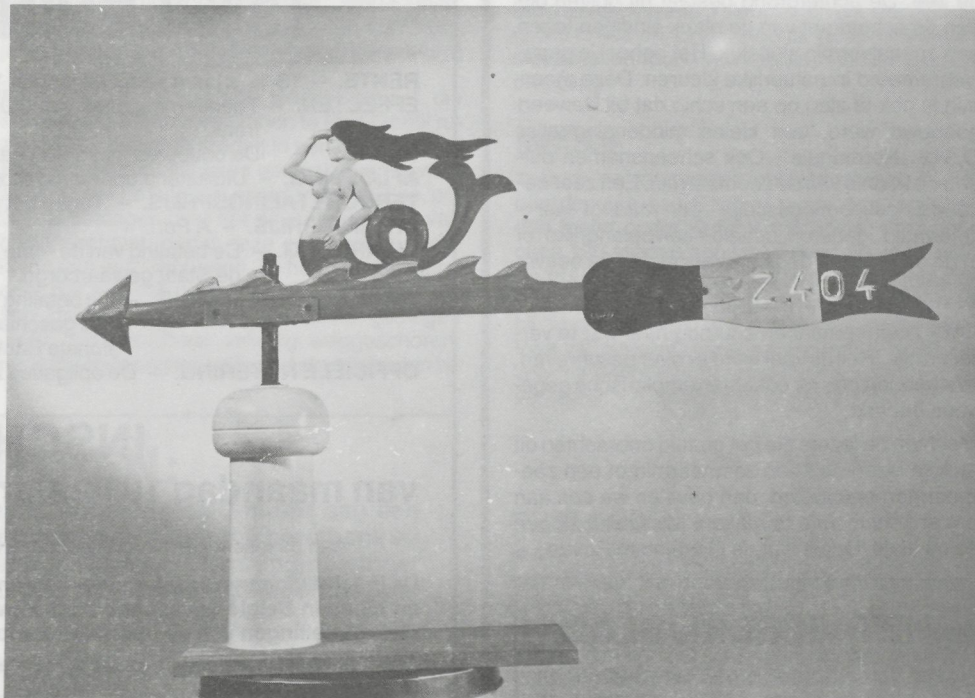
Wie kent niet het lieve zeemeerminnetje, symbool van de Deense poëzie, werk van de beeldhouwer Edvard Eriksen, dat de toegang tot de haven van Kopenhagen als het ware bewaakt en beschermt ? Het werd er geplaatst als herinnering van een meerminverhaal van de grote Deense schrijver Andersen.

De Vlaamse etser Frans Masereel, een van de „grote vijf” Vlaamse houtsnijders van de twintiger en dertiger jaren, heeft herhaaldelijk zeemeerminnen uitgebeeld. In 1932 heeft hij zo waar een bundel met 28 houtsneden – een soort beeldverhaal – gepubliceerd, getiteld „La Sirène”.

Verschillende andere houtsneden van zijn hand kenden hetzelfde thema, o.a. het machtige „Zeegoden” van 1947. Wellicht speelde hierbij de herinnering aan zijn geboorteplaats Blankenberge mee.

Echte Rubensiaanse, forsig gevleesde zeemeerminnen, schragen met andere zeewezens het bekende schilderij van P.P. Rubens, gewijd aan de ontschepping van Marie de Medici te Marseille. Het schip waarop Marie de Medici werd afgebeeld werd begeleid door Neptunus en de zeemeerminnen waarvan Frans Baudouin, in zijn standaardwerk over Rubens, zegt dat deze forse figuren Maria als het ware optillen „in een goddelijk empyreum”.

(Vervolg op blz. 16)



Windwijzer van de Heistse motorsloop Z.404 Laura-Camiel-Anne. 1945.
Foto Nationaal Scheepvaartmuseum Antwerpen.

(Vervolg van blz. 15)

Afbeeldingen van meermannen en meerminnen komen voor op meubels en op drinkbekers, w.o. de beroemde „nautilus cups” van de 16de en de 17de eeuwen. Hun beeld wordt verwerkt in windwijzers, van welke men enkele vindt te Wenduine die, volgens Eric Lepeer, van de hand van scheepstimmerman Louis Dumeez zijn. Dumeez sneed er ook voor Zeebrugse vaartuigen.

Atlanten, bv. de beroemde atlas van Ortelius, stadsplannen en landkaarten zijn ermee versierd. Het bekende plan van Oostende uit „Les Fortresses du Pays-Bas Royal” (1711-1720 ?) vertoont in de rechter benedenrand enkele gevleugelde meerminnen.

