



het visserij blad

VRIJDAG 8 JULI 1977 — PRIJS 30 FR. — Nr. 26 — 44e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



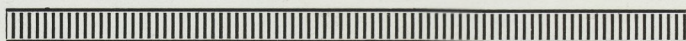
Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”
H. BAELSKAAL 30, OOSTENDE — TEL. 059/70 77 13 - 14
BUREEL
VINDICTIVELAAN 22, OOSTENDE

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 360 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
2. ZOETWATERVIS
3. ZEEVIS
4. SCHAAL- EN WEEKDIEREN
5. MIDDELLANDSE ZEEVISSOORTEN
6. VISSOORTEN UIT DE ZUIDELIJKE ZEEEN
7. SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

1. KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE NOORD ATLANTISCHE OCEAAN
2. ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 40 F. portkosten.

REDERS en VISSERS

koopt steeds bij Uw

KOOPERATIEVE

HAND IN HAND

Tijdokstraat 34, ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 41 17 / 54 41 92 - 54 46 56

Na de uren

Joz. DEROOSE — Tel. (050) 51 17 40

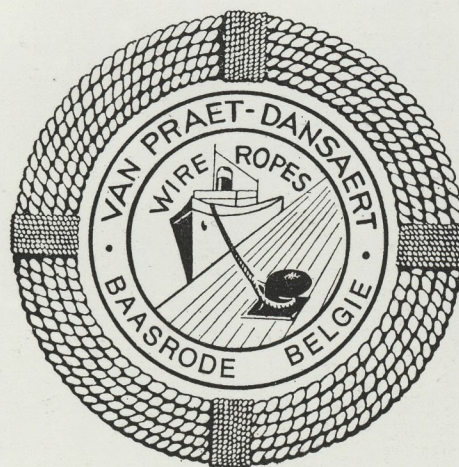
(7773V)

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust

het visserijblad

Vrijdag 8 juli 1977 — Nr. 26

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.500 FR — 6 MAANDEN 750 FR. —
3 MAANDEN 380 FR — BUITENLAND 1.700 FR — NEDERLAND 110 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Wat met het visserijonderwijs ?

Regelmatig horen we het verwijt dat er veel woorden worden vuil gemaakt over de toekomst van de visserij, maar dat het bedrijf zelf toch weinig aandacht heeft voor de opvolging en de kwaliteit van de vissersbevolking.

Nu de visserij scholen hun deuren hebben gesloten wordt het verwijt herhaald en doet men opmerken dat de jongens, die de visserij school verlaten, niet worden opgevangen en uiteindelijk definitief verloren gaan in garages, fabrieken en seizoenarbeid.

Het verwijt is niet helemaal ongegrond, maar vooreerst wordt het bedrijf nooit in kennis gesteld van het potentieel dat vrijgekomen is en anderzijds heeft men er het raden naar of die leerlingen ten einde raad naar de visserij school zijn gegaan dan wel werkelijk visserij minded zijn. Maar zelfs als de beste krachten zich aanbieden op de arbeidsmarkt is het gevaar niet denkbeeldig dat een of andere „ouderwetse” reder het de jongen, die hem werd opgedrongen, het zeeleven beu maakt en hem voor altijd uit de visserij wegjaagt.

Een en ander was oorzaak om het visserijonderwijs eens van dicht bij te bekijken.

Nefaste naijver

Toen er in België een schoolstrijd heerste was de naijver tussen de visserij scholen daarin extreem; zozeer zelfs dat politiek eerder links gerichte reders, die toevallig in een vrije visserij school waren verzeild, door de invloed van de school en omwille van hun prestige in die school, politiek uiterst rechts geworden zijn. En omgekeerd.

Daarnaast had je die reders met normaal „boerenverstand” die de rottigheid aanvoelden en daarom, als ze meer dan één zoon hadden, de ene naar de officiële en de andere naar de pastoorsschool zonden.

Jarenlang is er onderling „gestoet” met de examenuitslagen en trachtte de ene school te bewijzen de beste te zijn voor de motoren, waar de andere zijn méér behaalde zwembrevetten ter discussie op tafel smeed.

Erger werd het wanneer men in het examen niet slaagde en men met de meest onmogelijke argumenten wilde bewijzen dat de „buis” te wijten was aan de onrechtvaardige leraar van die andere school.

Toch bleven er prominenten ijveren opdat de visserij scholen niet zouden fuseren, met dit enig, belachelijk argument dat verscheidene scholen — in hun naijver — méér leerlingen zouden ronselen en aldus meer scheepsjongens zouden afleveren.

Alsof het bestaan van talrijke seminaries een waarborg is om vele

priesters te kweken.

Het tegendeel kan zelfs gemakkelijk bewezen worden, maar zou ons te ver leiden in dit kort bestek. Het weze voldoende er op te wijzen dat de Staat, voor plus minus 250 leerlingen, er zes scholen op na houdt met een volledige staf aan leraars en een ontbetaalbaar geworden technische uitrusting maal zes, waardoor de Staat nauwelijkt het budget moet beperkt houden en de zelfs noodzakelijke investeringen niet eens kan of wil overwegen. Dus ten nadele van de onderscheiden scholen en des te meer ten nadele van het visserijonderwijs.

Sociale promotie

Het meest pijnlijke en schadelijke gevolg daarvan is de „vervolmaking”. Zoals voor alle andere bedrijfstakken heeft de Rijksdienst voor Arbeidsbemiddeling (de RVA of DOP) de mogelijkheid voorzien om aan die visser, die na jaren vaart, een cursus wil volgen om het examen van stuurman, motorist e.a. met goed gevolg af te leggen, een extra-werkloosheidsvergoeding toe te kennen.

De kandidaat voor het examen van schipper, motorist, e.d. kan dus voortaan uit zee thuisblijven om zich voor te bereiden en intussen benevens zijn werkloosheidsvergoeding nog van een premie genieten. Dit is op zichzelf sterk toe te juichen; en het is zelfs normaal dat de werknemers in het visserijbedrijf op dezelfde voet behandeld worden als de werknemers van andere bedrijfstakken.

Maar het brengt tevens mee dat bedoelde kandidaat zich op school aanmeldt om de cursus te volgen, die in feite slechts te volgen is als avondonderwijs, maar door de „dopper” wil gevolgd worden gedurende de normale schooluren. Daartoe zijn er echter geen leerkraften voorzien, geen klaslokalen enz. zodat mannen van 40 jaar plots op de schoolbank komen naast jongens van 15 jaar, waardoor de leraar ofwel de „ouderen” ofwel de „jongeren” moet begeleiden met alle nadelen vanden voor de andere categorie.

Komt daarbij dat de visserij scholen voor deze sociale promotie gesubsidieerd worden per ingeschreven kandidaat, waardoor het mogelijk wordt dat een bepaalde kandidaat zich jarenlang laat inschrijven — zonder ooit in het examen te slagen of er zelfs maar aan deel te nemen — en aldus voor zijn school onrechtmatige subsidies ontvangt.