Restaurants en cafés dragen de naam en het beeld in hun uithangbord. We kennen niet zover van ons af een paar „Sirène d'or” en „La Sirène”... Meermannen en meerminnen sieren ook wel eens schepen op de steven of als boegbeeld.

Ter zake mogen we zeker Oostende niet vergeten, waar de heer J. Van Beylen, conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen, een paar typische beelden ontdekte. Deze ijverige speurder en verzamelaar van al wat met het schip en de scheepvaart te maken heeft, wist van de vroegere scheepsbouwwerf J. Denye te Oostende, een paar boegplanken met zeemeerminnen te bekomen. Twee dezer boegplanken bevinden zich in het museum. Hij verhaalt in een studie verschenen in de Mededelingen van de Marine Academie, boek XXIII dat de werf Denye op haar boegplanken een zeemeermin liet beitelen, wel het fraaiste ornament, zegt hij, dat men op Vlaamse vissersschepen aantrof. Ze zijn gesigineerd HP, initialen van H. Pilayes, die in opdracht van de werf die boegplanken sneed. Op de plank is in laagrelief een horizontaal liggende zeemeermin afgebeeld. Ze heeft een geschubde, gekrulde staart die een acantusachtige vorm heeft. Ze heeft waaierende haren en houdt tussen haar vooruitgestoken armen een vaas met planten en vruchten vast, symbool van de vruchten van de zee. De achtergrond bestaat uit golven die aan de achterkant van de plank eindigen tegen een spiraalvormig sluitstuk. Het geheel is gepolychromeerd in natuurlijke kleuren. Deze meermin is ook te zien op een schip dat bij Deweert gebouwd werd, een kleine middenslagtreiler O.342 „Normandie”. Ook scheepsnamen duiden op kennis van de zeemeermin. Een zeer bekend Engels oorlogsschip – een man-of-war – „Mermaid” geheten, speelde een belangrijke rol in de strijd tegen de zeerovers in de 18e eeuw.

xxx

Over zeemeerminnen zou nog heel wat te vertellen zijn. Reeds veel werd er over geschreven. We hebben ons tot enkele exemplarische gegevens beperkt.

Mochten de lezers die het geduld oprachten dit stuk te lezen ooit een zeemeermin of een zee-meerman ontmoeten, dan bevelen we ons aan om er kennis mee te maken. Misschien zingen ze nu al de liedjes van de Oostendse Revue...

„HET VISSERIJBLAD”

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

BETERE VOORUITZICHTEN VOOR HET DEENS-E.E.G. KONFLIKT

Hans Dietrich Genscher, de Westduitse minister van Buitenlandse Zaken die de E.E.G.-ministerraad voorziet tot 30 juni van dit jaar, heeft zich deze week hoopvol uitgelaten over een mogelijke oplossing van het Deens-E.E.G. konflikt en dit na een bijeenkomst te Straatsburg met zijn Deense collega Elleman en de ondervoorzitter van de E.E.G.-Kommissie François Orto. Eerste resultaat na een overzicht van de visserijproblemen is een nieuwe samenkomst, die op 18 januari e.k. te Brussel zal gehouden worden en waar men zal trachten tot een volledige oplossing te komen. Ondertussen wordt langs beide zijden onderhandeld.

Genscher zou in dit verband bijna overtuigd zijn, dat men tegen 24 januari tot een overeenkomst zal komen, zonder dat er van nieuwe visserij-onderhandelingen sprake zou zijn. De door de „Negen” aanvaarde overeenkomst zou blijven mits enkele buiten deze overeenkomst bijzondere toekenningen aan de Denen voor de zeggende instandhouding van hun industriële visserij en hierop ingestelde verwerkingsbedrijven voor vismeel en visolie.

De Deense minister zelf was ook optimistisch gestemd maar liet toch doorschemeren, dat Denemarken voor zijn industriële visserij, waarborgen op langere termijn wenst en hierbij op meer Britse soepelheid rekent. Ondervraagd over welke soepelheden het hier dan gaat of zou gaan, wenste Elleman het antwoord schuldig te blijven. Niemand kan zijn zienswijze delen omdat deze industriële visserij zeer schadelijk is en blijft voor de ganse gemeenschap.

We herhalen dat de Denen, buiten de E.E.G.-overeenkomst onder de lidstaten, in laatste instantie nog 20 duizend ton makreel aangeboden werden en faciliteiten in de Noorse ekono-

mische zone. Dit scheen toen echter, ofwel niet voldoende te zijn, ofwel niet voldoende voor langere duur gewaarborgd geweest te zijn, als wij de woorden van de Deense minister dieper ontleden. Tenslotte menen we, dat de strakke en besliste houding van Groot-Brittannië toch ook de Denen het nut van een overeenkomst door onderhandelingen heeft doen inzien. In elk geval zitten de Schotse schippers al verlangend naar een totale overeenkomst uit te kijken omdat ze aldus terug in het Noorse deel van de Noordzee hun traditionele visserij op kabeljauw (de zogenaamde groene kabeljauw) en de schelvis zouden kunnen uitoefenen. Thans visen deze treilers eveneens in het Britse deel van de Noordzee, maar hierdoor telt men er te veel treilers die dan nog doorgaans op dezelfde soorten vissen, namelijk hoofdzakelijk schelvis en wijting.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Aan boord van de Z.34 moest tijdens de visserij het toerental van de motor verminderd worden wegens het oplopen van de temperatuur en trillingen op het achterschip. Bij nazicht bleek dat zich een rode plastieke tros op de schroef had vastgezet. Besloten werd de visserij te staken en koers te zetten naar Oostende. Tijdens het varen kwam water in het schip langs de dichtingsring van de schroefas.

KONINKRIJK BELGIË

Wegenfonds – 13% LENING 1983 - 1991

RENTE. – 13 % 's jaars vanaf 24 januari 1983.

EFFECTEN. – Toonderobligaties van 5.000, 10.000, 25.000, 50.000, 100.000 en 500.000 frank.

De coupures van 5.000 frank worden als bijpassing afgeleverd.

AFLOSSING. – Uitsluitend door terugkoop.

TERUGBETALINGSPRIJS. – Tegen het pari op de eindvervaldag van 24 januari 1991.

UITGIFTEPRIJS. – A Pari.

WAARBORG. – De betaling van de rente en de terugbetaling van de obligaties worden door de Staat gewaarborgd.

DIENST VAN DE LENING. – De betaling van de coupons en de terugbetaling van de obligaties geschieden aan de loketten van de Rijkskassier, bij de Nationale Bank van België, te Brussel en buiten de hoofdstad.

OFFICIËLE NOTERING. – De obligaties zullen officieel ter beurze worden genoteerd.

INSCHRIJVING

van maandag 10 januari tot vrijdag 21 januari 1983

Aan de inschrijving kan vóór laatstvermelde datum een einde worden gesteld.

De inschrijvingen worden zonder kosten aangenomen bij de Nationale Bank van België en bij de in België gevestigde banken, wisselagenten en de ertoe gemachtigde financiële instellingen van de openbare sector en spaarkassen.

De uitgifteprijs is volledig in speciën te betalen bij de inschrijving.

Brussel, 7 januari 1983.

De Minister van Openbare Werken,
belast met het beheer van het Wegenfonds,
L. OLIVIER.

(8953V)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DENEMARKEN

■ Volgens een hooggeplaatste ambtenaar van het Deense ministerie van visserij ligt het geenszins in de bedoeling van de Deense regering om de boeten opgelopen door Deense schippers die moedwillig de Britse verboden visserijzone opzoeken om te gaan vissen, ten laste van de gemeenschap te nemen. Wat de aktie van Kent Kirk betreft, terzelfdertijd lid van het Europese Parlement, meent zelfde ambtenaar, dat dit de enige manier is om bij het Europees Hof te Luxemburg deze zaak op haar wettelijkheid te kunnen gaan testen. Hij voegde er echter aan toe, dat betrokkene een ambitieuze politiker is, waarmede tevens bedoeld wordt, dat de eventuele veroordeling en boete door Kirk te betalen, hem zeker grote politieke publiciteit zal opbrengen, zodat men dit ook van deze zijde dient te bekijken.

Eens te meer wordt daardoor gezien, hoe rot de politiek geworden is.

FRANKRIJK

■ In de 7 vissershavens van het Franse Zuid-Finistère werden de bakken vis die in de afslag gezet werden, tot einde 1982, nog altijd niet gewonnen. Deze bakken hielden ongeveer 44 kg. vis in. Vanaf 1983 zou hierin verandering komen, maar thans is men nog altijd aan het zoeken toe op welke basis men het nieuw systeem zal toepassen, namelijk de soort bak, het gewicht, welk type van balans, wanneer de vis zal gewogen worden, enz. Gezien daar niet alleen de reders, maar ook de kopers, de afslag en zelfs de syndikaten hun zeg in hebben, is het niet verwonderlijk dat men op 1/1/83 niet klaar gekomen is en een eerste maatregel was dan ook het verlenen van het oud systeem tot 1 april van dit jaar. Ook hier schijnt men 50 jaar ten achter, om een zo eenvoudige zaak op te lossen.