Fusies

Veel van de huidige problematiek

(Vervolg blz. 2)

ONAAANVAARDBARE HOGE BOETES VOOR NEDERLANDSE HARINGVANGERS Schotse rechtbank

volgt hetze tegen E.E.G.

Zoals we verleden week mededeelden, was door het uitblijven van de verlenging van de haringvangst in de Noordzee in feite het vangen van haring vrij geworden. Dat de Nederlanders hiervan zouden gaan profiteren om vanaf 1 juli op haring uit te varen, hebben we eveneens voorspeld, alhoewel we dit niet zonder meer konden goedkeuren omdat we veronderstelden, dat de betrokken vissers zich zelf geen beperkingen zouden gaan opleggen zoals het haringbestand in de Noordzee dit in feite noodzakelijk maakt. Het dreigen door Groot-Brittannië met een eenzijdig afkondigen, maar daarom volgens ons niet totaal onwettig, van een verbod om haring te vangen in de Britse 200 mijlszone, werd in een minimum van tijd werkelijkheid. Waar men echter gedacht had, dat er eerst een soort overgangsperiode zou toegestaan worden zijn, waarbij de Britten genoeg zouden nemen met een opbrengen van de haringschepen en het uitspreken van een verwittiging, is men totaal bedrogen uitgekomen.

Twee Nederlandse haringvangers opgebracht

Onmiddellijk na de Britse maatregel werd door de Engelse marine jacht gemaakt op eventuele overtreders. De Britse patrouilleboten waren in het haringvangstgebied klaar om op het eerste bevel van hun regering in te grijpen. Dit belette niet dat enkele schepen in de loop van de nacht op 1 juli van uit de Ierse Zee naar de Noordzee waren gevaren, onder meer deze van de rederij Kennemerland, namelijk de KW. 81, de KW. 49 en de KW. 39 de „Johanna”. Op de 59e breedtegraad boven Lerwick, hadden zij hun netten uitgeworpen iets meer dan 12 mijl uit de kust. Hierop kreeg de „Johanna” het bezoek aan boord van 5 Britse mariniers die het vistuig controleerden waarna de schipper het bevel kreeg naar Lerwick te varen.

Een andere vloot was ondertussen uit de Nederlandse havens ter hoogte van Aberdeen opgestoomd en had de netten over boord gezet. Hieronder waren verscheidene grote diepvrieshektrillers. Men trof er redelijke haringscholen aan en de vangsten waren goed. Nochtans kregen de meeste schippers vanwege hun reders opdracht om toch maar de visserij te staken en buiten de 200 mijlszone te gaan vissen. Voor de SCH. 33 „Maria” liep het echter verkeerd af en dit vaartuig werd naar Aberdeen opgebracht, waar het voor de rechtbank hoefde te komen. Ondertussen heerste grote verwarring bij de rederijen die de nodige ruggesteun niet konden verkrijgen bij de eigen regering die de Britse maatregel wel als onbehoorlijk kon afschilderen, maar in feite niet als onwettelijk. Zoals wij het trouwens in onze vorige uitgave reeds aantoonde, neigt men nu ook meer en meer naar de overtuiging dat Groot-Brittannië op basis van de Overeenkomst van Den Haag, een wettelijke maatregel getroffen heeft, daar het van toepassing is op zowel buitenlandse als de eigen schepen. Aan de Britse maatregel zou, met andere woorden, niets te doen zijn.

Dit komt natuurlijk wel hard aan voor de haringschepen, vooral nadat zoveel dagbladen en zoveel officiële mededelingen hadden laten weten dat, bij afwezigheid van een E.E.G.-beslissing over de verlenging van de haringstop, deze vangst in feite vrij was geworden.

Zware veroordeling voor de „SCH.33”

Daar waar men zich eerder aan een formaliteitsstraf verwacht had, gezien de verwarring die er in de betrokken kringen heerste, kwam de zware veroordeling voor de rechtbank van Aberdeen, eerder als een donderslag bij klarlichte hemel!

Men moest immers aan de Schotten tonen dat men het ernstig meende.

(Vervolg blz. 2)

SCHOTSE RECHTBANK VOLGT HETZE TEGEN E.E.G.

(Vervolg van blz. 1)

De voorzitter van de rechtbank van Aberdeen, de sherrif Morris Rose' heeft zelfs een hoger straf uitgesproken dan de aanklager eiste ! De rederij Jaczon werd voor illegaal vissen veroordeeld tot een boete van 1,85 miljoen B.fr. terwijl de aan boord zijnde haring ter geschatte waarde van iets meer dan een half miljoen B.fr. en het vistuig ter geschatte waarde van 1,3 miljoen B.fr. aangeslagen werd of voor deze bedragen vrij te kopen. In totaal dus iets meer dan 3,6 miljoen B.fr. Het vaartuig dat naar Lerwick opgebracht werd, mag zich zeker ook aan een zware boete verwachten. Men zoekt wel naar de reden waarom voor een eerste overtreding zo zwaar werd beboet, vooral gegeven zijnde de verwarring van het ogenblik en het feit, dat op het ogenblik van het opbrengen nog altijd geen officiële mededeling de regeringen van de partnerlanden bereikte. Men kan dan ook niet anders dan aannemen dat de rechtbank en vooral de sherrif, door de knieën is gegaan voor de maandenlange hetze vanwege de Britse en vooral Schotse visserijkringen tegen de vissers uit de partnerlanden en voor een eigen 50 mijlzone. Vooral in de visserijomschrijvingen zoals Aberdeen, Lerwick, Fleetwood, Hull en zo meer, is op dit huidige ogenblik nog moeilijk een onpartijdig oordeel te verwachten en we zijn overtuigd dat men in deze plaatsen anders oordeelt, dan men het voor onbevooroordeelde rechtbanken in het binnenland zou doen. Te Aberdeen had de aanklager nochtans alleen de verbeurdverklaring van vis en vistuig gevorderd, maar geen bijkomende boete. De rechter meende dan nog te moeten zeggen, dat hij de door de wet voorziene maximale boete van 3,3 miljoen niet toegepast heeft, alhoewel hij deze nog niet eens te hoog vond. Hij heeft het dus laten voorkomen alsof hij nog bijzonder inschikkelijk was ! Belachelijker kan het niet.

De inbeslaggenomen haring was reeds gekaakt en op ijs gezet en in deze toestand niet bijzonder geschikt voor verbruik naar Britse normen. Daarom ook dat de vangst slechts op iets meer dan 0,5 miljoen B.fr. geschat werd, terwijl ze op de Nederlands markt in feite 1,2 miljoen waard is.