■ Het koelvrachtschip „Ursula”, eenheid van 70 t, uit het Franse Concarneau, is naar Noorwegen vertrokken voor aanpassings- en ombouwwerken om ingezet te worden voor de Schotse kusten om op zee makreel aan boord te nemen van, in hoofdzaak de Schotse seinetreibers. Makreel zal aan boord genomen worden om naderhand in verscheidene havens afgezet te worden. Binst de makreelkampagne voor de Schotse kust zal de „Ursula” eveneens 5 duizend ton makreel leveren aan Bretoense makreelverwerkingsbedrijven. De „Ursula” zal intussen onder lense vlag varen, niettegenstaande de meerderheid van de aandelen in handen zijn van een Brit.

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)

■ De „Bisson”, een Franse hekreiler van 54 m., uit Lorient, uitgerust met een motor van 2.000 pk en in 1975 gebouwd te Oostende op de werven van Béliard heeft voor 1982 de gouden wimpel van de grootste besomming veroverd van de Bretoense grote treilers. Voor een aanvoer van 2.670 ton vis (53.400 bennen van 50 kg.) werd circa 110 miljoen B.fr. verwezenlijkt, hetzij een gemiddelde van 2.600 fr. de ben. Zeggen we nog, dat dit schip deel uitmaakt van een formatie van 4 grote treilers die over een rotatie van 5 bemanningsploegen beschikken, zodat normaal gezien, het vaartuig niet te lang hoeft binnen te liggen tussen twee vaarten niettegenstaande een groter rustperiode voor de bemanningsleden.

■ Van de rederij „Jégo-Quééré” uit Lorient waar toe de wimpeldrager voor de grootste besomming met 110 miljoen B.fr., de „Bisson” behoort, zijn er in de klasse van de grote treilers nog 3 treilers die iets boven de 105 miljoen B.fr. benaderen en 10 treilers die in het afgelopen jaar circa 85 miljoen B.fr. Als we deze besommingen samentellen, dan komen we voor „Jégo-Quééré” reeds aan een brutobesomming van 1,275 miljard B.fr. Van een rederij ter visserij gesproken!

■ Franse matrozen van de „Frank-Delmas”, die in het West-Afrikaanse Gabon te Port-Gentil ruzie met Gabonezen kregen in een club, hebben samen met hun officieren een schrijven gericht aan de heer Le Pensec, minister van de Zee, om zich te beklagen over het gevangen zetten van hun kiekenpiet, nadat deze een uppercut verkocht aan een Gabonees. Ze hebben het vooral over het feit, dat hun kok behandeld werd als een delikwent van gemeen recht, geslagen werd, zijn hoofdhaar volledig weggeschoren, opgesloten in onmenselijke omstandigheden en

van alle bezoek verstoken. Ook beklagen zij zich over de plaatselijke Franse konsul, die zich er van afmaakte met de woorden, dat hij hier niet kon tussenkomen! Een gelukkige uitkomst voor Le Pensec is het feit, dat intussen de keukenpiet reeds vrij kwam.

■ De Franse mastodont de „Licorne Atlantique” heeft met 244 duizend ton gekoncentreerd ijzererts, een rekordlading uit Port-Cartier, de tweede grootste haven van de Canadese provincie Quebec, weggehaald voor Japan, al door de St.-Laurents Golf, de Atlantische Oceaan, de kaap de Goede Hoop. Een reis van 60 dagen. Aan gasolie voor zijn 32 duizend pk. een rekening van 38 miljoen B.fr. Het vrachtschip kon nog een groter lading opnemen, maar men stopte er mede toen nog slechts ongeveer één meter water vrij was onder kiel van het vaartuig dat toen 20 meter diep in het water lag, hetzij de hoogte van een gebouw met gelijkvloers en 6 verdiepingen! De „Licorne Atlantique” kreeg zijn laatste duizenden tonnen lading met hoog water en moest dan onmiddellijk de kaai verlaten met de hulp van 3 sleepboten om niet aan de grond te komen. Er zijn slechts 12 havens die dit schip kan aandoen vanwege zijn afmetingen en diepgang.

SPANJE

■ Door de rampzalige overstromingen in het noordoosten van Spanje, kwam een forelfarm drie meter onder water waardoor de farm voor circa 190 miljoen aan vis verloor die uit de vele vijvers ontsnapte. Gelukkig voor de farmhouder was deze voor dergelijke ongevallen verzekerd bij een Londense verzekeringsmaatschappij. Veel van de forel zal naderhand wel de dood gevonden hebben in het niet aangepast of onzuiver water.