Wat nu de SCH. 33 betreft, was deze bij het langszij komen van het Britse marinevaartuig reeds op weg om de 200 mijlszone te verlaten, maar een helikopter die boven het vaartuig had gehangen nam foto's waarop het inhalen der netten vastgesteld werd. Trouwens heeft de schipper van de SCH. 33 op raad van zijn verdediger, toegegeven dat hij in de 200 mijlszone gevestigd was. Men verwacht nu voor de KW. 39 een even zwaar verdikt voor de rechtbank van Lerwick.

In Nederlandse rederskringen wenst men voldoende solidariteit op te brengen om de boete onder de haringrederijen te verdelen, maar anderzijds eveneens de regering aan te spreken om hierin minstens tussen te komen. Minister Van der Stoel en Van der Stee, respectievelijk van Buitenlandse Zaken en van Landbouw en Visserij stonden in hun uitspraken en in de veroordeling van het eenzijdig optreden van de door Groot-Brittannië overwogen maatregel, nog al gevoelig achter de eigen rederijen, zodat mag aangenomen worden dat deze laatsten zich min of meer officieel gesteund voelden in hun optreden.

Maar wat zal de houding nu worden in E.E.G.-verband ten opzichte van de vele miljarden welke de Britten bekomen voor hun landbouwprodukten ?

Wat nu voor de toekomst ?

We menen niet dat het voor Nederland zin heeft om de Britse aktie eveneens voor het Hof van Justitie te Luxemburg te brengen omdat deze geen diskriminaties inhoudt en omdat de Overeenkomst van Den Haag, door de partnerlanden ondertekend, duidelijk aangeeft dat bij afwezigheid van een interne overeenkomst tussen de „Negen” voor een gemeenschappelijke visserijreglementering, de oeverlanden afzonderlijke beschermingsmaatregelen mogen nemen.

Ook in verscheidene Britse rederijkringen juicht men nu niet zo bepaald de eigen verbodsmaatregel toe omdat hierdoor ook heel wat haringsschepen naar andere mogelijkheden moeten gaan uitzien. Wij zelf houden het er bij, dat de visstand voor alle soorten dient beschermd te worden daar waar het nodig is, maar dat de eigen regeringen de nodige overbruggingskredieten dienen te voorzien, zoals men het trouwens in bepaalde gevallen voor de landelijke ondernemingen doet. Waar we echter blijven op hameren, is een streven naar de totale afschaffing van industriële visserij op konsumptieveis. De Noren en Denen hebben hierop een onaanvaardbare grootindustrie gebouwd en ook in Groot-Brittannië en IJsland neemt de uitbouw van vismeelfabrieken toe. Fabrieksschepen die voor deze industrie uitvaren, gebruiken vistuig die als een stofzuiger werken en alle leven in ganse gebieden wegzuigen ! Er zou minstens een bouwverbod en/of inplantingsverbod moeten komen voor deze industrie en een langzame afbouw. Alleen de visafval en de opvang zou nog mogen in aanmerking komen voor industriële bewerking. We menen zelfs dat vis, die niet in aanmerking komt voor menselijk verbruik toch ook, minstens gedeeltelijk, zou dienen beschermd te worden omdat ook deze vis haar biologische rol heeft en ook wel als voedsel kan dienen voor de vis dienstig voor menselijk gebruik.

Zal Britse houding weerslag hebben op landbouwfonds ?

Het is vooral de Nederlandse regering, bij monde van de ministers Van der Stoel en Van der Stee die gebelgd is over de zeer harde hou-

ding van de Britten. Minister Van der Stoel had vorige week nog bij zijn Britse Collega van Buitenlandse Zaken David Owen beroep aangetekend tegen het voornemen van Groot-Brittannië om een eenzijdige maatregel af te kondigen. Anderzijds wees minister Van der Stee er nog op, dat in de E.E.G. commissie acht landen bereid gevonden waren tot een compromis oplossing, maar dat de Britse minister van Landbouw en Visserij, de heer Silkin, die de vergadering voorzat, er plots een einde aan stelde en aldus de andere leden voor een voldoende feit stelde. De Nederlandse regering verwijt ten rechte de heer Silkin dat hij tot geen enkele overeenkomst bereid was en dit tegen al de andere leden in ! Het was dus duidelijk dat de Britten het niet wensten tot een overeenkomst te laten komen, behalve hun eigen voorstel en dat zij ondertussen reeds aan het in de praktijk brengen van hun eigen voorstel werkten. Minister Van der Stee was hierover voldoende gebelgd, evenals Van der Stoel, om tegenover het machtsmisbruik van Silkin, eindelijk er eens op te wijzen dat de Britten anderzijds van het E.E.G.-landbouwfonds over aanzienlijke voordelen genieten en hierin een nauwelijks verholen bedreiging legden aan het adres van Londen. Het is zowaar de eerste maal dat wij iets dergelijks noteren, terwijl wij zelf daar reeds maanden op hameren. We menen echter dat deze stok achter de deur niet moet gebruikt worden voor maatregelen als het verbod voor ALLEN om voorlopig nog op haring te gaan vissen, maar eerder als een argument in de komende onderhandelingen over de onaanvaardbare eisen vanwege de Britten om over een eigen eksklusieve 50 mijlszone te gaan beschikken. Inderdaad zou van een land dat ons dagelijks 61 miljoen uit het landbouwfonds kost en waarvoor de andere partnerlanden dienen op te draaien, wel wat meer bescheidenheid van pas komen.

Haringdebat in het Europees Parlement

Het was duidelijk te veronderstellen dat het Europees Parlement te Straatsburg de haringzaak naar haar toe zou trekken en er minstens een debat aan wijden. Aldus vindt deze week nog deze confrontatie plaats waarbij de Europese Commissie, die het dagelijks bestuur van de E.E.G. uitmaakt, zal ondervraagd worden en ook wel gesermoneerd. Aldus hebben verscheidene sprekers zich reeds gemeld waaronder de Deen Koföd die onder meer de stand van zaken wenst te kennen in verband met een interne visserijreglementering onder de Negen in de gemeenschapswaterraden. Anderzijds zijn er nog verscheidene fracties die de landbouwkommisaris, de Fin Gundelach, zullen interpellieren over het Britse haringverbod in de Noordzee en wat men dan voorziet voor de bevoorrading van haring van de E.E.G.-markt. Ook zal wellicht het zogezegd machtsmisbruik van de Britse voorzitter Silkin, die abrupt de vergadering schorste omdat de andere landen voorstander waren van een compromis, aan de orde van de dag komen.

Ook verwacht men dat zal aangedrongen worden bij het Hof van Justitie te Luxemburg om een oordeel te vellen over de Ierse verbodsmaatregel, waarbij slechts een bepaalde categorie van schepen uit een Ierse 50 mijlszone geweerd worden. We hopen onze lezers volgende week hierover meer te kunnen mededelen.

Wat met het visserijonderwijs ?