RUSLAND

■ Volgens Russische onderzoekers kan in de noordwestelijke Stille Oceaan heel wat meer gevisst en gevangen worden. Het onderzoek door deze maritieme biologen, bracht nieuwe visgronden aan het licht waar zandaal (voor vismeeldoelinden), Poolkabeljauw en verscheidene soorten diepzeervis overvloedig aanwezig waren. Visscholen zouden zich eveneens uitgebreid hebben tot de verste gebieden van de Okhotsk-Zee.



REBUILT MOTOREN:

Wij leveren U een geherconditioneerde ABC-motor aan een aanvaardbare prijs. De motor werd getest op onze proefbank en wordt U geleverd met 6 maanden waarborg. Ons engineering-bureau staat tot uw dienst om de meest gepaste inbouwmogelijkheid uit te zoeken.

We hebben momenteel in voorraad:

Type	bouwjaar	vermogen	toerental	Aantal cil.
8 MDXC	1973	1200 PK	750	8
2 RLR	1970	14 PK	1500	2

Gullevisiers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

■ De IJslandse treiler „Vigri” zette op 21 december 1982 een vangst van 3.580 van onze bennen in de afslag van Grimsby en besomde hiermede 10,8 miljoen BF hetzij een gemiddelde van 3.000 F de ben. Dit is echter nog altijd het persoonlijk rekord niet van de „Vigri” die op 22 februari 1982 in Bremerhaven 5620 van onze bennen in de markt zette voor een brutobesomming van 11.765 miljoen BF, hetzij aan een gemiddelde van nagenoeg 2.100 F de ben. In Bremerhaven ging het hoofdzakelijk over rode poot, in Grimsby was het hoofdzakelijk middenslag gul. De kabeljauw van zeer goede kwaliteit kreeg er 4.400 F de ben.

NIEUW-ZEELAND

■ In Nieuw-Zeeland is men niet mals met de vaartuigen die betrappt worden in de 200-mijlszone op de illegale visserij. Twee vaartuigen uit Thailand die zonder vergunning in de wateren van Nieuw-Zeeland visten, werden eenvoudig opgebracht, hun vis en lading verbeurd verklaard evenals de vaartuigen zelf. Hier bovenop wordt dan nog een boete uitgesproken, die men op de rederijen tracht te verhalen! Het is begrijpelijk dat aldus deze vaartuigen geen tweede maal op illegale visserij kunnen gesnapt worden.

OOST-DUISSLAND

■ De Volksscheepswerven in Stralsund in Oost-Duitsland zijn aan de bouw van de eerste vier eenheden van het Atlantic-333-type diepvries-treiler bezig. Het gaat om 62-meter treilers, die zowel zelfstandig als voor bevoorrading van een moederschip kunnen ingezet worden. Het totale bouworder gaat uit van Rusland en loopt over 109 eenheden.

AUSTRALIË

■ De twee bemanningsleden van een kleine kusttreiler aan het vissen ten noorden van Brisbane in Australië, konden nog juist over boord duiken toen zij plots een containervrachtschip op hen zagen afkomen. De 12 meter kleine treiler werd middendoor overvaren en enkele seconden na het ongeval, zagen de beide vissers, hetgeen van hun vaartuig nog overbleef snel in het water verdwijnen. Gelukkig konden beiden uit het water gered worden. Het vrachtschip was de Russische Konstantin Pausprovski.

NOORWEGEN

■ Op de Noorse Visserijtentoonstelling „Nor-Fishing” kreeg de Noorse minister voor Visserij, de heer Listau, een proeve van de capelin-caviar, deze tot caviar verwerkte kuit van de capelin, een visje dat voor vismeeldoeleinden in grote massa aangevoerd wordt. De bereiding speelde natuurlijk ook wel voor een groot part mede in het succes. Wij voegen er echter aan toe dat velen zeker hierop niet gewacht hebben om de kuit van bepaalde vis als een smakelijk hapje tot zich te nemen. Geef ons maar een tongenkuit of zelfs haringkuitjes, heerlijk gebakken! Daar laten we heel wat andere zaken voor liggen.

■ Een visser uit het Noors kustgebied van „Nord Trondelag” is begonnen op zijn eentje de gewone en grijze zeerob te doden omdat zij het visbestand in dit gebied gevoelig aantasten. Inderdaad heeft de directeur voor de Noorse zeevisserij slechts een klein contingent zeerobben voor uitroeiing van de Noorse milieuminister vrij gekregen, veel te klein volgens betrokken visser-jager om enig effect te kunnen uitoefenen, namelijk 110 stuk. Indien de betrokkene vervolgd zal worden, is hij thans reeds verzekerd van de steun van de vissers uit de streek.