(Vervolg van blz. 1)

ware onbestaande geweest had men jaren geleden de moed gehad het ganse Belgische visserijonderwijs onder te brengen in 2 scholen, de Ibis buiten kwestie gelaten. Investeringsbudgetten en werkingskosten zouden daardoor veel meer mogelijkheden hebben geschapen en de beschikbare leraars hadden kunnen gebruikt worden in een volledige, nieuwmodische sociale promotie.

Desbetreffende overwegingen zijn sinds jaren aan de orde, maar blijven zonder reële uitwerking en intussen is de gedachte gegroeid om zowel het programma als de structuur van het onderwijs grondig te wijzigen.

Over de vraag of men nog altijd moet leren de zon schieten met een sextant in plaats van de optimale mogelijkheden van de radar aan te leren, kan evenveel gediskussieerd worden als over de vraag of men een schipper 1e klas voortaan kapitein ter visserij zal moeten noemen.

Veel belangrijker daarbij wordt de eis om leerlingen van de visserij-school hetzelfde statuut en diploma-waarde toe te kennen als de leerlingen van het vernieuwde sekundaire onderwijs. De vrees dat

door deze nieuwe structuren de leerlingen van de visserijsscholen nog minder zullen geneigd zijn naar de visserij te komen en nog vlugger zullen afvloeien is o.i. ondergeschikt aan de vraag naar de leefbaarheid van het bedrijf en de kwaliteit van het personeel.

Immers, als we slechts visserijonderwijs willen in leven houden om geschoolde arbeidskrachten te kunnen leveren aan de R.M.T., baggerwerken Decloedt en Nederlandse sleepvaartdiensten, mogen we op 1 september reeds de visserijsscholen sluiten en de kandidaten doorsturen naar de overal ruim voorhanden zijn technische scholen.

Meent men dat nochtans ernstig, dat men dan begint met in Oosten-de - Nieuwpoort en in KnokkeHeist één volledig uitgeruste visserij-school met internaat te moderniseren en aan de huidige noden aan te passen.

Op een en ander wil ik nog terug komen. Intussen durf ik er op aandringen dat onze 6 visserijsscholen publiek maken wat er per 1-7-77 uit hun school is vrijgekomen, waarna wij ons kunnen inspannen om deze jeugdige „aflossing van de wacht” aan goede vaart te helpen.

Jef Deroose

Examenuitslagen in onze Visserijscholen

RIJKSVISSERIJSSCHOOL TE HEIST

SCHOOLUITSLAGEN

AFDELING DEK

Eerste jaar

Behaalde meer dan 80%
De Duytsche Rudy

Behaalden meer dan 70%
Lambert Luc, De Clerck Chris, Bogaert Marc, Martony Mario.

Behaalden meer dan 60%
Van Massenhove Robert, Helmoortel Hubert, Van Den Broele Eddy, Delanghe Ronny, Vermeersch Bernard.

Behaalden meer dan 50%
Snauwaert Freddy, Deprez Dirk, Vanhove Dirk

Tweede jaar

Behaalden meer dan 80%
Degraeve Freddy, Decorte Yourick.

Behaalden meer dan 70%
Gheselle Dirk, Verlinden Walter.

Behaalden meer dan 60%
Serreyn Leon, Landuyt Rudy, de Vos Rudy, de Vos Franky, Soreyn Rudy, Vanhove Rudy, Desmidt Franky, Moens Franky.

Derde jaar

Behaalde meer dan 80%
Vantorre Chris

Behaalde meer dan 70%
Laseure Rik

Behaalden meer dan 60%
Mesuere Jan, De Cock Mario, Wittenberg Johny.

Behaalden meer dan 50%
Noncle Pascal, Bodyn Jan.

AFDELING MACHINE

Eerste jaar

Behaalden meer dan 80%
Pape Patrick, Luickx Geert.

Behaalden meer dan 70%
Janssens Patrick, Luickx Johan.

Behaalden meer dan 60%
Vermote Mark, Deprez Erik, Toune Jozef.

Tweede jaar

Behaalden meer dan 80%
Staelen Dirk, Couwijzer Jan.

Behaalden meer dan 70%
Dogimont Walter, Dumont André
Behaalde meer dan 60%
De Clerck Chris

OFFICIELE EXAMENS
(uitgeschreven door het Bestuur van Zeewezen)

AFDELING DEK

Behaalden het certificaat van SCHEEPSLEERJONGEN
Decorte Yourick, Degraeve Freddy, de Vos Franky, de Vos Rudy, Gheselle Dirk, Landuyt Rudy, Moens Franky, Serreyn Leon, Soreyn Rudy, Verlinden Walter.

Behaalden het diploma van ASPIRANT - SCHIPPER
De Cock Mario, Laseure Rik, Mesuere Jan, Vantorre Chris.

Behaalden het brevet van SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ

Teeartaert Marc, Serie Frans, Vantorre Jan.

Behaalden het brevet van SCHIPPER TER ZEEVISSERIJ 2de klas

Neyts Johny, Savels Ivan, Welvaert Patrick.

Behaalden het brevet van SCHIPPER TER ZEEVISSERIJ 1ste klas
Flitser Ludo.

Behaalden het brevet van RADIOTELEFONIE
De Cock Mario, Laseure Rik, Mesuere Jan, Vantorre Chris.

AFDELING MACHINE

Behaalden het brevet van MATROOS - MOTORIST
Deprez Erik, De Ruyter Rudy, Dumont André, Janssens Patrick, Luickx Geert, Luickx Johan, Osaer Gaston, Pape Patrick, Rys Erik, Staelen Dirk, Vermote Mark.

Behaalden het brevet van MOTORIST
Couwijzer Jan, Dogimont Walter, Dumont André, Hertsens Philippe, Janssens Dany, Staelen Dirk.
BIJZONDERE PRIJZEN

Katholieke Godsdienst door E.H. Corneillie
Helmoortel Hubert.

Niet-confessionele zedenleer door de heer Ph. Vermoortele
Degraeve Freddy, Deprez Erik.

Opvoeding en gedrag door Oudleerlingen en Vriendenbond Rijksvissersschool
Couwijzer Jan, Degraeve Freddy, Desmidt Franky, Dogimont Walter, Janssens Patrick, Helmoortel Hubert, Lambert Luc, Moens Franky, Staelen Dirk, Van Den Broele Eddy, Vanmassenhove Robert, Vantorre Chris, Wittenberg Johny.

Nederlands door de heer A. Luyens, Ere-Voorzitter van Oudleerlingen- en Vriendenbond
Laseure Rik, Pape Patrick.

Zeevaarttekenen door Mw. Wed. A. Callant
Vantorre Chris

Zeemanschap door de heer J. Welvaert
Vantorre Chris

Instrumenten door de heer J. Welvaert
Vantorre Chris
Handwerk voor de afdeling DEK
door de heer L. Adams
Degraeve Freddy

Handwerk voor de afd. MACHINE
door de heer L. Adams
Staelen Dirk

Meest aantal punten in Fysica - Warmteleer door de Belgische Transport Arbeidersbond
Luickx Geert, Staelen Dirk.

Meest aantal punten in Motorenleer
door de heer J. Bonte
Pape Patrick

Meest aantal punten in Elektriciteit door de heer A. Roels
Pape Patrick

Meest aantal punten in Wiskunde
door de heer H. Verstraete
Vantorre Chris, Janssens Patrick

Meest aantal punten in Kosmografie door de heer G. Derudder
Vantorre Chris

Meest aantal punten in Zeekaart
door de heer J. Gevaert
Vantorre Chris

ZWEMBREVETTEN

Evenals de vorige jaren behaalde de school 100% in de provinciale zwemwedstrijden.
Alle leerlingen van de school kunnen dus zwemmen.

Behaalden het SCHOOLBREVET VAN ZWEMMEN

Degraeve Freddy, Deprez Dirk, Pape Patrick, Toune Jozef, Van Den Broele Eddy.

Behaalden het ELEMENTAIRE BREVET VAN ZWEMMEN

Decorte Yourick, Deduytsche Rudy, Deprez Karel, de Vos Franky, Dogimont Walter, Helmoortel Hubert, Lambert Luc, Landuyt Rudy, Noncle Pascal, Vanhove Dirk, Vanhove Johan.

Behaalden het VOORBEREIDEND ZWEMBREVET

Couwijzer Jan, De Clerck Filip, De Clerck Chris, Delanghe Ronny, Gheselle Dirk, Mesuere Jan, Laseure Rik, Luickx Johan, Snauwaert Freddy, Soreyn Rudy, Vandenberghe Dany, Vanhove Rudy, Verlinden Walter, Vermeersch Bernard.

Behaalden het BREVET VAN ZWEMMER

Bodyn Jan, De Cock Mario, Desmidt Franky, de Vos Rudy, Janssens Patrick, Luickx Geert, Martony Mario, Moens Franky, Serreyn Leon, Vanmassenhove Robert, Vantorre Peter, Vermote Mark, Wittenberg Johny.

Behaalden het BREVET VAN ELEMENTAIRE REDDER

Dumont André, Staelen Dirk, Vantorre Chris.

Behaalden het BREVET VAN HALVE AFSTAND
Desmidt Franky, de Vos Rudy, Dogimont Walter, Moens Franky.

Behaalden het BREVET VAN LANGE AFSTAND
Bodyn Jan, Luickx Geert, Toune Jozef, Vantorre Chris, Wittenberg Johny.

GROOT-BRITTANNIE MISBRUIKTE ZIJN VOORZITTERSCHAPPEN Belgische Ministers zijn voorzitter

Het eerste semester van 1977 was het de beurtrol van Groot-Brittannië om in de verschillende gemeenschapscommissies het voorzitterschap waar te nemen. Dit was aldus in de vergadering der ministers van Buitenlandse Zaken van de E.E.G., zowel als in de vergadering der ministers van Landbouw en Visserij, zoals in deze van de ministers van het Milieu, en zo meer. Het eerste wat men mag zeggen is, dat al deze Britse voorzitters in al deze vergaderingen eenzijdig Brits gedacht hebben en het Britse standpunt hebben doorgedrukt of trachten door te drukken.

Dit was het geval met de voorzitter van de Gemeenschapscommissies Jenkins, met de voorzitter van de Negen van Landbouw en Visserij, namelijk Silkin die niet aarzelde de vergaderingen te schorsen omdat alle andere partnerlanden een kompromisoplossing voorstonden in plaats van het Britse standpunt toe te treden. Juist éénzelfde gedragslijn volgde de Engelse voorzitter van de „Negen” die het milieu onder hun bevoegdheid hebben. Aldus werd het Frans voorstel om het afval van de papierindustrie en de fabrieken die het titaandioxide lozen, strengere normen op te leggen, door de Britse voorzitter gekelderd, omdat deze zijn veto stelde tegen dergelijke aanvaarding. Volgens de Britse delegatie zijn deze lozingen niet gevaarlijk en de heer Peter Shore, Britse minister van het Midden, volgde dit eenzijdig voorstel. Wel mag Frankrijk aan zijn industrie strengere normen opleggen, maar dan worden de concurrentiemogelijkheden van de Franse industrie tegenover de Britse vervalst.

Voor de tweede semester 1977 zijn het nu de Belgische ministers die het voorzitterschap waarnemen in de verschillende vergaderingen. Men verwacht van de betrokken Belgen een heel wat gematigder en onpartijdiger houding dan dit het geval was vanwege de enigszins arrogante Britten.

KONINKLIJK WERK IBIS

AFDELING TECHNISCH ONDERWIJS (1e jaar Zeevisserijonderwijs)

Coulier August 70,2; Coulier Henri 73,3; Couvreur Redgy 77,7; De graeve Daniel 78,5; Derudder Patrick 92,8; Devos Serge 61,6; De Winne Daniel 56,5; Hosten Mario 64,5; Lootens Luc 62,3; Sanders Geert 75,1; Semoulin Tony 70; Slosse Jan 67,6; Vandaele Daniel 63,9; Vandaele Luc 62,8; Van Torre Franky 75,4; Vervaecke Alain 64,4.

AFDELING TECHNISCH ONDERWIJS (2e jaar Zeevisserijonderwijs)

Certificaat van scheepsleerjongen
Bonnet Jean-Marie 88,1; Calcoen Luc 83,9; De Bruyne Jan 68,3; Massenhove Wilfried 91,7; Vandamme Maurice 94,3; Vandaele Patrick 67,6; Verminck Ronny 73,8.

AFDELING TECHNISCH ONDERWIJS

3e jaar Zeevisserijonderwijs
Diploma aspirant-schipper ter visserij

Barbaix Philippe 85,4; Billiet Kurt 71,5; Calcoen Franky 76,3; Calcoen Patrick 71,5; Coulier Frans 74,8; Couvreur Erwin 71,8; De Paep Franky 77,6; Dewasmes Jean-Luc 68,9; Keukelinck Willy 78; Vandoorne Rudy 62,3.

BIJZONDERE PRIJZEN

Godsdienst (E.H. Latruwe)
1e j. Z.V.A. Derudder Patrick.
2e j. Z.V.A. Vandamme Maurice.

Beste rangschikking (Peterschap Majoor Fossaert)

1e j. Z.V.A. Derudder Patrick, De graeve Daniel.
2e j. Z.V.A. Vandamme Maurice, Massenhove Wilfried.
3e j. Z.V.A. Barbaix Philippe, Keukelinck Willy.

Grote verdienste (Gemeentebestuur Bredene)

1e j. Z.V.A. Derudder Patrick.
2e j. Z.V.A. Bonnet Jean-Marie.

Engels (Fonds Commander Gade)

3e j. Z.V.A. Barbaix Philippe.

Wiskunde (Gemeentebestuur Bredene)

2e j. Z.V.A. Vandamme Maurice.
3e j. Z.V.A. Barbaix Philippe.