■ Wanneer het invoerverbod op voorwerpen vervaardigd uit robbenvellen volledig van toepassing komt in de EEG, na de aanbeveling van het Europees Parlement, zou dit aan de verwerkingsnijverheid van robbenvellen meer speciaal te Bergen in Noorwegen een honderdtal jobs kunnen kosten. Na Canada waar het om een veel omvangrijker verlies zou gaan, dus nu ook Noorwegen.

Het wordt tijd dat aan al die bluf van Green Peace een einde gesteld wordt. De visserij is van groter belang, dan het verbieden robben te doden.

■ Op de Noorse kust voor Honningsvaag kreeg een visser een makreel van 42 cm. lengte met een gewicht van 800 gram in het net. Dit zou de grootste makreel zijn in deze gebieden ooit gevangen boven de 71°N. Hieruit mag echter, volgens het Marine Onderzoekingscentrum van Bergen in Noorwegen, niet afgeleid worden, dat er een makreelstock in de Barentssee zou bestaan. Het zou om een exemplaar uit de lersse makreelstock gaan, die ergens samen met andere van een tijdelijke warme stroming gebruik gemaakt heeft om noordwaarts te trekken. Of mogen zij ook eens geen vakantie nemen in een ander oord?

VERENIGDE STATEN

■ De grote rederij „Seabank Ltd” uit Boston in de Verenigde Staten, heeft kennis gegeven van het project van de rederij om een ganse vloot treilers te bouwen uitgerust met het automatisch lijnhakensysteem, waarbij 16 duizend haken per dag zouden kunnen bewerkt worden. De vaartuigen zouden een lengte hebben van ongeveer 21 meter en ingericht zijn voor 6 bemanningsleden. De vis zal eveneens automatisch gegut, gewassen, gesorteerd, afgeijdsd en ingepakt worden. Er zullen 4 bemanningsleden uitgerust worden per drie vaartuigen, waardoor de vaartuigen nooit zullen moeten blijven liggen en aldus geen belangrijke kapitalen onrenderend aan de kaai blijven. Er zal van uit verscheidene havens van de oostkust van de Verenigde Staten met deze visserij gestart worden, met Rockland Maine eerst aan de beurt. Hopen we voor „Seabank Ltd” dat het een succes wordt, want dit werd het niet voor de West-Europese rederijen, die met de automatische lijnvisserij begonnen.

■ Door de Verenigde Staten werden er drie nieuwe kustwachtvaartuigen ingezet die een snelheid kunnen bereiken van 40 mijl per uur. De vaartuigen hebben een lengte van 33,60 m. op 12,20 m. breed en zijn uitgerust elk met twee motoren van 1.600 pk aan 1.900 t/m. Alhoewel oorspronkelijk voorzien om in de Golf van Mexico ingezet te worden tegen drugsmokkel, zullen zij eveneens bij gelegenheid ingezet worden in visserij-aangelegenheden.

CANADA

■ Volgens de Canadezen, is elke volwassen zeerob verantwoordelijk voor de vernietiging van anderhalve ton vis per jaar, hetzij als voeding, hetzij uit jagersinstinkt. Canada zal dan ook doorgaan met het jaarlijks doden van ongeveer 100 duizend zeerobben, ook indien een belangrijke beperking komt aan de uitvoer van bewerkte zeerobbenhuiden door maatregelen in bepaalde landen tegen de invoer van produkten vervaardigd op basis van zeerobbenhuiden. We vragen ons dan ook af wanneer „Greenpeace” eens zal opkomen voor de bescherming van de visstapels vanwege de uitmoording door de zeerobben.

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 -

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Voor 1983 zijn er terug mogelijkheden voor FEOGA-subsidies op basis van het hulpschema 1982. De hoofdbrok van de FEOGA-subsidie ten bedrage van ongeveer 1,050 miljard B.fr. wordt echter voorlopig in de vrieskast gestoken tot Denemarken besluit de EEG-visserijovereenkomst te aanvaarden, vermits deze FEOGA-hulp deel uitmaakt van deze overeenkomst ten voordele van alle lidstaten.

■ Niettegenstaande in de septemberovereenkomst over een visserijreglementering voor de Gemeenschap, eveneens een inspectieluik voorzien is, namelijk EEG-inspectievaartuigen, is men in de 4 voorbije maanden hiermede nog niet van de grond gekomen. Het is vooral Groot-Brittannië die zich hieraan ergert en vanwege de Deense dreiging om in de Britse twaalfmijlszone te komen vissen, zich verplicht ziet een nationale inspectie- en controledienst op te richten, en zij hebben gelijk.