Moedertaal (Volksvertegenwoordiger R. Bonnel)

2e j. Z.V.A. Vandaele Patrick.
3e j. Z.V.A. ex-aequo De Paep Franky en Calcoen Franky.

Nautische instrumenten (Commandant Groepering Operaties van de Zeemacht)

3e j. Z.V.A. Keukelinck Willy.

BEROEPSPRAKTIJK (Vereniging gediplomeerden Zeevaarschool Oostende - VGZO)

1e j. Z.V.A. Coulier Henri.
2e j. Z.V.A. Vandamme Maurice.

HANDWERK (Mr en Mevr. J. Lycke - Belpaeme)

3e j. Z.V.A. Coulier Frans.

ZEEVAARTREKENEN (Advokaat PP. Daems)

2e j. Z.V.A. Bonnet Jean-Marie.

BEST GEKLASSEERDE ASPPIRANTEN (VZW Zeejeugd)

3e j. Z.V.A. Barbaix Philippe.
3e j. Z.V.A. Keukelinck Willy.

BEST GEKLASSEERDE SCHEEPSJONGEN (VZW Zeejeugd)

2e j. Z.V.A. Vandamme Maurice.

VERDIENSTELIJKE LEERLINGEN (Mr en Mevr. J. Lycke - Belpaeme)

1e j. Z.V.A. Couvreur Redgy.
2e j. Z.V.A. Bonnet Jean-Marie.
3e j. Z.V.A. Vandoorne Rudy.

LEERLING DIE ZICH HET BEST WIST OP TE WERKEN

(Mr en Mevr. J. Gevaert - Delacourt)

3e j. Z.V.A. Coulier Frans.

AFGESTUDEERDEN die het **EINDDIPLOMA VAN ASPIRANT-SCHIPPER TER VISSERIJ BEHAALDEN**

(Gemeentebestuur Bredene)

Barbaix Philippe; Billiet Kurt; Calcoen Franky; Calcoen Patrick; Coulier Frans; Couvreur Edwin; De Paep Franky; Dewasmes Jean-Luc; Keukelinck Willy; Vandoorne Rudy.

Bovenvermelde 10 leerlingen behaalden ook alen het beperkt getuigschrift van radio-telefonist.

ZWEMBREVETTEN behaald in het kader van de inter - scolaire provinciale zwemwedstrijden

a) Schoolbrevet van zwemmen (25 m)

Allary Patrick; Allary Stefaan; Couvreur Erwin; Couvreur Yvan; Debusschere Marc; De Paep Mario; Deprez Marcel; Derudder Peter; Devos Gino; Dobbelaere Erwin; Durie Bernard; Durie Marc; Gondry Danny; Hoste Mario; Kerckaert Danny; Kerckaert Eddy; Lambrecht Johnny; Masschaele Gilbert; Mella Marnix; Smekens Norbert; Stevelinck Gilbert; Vandenberghie Joel; Vandoorne Patrick; Velter Lorenzo.

b) Elementair brevet van zwemmen (50 m).

Derudder John; Stevens Marc; Stevens Marnix; Verminck Danny; Vandenabeele Pierre; Vandenberghie Filip; Vandenberghie Patrick.

c) Voorbereidend zwembrevet (100 m).

Barbaix Peter; Preem Ronny; Willemkens Dirk.

BEHAALDEN HET BREVET VOOR LICHAAMELIJKE

GEOEFENDHEID (lopen 80 m en 800 m, verspringen 1,60 m, hoogspringen 1,05 m, marcheren 6 km in 1 u, zwemmen 25, 50, 100 m, evenwichtsoefeningen).

Barbaix Philippe; Billiet Kurt; Bonnet Jean-Marie; Calcoen Franky; Calcoen Luc; Coulier Frans; Devos Serge; Dewasmes Jean-Luc; Lootens Luc; Massenhove Wilfried; Vandaele Daniel; Vandamme Maurice; Vandoorne Rudy; Van Torre Franky; Vervaecke Alain.

VRIJE VISSERISCHOOLO

„PASTER PYPE“

Afdeling DEK

1e jaar : 1 Antierens Patrick. Prijs voor wiskunde en zeevaartrekenen; prijs voor zeemanschap en voor handwerk. Grote onderscheiding; 2 Decock Geert. Prijs voor talen; 3 Coenye Franky 4 Schellens Patrick 5 Schellens Julien 6 Rouzée Ronny 7 Ketels Christiaan 8 Bowé Danny. Prijs voor Godsdienstleer; 9 Westerlinck Lorenzo.

2e jaar . scheepsleerjongens :
1 Tratsaert Johnny. Prijs voor talen, voor wiskunde, voor zeevaartrekenen en voor zeemanschap. Grootste onderscheiding; 2 Verleene Marnix. Prijs voor Godsdienstleer. Grootste onderscheiding; 3 Vanhoutte Patrick. Grote onderscheiding; 4 Dekeyser Redgy. Grote onderscheiding; 5 Dewulf Stefaan. Grote onderscheiding; 6 Pots Franky. Prijs voor handwerk. Grote onderscheiding; 7 Volcke Rudi. Onderscheiding; 8 Vannes Manuel. Onderscheiding; 10 Moyaert Rudy. Onderscheiding; 11 Decock Johan. Voldoening; 12 De Grootte François. Voldoening.

3e jaar : aspirant-schipper :

1 Viaene Benny. Onderscheiding; 2 Florens Edwin. Voldoening.

Schipper ter kustvisserij : Verhaeghe Richard. Onderscheiding.

Schipper 2e klasse :

Verkempinck Roland. Grote onderscheiding; Haelewijs Carlo. Grote onderscheiding; Verhamme Bernard. Grote onderscheiding; Vilain Albert. Grote onderscheiding.

Afdeling SCHEEPSMOTOREN

1e jaar :
1 Stevelinck Bernard. Prijs voor godsdienstleer, voor talen, voor wiskunde, voor motoren en elektriciteit. Onderscheiding; 2 Vandenberghie Ronny. Prijs voor praktijk, onderscheiding; 3 Verbiest Patrick. Onderscheiding; 4 Zeebroek Edwin. Voldoening.

2e jaar :
Vergunning 120 pk : Zaman Erwin;

Matroos-motorist : Vercoutter André. grote onderscheiding; Vercoutter Gilbert. grote onderscheiding; Verleene Tony. grote onderscheiding; Broucke Patrick. grote onderscheiding; Saudemont Danny. onderscheiding; Groenvynck Patrick. onderscheiding.

Motorist Broucke Patrick. grote onderscheiding; Verleene Tony. onderscheiding.

ZWEMBREVETTEN

Schoolbrevet (25 meter) Bowé Danny

Elementair brevet (50 meter) Declercq Patrick, Decock Geert. Rys

Fernand, Schellens Patrick.