■ Het zijn de sociaal-democraten, zoals overal waar zij menen het beter te weten, uit het Deens parlement die onder meer ook in de parlementaire commissie over de meerderheid beschikken, die „neen” zegden aan de Deense minister voor de visserij en aan de Deense regering, wat de goedkeuring van het reeds door de „Negen” aanvaard gemeenschappelijk visserijreglement betreft. Voor de sociaal-democraten is het waarschijnlijk ook te doen om de minderheidsregering onder voortdurende druk te zetten en in moeilijkheden te brengen.

■ Een van de belangrijkste argumenten voor een uitbreiding van het visverbruik, in het bijzonder van pelagische soorten zoals haring, makreel, sprot, lodde, enz. is de vaststelling door de medische wereld dat de natuurlijke visolie die het vlees van deze vissoorten bevat, een bijzondere hulp is voor menselijke hartziekten. De onlangs opnieuw gepubliceerde medikale verslagen hieromtrent zijn belangrijk genoeg opdat wij hier binnen zeer kort een bijzondere bijdrage zullen aan wijden.

■ In het Europees Parlement werd een voorstel van het Franse lid, mevrouw Nicole Pery, besproken die wenst dat de E.E.G.-hulp aan Ierland, voor de verdere uitbouw van haar visserijcontrole-apparaat tot in 1985 zou doorgetrokken worden. De kosten van dit Iers controle-apparaat, bestaande uit 5 visserijwachtschepen waarvan twee helikopters aan boord kunnen nemen, vijf vliegtuigen en twee helikopters, betekenen een uitgave van 2,6 miljard B.fr. waarvan 1,9 miljard ten laste van de Gemeenschap. De installatie hiervan zou gebeuren in januari 1983, maar door de complexiteit van het vele werk en de gesofistikeerde technische apparatuur, zal dit langere tijd in beslag nemen.

■ Daar in de E.E.G. nog gewerkt wordt aan de definitie van een visserijbeleid, zijn de onderhandelingen over dit hoofdstuk voor de toetreding van Portugal tot de E.E.G. nog niet echt op gang gekomen. Nochtans heeft Portugal tijdens de toetredingsonderhandelingen gewezen op het belang van de visserij voor dit land, zowel uit economisch als sociaal oogpunt. Het uitgangspunt van de Portugese houding in deze is dan ook, dat de communautaire verworvenheden worden aanvaard onder voorbehoud van bepaalde overgangsmaatregelen.

IERLAND

■ Uit Ierse bron vernemen we dat, met ingang van 1 januari 1983, overtredingen van de visserijreglementen niet meer zouden behandeld worden door de rechtbanken van het land in wier wateren de overtreding gebeurde, maar door de rechtbanken van het land van de vlag van de overtreder. In Ierland menen de betrokken visserijkringen, dat dit dan een lachertje zal worden omdat men daar niet inziet dat Franse, Nederlandse en Deense rechtbanken een onpartijdig oordeel over hun eigen vissers zullen kunnen vellen. Eén en ander zou het gevolg zijn van de weigering door Denemarken om een gemeenschappelijke visserijreglementering te aanvaarden. De Ierse mening zou wel kunnen de waarheid weergeven, uitgenomen voor wat de Engelse betreft, waar de rechtbanken onverbiddelijk zijn.

■ Op de zuid-oostkust van Ierland was de winter 1981-82 bijzonder rampzalig voor de zeevogels, dit vanwege het slechte weder en de oliepollutie. Zowat tien maal meer door olie aangevaste zeevogels werden er per km. kust gevonden als in de vorige winter 1980-81. Hiermede komt Ierland aan de kop van de lijst van de kusten met de meeste dode zeevogels van alle Europese landen waar hierover statistieken bijgehouden worden.

■ Het Iers Zeevisserijbestuur zit met het moeilijkste en zwaarste probleem uit haar geschiedenis opgescheept, namelijk met het feit dat Ierse visserijreders bijna voor 200 miljoen terugbetalingen van aangegane leningen in het krijt staan en onmogelijk aan hun opgenomen verplichtingen kunnen voldoen. Er werd in verband hiermede een commissie opgericht om een oplossing te zoeken voor deze moeilijkheden en na te gaan welke reders nog een redelijke kans bezitten om hun moeilijkheden te boven te komen, terwijl de anderen hun vaartuig zullen moeten inleveren. Ook hier zijn het de grote brandstofprijzen die de reders de das hebben omgedaan.

IJSLAND

■ We schreven reeds dat men in IJsland proefnemingen deed om een dieselmotor te laten draaien op visolie en in het bijzonder op de olie van kabeljauwlever. Men is hier niet bij stil gestaan en heeft reeds een verbetering aangebracht door een verwarmingsspiraal door de visolie te laten lopen waardoor de viscositeit van de olie vermindert, hetgeen een betere toepassing bezorgt. Alleen klaagt men wel over... reukhinder die de verbruikte visolie nalaat?