Vorbereidend zwembrevet (100 meter) Coenye Franky, Florizoone

Patrick.

Brevet van zwemmer : Coston

Paul, Dewulf Stefaan Schellens Julien, Tratsaert Johnny, Verleene

Marnix, Zeebroeck Edwin.

Elementair reddingsbrevet : Antierens Patrick, Decock Johan, Tratsaert Dirk, Verleene Tony.

Belgische vrouw wereldkampioene garnaalpellen

De Belgische Rosita Van Vlierbergen, uit Kieldrecht, is wereldkampioene garnaalpellen geworden. Dat gebeurde zaterdag tijdens de jaarlijkse internationale wedstrijd in garnaalpellen, die ditmaal in het Noordgroeningse Usquert werd gehouden.

Aan de wedstrijd namen 46 garnaalpellen en -pelsters deel, uit België, Nederland en Duitsland. De deelnemers moesten in 20 minuten zoveel mogelijk garnaal pellen. Rosita behaalde daarbij 329 punten en ontving de Gouden Garnaal. Op de tweede plaats, goed voor de Zilveren Garnaal, belandde Sjoukje Cortwijn uit het Nederlands Zoutkamp.

We zijn overtuigd dat er bij onze visservrouwtjes van de Kust ook

kampioenen zitten. 't Is spijtig dat zo'n wereldkampioenschap in Noord Groningen heeft plaats gehad, al dient gezegd, dat er op het ogenblik veel te weinig garnaal is om een volkswedstrijd in te richten.

Hopen we dat de maanden september en oktober ons beter zullen bedienen.

Het is immers voorspeld dat bij bestendig warm weder we van die lekkere schaaldieren zullen overspoeld worden.

Anderzijds meldt men ons dat er op het ogenblik zeer veel wijting en „meulenaars“ (knorhaan) aan de kust te vangen zijn met als gevolg, veelwraten van jonge garnaal, wat betekent minder aanvoer.

Afwachten welke voorspelling de waarheid zal melden.

Lees „HET VISSERIJBLAD“

Boekbespreking

- Levensverhaal van oude roeiredders

- „Redders aan de riemen” :

Eerbetoon op de valreep

In het Zuiderzeemuseum te Enkhuizen vond onlangs de „stapelloop” plaats van een nieuw boek over het vroegere reddingwezen. De heer H. Born, de uitgever, overhandigde bij die gelegenheid een exemplaar van „Redders aan de riemen” aan de heren Ch. van der Zweep en B.R. de Jong, respectievelijk directeur van de KNZHRM en de KZHMRS. Het boek werd geschreven en samengesteld door Siep Zeeman en Fokke Haanstra.

„Redders aan de riemen” voert de lezer terug naar het eind van de vorige en het begin van deze eeuw. In die jaren bestond de vloot van de reddingsmaatschappijen nog voornamelijk uit roeiboten.

Visserlieden, vletterlui, slepers, maar ook landrotten als boeren bemanden deze boten. Kleine boten, waarmee ze het levensgevaarlijke gevecht met de zware branding aangingen. Een gering aantal van deze vroegere redders leven in de geschiedenis voort als „helden der zee”. Maar van de meesten komen we nog slechts de namen tegen in vergeelde strandingsrapporten.

Wie waren deze mannen, die hun leven waagden om dat van de in nood verkerende zeeman te redden? Wat bezielden hen om hun gezin onverzorgd achter te laten voor tochten met de roeireddingboot; tochten die meer dan eens het leven van de roeiers eisten? En hun vrouwen, die vanaf het strand en de duinen machteloos dit gevecht

volgden, hoe verwerkten die hun emoties?

Op deze en nog veel meer vragen geven de mannen „met zout in het bloed en avontuur in het gebeente” en hun vrouwen zelf de antwoorden in dit fraai uitgevoerde boekwerk „Redders aan de riemen”. Siep Zeeman van 1961 tot 1971 schipper op de motorreddingboten Insulinde en Gebr. Luden, en Fokke Haanstra, redacteur van het schippersweekblad Schuttevaer, zochten langs de kust en op de eilanden de laatste van deze redders op. Zij vertelden van hun woelige bestaan in een bewogen periode. Haanstra en Zeeman luisterden en noteerden.

Zo ontstond „Redders aan de riemen”, geïllustreerd met een gevarieerd scala „bruine” foto's, oude prenten en kleurproducties van schilderijen uit vroeger dagen.

„Redders aan de riemen”, het verhaal van onze laatste roeiredders.

En woensdag, in het Zuiderzeemuseum waren ze er bijna allemaal: de intussen hoogbejaarde roeiredders uit Terheijde, Noordwijk, Zandvoort, IJmuiden, Egmond, Gaast, Moddergat en van de eilanden Ameland en Texel.

Uitg. Born bv-Assen (176 blz. gebonden — prijs f64,50). (Een deel van de opbrengst van het boek zal ten goede komen aan het werk van de reddingsmaatschappijen).

Onze staartvis is niet giftig

In verband met een persbericht, sprekende over een vis met giftige kop, welke in Italië plaats had, is er een dwaze journalist, steeds belust op sensatie, welke die vis opnieuw met onze staartvis, waarvan de echte Nederlandse benaming zeeduivel en ook wel staartvis wordt genoemd, heeft verward.

Deze vis die zeer lekker is, wordt in het Frans «lotte de mer» genoemd.

In verband met de dood van het echtpaar, uit Liedekerke, na het eten van vergiftigde staartvis in de Italiaanse badplaats Lido de Jesolo, schijnt het onderzoek te hebben uitgewezen, dat het hier niet zou gaan om diepgevroren vis, ingevoerd uit Taiwan (Rormosa), maar wel om verse Italiaanse vis.

De staartvis (lotte de mer), of in het goed Nederlands zeeduivel, komt ook voor in onze Noordzeewateren, maar behoort niet tot deze soort. De zeeduivel wordt elke dag in onze havens aangevoerd en is een gegeerde en trouwens dure vissoort. De enorme kop wordt er onmiddellijk na de vangst in zee afgesneden op het schip. De staartvis, die bij ons wordt aangevoerd, kan eveneens een lengte bereiken van 2 meter maar de staart bevat geen gif.

Integendeel: Het is de lekkerste vis welke men maar kan eten.

Dergelijke journalisten en bladen zouden op krachtadiger wijze ter verantwoording dienen geroepen, daar hun ondoordachte taal enorm kwaad kan berokkenen.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

EENZIJDIGE

AANVOER

OP DE

OOSTENDSE AFSLAG

Op de Oostendse afslag is het bijna al ronde vis die de klok slaat. Zowel van IJsland als uit de Noordzee en van de Monkeybaai bestaat de aanvoer doorlopend uit kabeljauw, gullensoorten koolvis en totten.