SCHOTLAND

■ De Schotse seinetreiler „Boy Andrew” landde op de eerste dinsdag van het nieuwe jaar een rekordvangst te Peterhead met 1.180 van onze bennen kabeljauw, gul en schelvis waarvoor hij 3,4 miljoen B. fr. besomde. De schipper was met nieuwjaar op zee om eerst west van de Orkneys te vissen, twee dagen ter hoogte van Cape Wrath om dan naar de Bressay Bank te verschuiven waar hij de rijke vangsten deed. Bij een sleep verloor men zelfs het net, dat barstens toe gevuld zat, een net ter waarde van 150.000 B.fr.

POLEN

■ Op het laatst van 1982 leverde de Gdansk Scheepswerf in Polen een prachtig faktorijschip af voor de visserij in de onderbeviste Zuid-Atlantiek. Het is een vaartuig van 103 m. lengte met 85 man aan boord en met een bergingscapaciteit van 2.100 ton vis. Dit vaartuig is uitgerust met een Zgoda-Sulzer motor van 5.200 pk en heeft een brandstofautonomie voor 75 dagen. Het vaartuig zal echter op zee bevoorraad worden en ook de bemanning zal op zee om de zes maand afgelost worden. Aan boord bevindt zich eveneens een vismeelverwerkingsbedrijf voor liefst 100 ton per 24 uur. Het schip, de „GDY-342” heeft de welluidende naam van... „Cassiopeia”. Hoeveel honderden miljoenen de bouwkosten van dit vaartuig zijn, werd er niet bij gezegd.

CHINA

■ Het land met de grootste wereldbevolking, namelijk China zou 70% van de vis die door de bevolking verbruikt wordt uit zijn visfarms betrekken, waaronder vele natuurlijke visfarms. De Chinezen, met een huidige bevolking van rond één miljard, doen reeds drie duizend jaar aan visfarming. Zij zijn er zo in getraind, dat er vijvers bestaan waar karpers gekweekt worden van zeven verschillende types, waarvan de ene soort aan de oppervlakte verblijft en zich voedt met plantjes die op het water drijven; een volgende soort houdt zich iets dieper op en voedt zich met wieren en dit zo verder tot de bodemsoort, die zich voedt met allerlei soort kleine mosselen en schelpdierjes.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

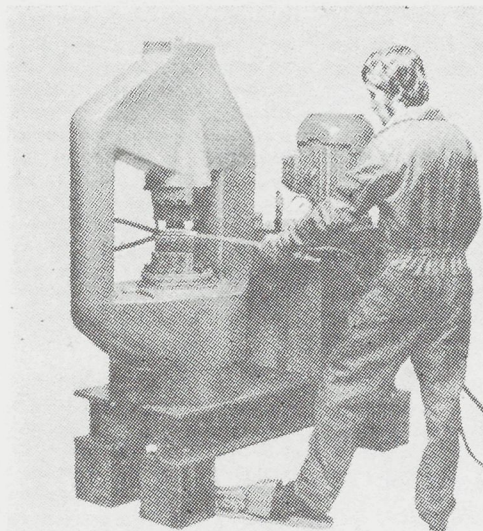
Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers



UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL

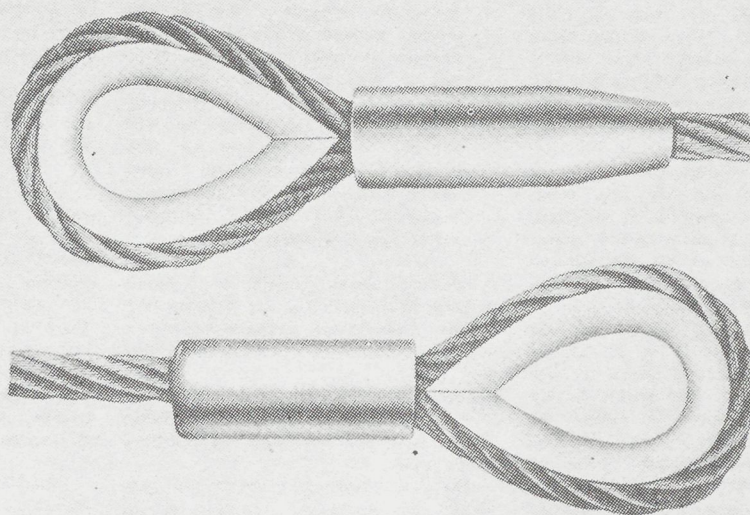
VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES
TIME AND MATERIAL

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.



De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

**REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN
BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.**

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

☎ **SCAP (059) 32 29 51**
32 09 31



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

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



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