Rogsoorten worden weinig gebracht, evenmin als platvis en schol. Onder de ronde vis is de wijting echter verdwenen. De rare vis is effenaf raar en ware het niet van enkele schepen zoals de O.66 en de O.35, zou er absoluut geen variatie meer zijn. Van de „pair-visserij” slechts een weinig kabeljauw en verder gullen, gullen en nog eens gullen. Een en ander had dan ook voor gevolg, mede de vakantieperiode en de toenemende warmte, dat de prijs van de filetvis gevoelig terugliep en zich situeerde rond de 1.000 tot 1.300 fr. Ook de rode poon geraakt moeilijk voorbij de 1.300 fr. de ben. Slechts de enkele ronde soorten die slechts in zeer kleine hoeveelheden gebracht werden als de vlaswijting en de blauwe leng, kregen nog altijd zeer goede prijzen. Onder meer 2.000 fr. voor de vlaswijting en 2.400 fr. voor de blauwe leng.

HOOGWATER-BOEKJE 1977

Het bevat, de Hoogwater- en Laagwatergetijden in de verschillende havens van België, Noord Frankrijk en Holland tevens allerlei nuttige inlichtingen.

Het is verkrijgbaar tegen de prijs van 25 fr plus 5 fr BTW verzendingskosten inbegrepen te storten op pcr 000-0418987-44 Het is ook verkrijgbaar in alle dagbladwinkels.

OORVERDOVEND TRAKTORENLAWAAI TE OOSTENDE

Met de modernisering bij het weghalen en opladen van de benen vis uit de afslag, komen er nu heel wat traktors aan te pas. Wordt hierdoor de vismijn rapper vrij gemaakt en spaart de grote koper hierdoor werkracht uit, dan komen er omgekeerd eens te meer zoveel decibels gerucht bij.

Deze traktoren door hun heel kleine versnelling, veroorzaken een oorverdovend gerucht zodat we reeds verscheidene malen hebben vastgesteld dat de afslagers verplicht werden de verkoop tijdelijk voor minuten stil te leggen. Natuurlijk is het moeilijk tegenstrijdige belangen te verenigen en de modernisering van het weghalen en opladen van de vis tegen te houden. Nochtans moet er ergens toch een grens getrokken worden en zou er ten minste met het optreden van de traktors gewacht dienen te worden, tot men enkele koopbeurten verder is. Aldus zou men het niet meer medemaken dat traktoren, praktisch onder de neus of in de rug van de afslagers, het afslagen onmogelijk maken. Wanneer grijpt de stad in?

Toestand van de Belgische Visserij op de TV

Zaterdagavond zal na het nieuws van 19.45 uur op de Vlaamse Televisie door Monique Vande Sijpe een reportage weergegeven worden over de toestand van de Belgische visserij tengevolge van de Engelse en Ierse houding. Bovendien filmbeelden van onze visserijschepen op zee, zullen interviews weergegeven worden afgenomen van de heer Karel Michielsens, directeur hoofdinspecteur van de Visserijdienst, schippers Gerard Vantorre van Heist, mede-eigenaar van de Z.200, Prosper Van Billemont, schipper-eigenaar van de O.33 en de heer Pros. Vandenberghe, directeur van onze bladen. Men stemt dus af heden zaterdag te 20 uur op de televisie Vlaams Brussel.

ONGEVALLEN OP ZEE

— Aan de Z.809 «Zanzibar» van Degroote Romain werd door het bevoorradingsvaartuig van BP schade berokkend. Dit geschiedde tijdens het manoeuvreren van de BP olieboot. De schade aan de Z.809 is berghout en planken ingedruwd.

— De Z.581 «Uranus» van Degraeve Gerard liep tengevolge van het vastslaan schade op. De kogellager van de winch werd gebroken, zodat de reis diende onderbroken te worden.

— Tijdens het beoefenen van de visserij, met de O.18 «Liliane», eigenaar Mev. Devos, kwam de dynamo in brand. De bemanning kon het vuur snel doven, doch de dynamo was volledig verbrand.

De O.306 van Rathé & Kieken, diende op slow de thuishaven aan te doen ingevolge motordefekt. Na onderzoek bleek dat de distributie van de motor gebroken was.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

KORTE BERICHTEN

Hielp Belgische visgroothandelaar Duitse invoerder bij belastingontduiking?

Voor de rechtbank te Cuxhaven kwam een zaak voor van belastingontduiking door een Duitse invoerder die hiervoor echter de medewerking van een Belgische visgroothandelaar uit één der afslagen langs de kust, nodig had. De feiten gaan terug tot 1971 en '72 en hadden betrekking op het zogezegd vervalsen van de invoerpapieren die in plaats van „gedroogde en gezouten koolvis” de vermelding „kabeljauw” droegen.

Op de invoer van gedroogde en gezouten koolvis diende men in Duitsland taksen te betalen, terwijl dit niet het geval was voor kabeljauw.

Reeds in de jaren 1971-'72 had de Belgische douane aan hun Duitse kollegas hun vermoeden doorgegeven dat koolvis die aan invoertaks onderworpen was, als kabeljauw ingevoerd werd waarop geen heffingen stonden. Een ondervraging van de Belgische visgroothandelaar werd voor de rechtbank voorgelezen waarbij deze bekende dat hij op aanraden van de Duitse invoerder en om deze een dienst te bewijzen de vis als kabeljauw declareerde. Voor de Belgische douane had dit geen gevolgen vermits de uitvoer vrij was en als zodanig kwam deze niet rechtstreeks tussen. De Duitse invoerder ontkennde dit en wees er op, dat het ging om zendingen die overwegend uit kabeljauw bestonden. Een medewerker van de Duitse invoerder had in deze jaren een onderhoud met een douanebeambte die toen zou verklaard hebben, dat zendingen die overwegend uit kabeljauw bestonden, vrij waren bij de invoer van heffingen. Alles spitste zich dus toe op het woordje „overwegend”. Volgens de Openbare aanklager was het vergriep bewezen en zou de Duitse invoerder zowat 140 duizend Mark of meer dan 2 miljoen B. fr. rechten ontdoken hebben.

Gezien sommige zaken nog moeilijk konden achterhaald worden, namelijk van 5 zendingen langs het tolambt van Cuxhaven, herleidde de Aanklager de som der ontdoken rechten tot 80 duizend mark of 1,2 miljoen B. fr. Strafrechterlijk vorderde hij hiervoor een gevangenisstraf van 7 maanden en ongeveer 90 duizend B. fr. boete.

Volgens de verdediging kon de belastingontduiking niet bewezen worden en moet men zich aan de opgave van de dokumenten houden die toenmaals niet betwist werden en die taksvrije kabeljauw aangeven. Het seintje doorgegeven door de Belgische douane volstaat niet omdat 't slechts een verdachtmaking is en men toen geen officiële vaststelling of processen-verbaal opmaakte. Ook de verklaring van de Belgische visgroothandelaar dat hij dit deed om de Duitse invoerder gewillig te zijn, zouden niet over voldoende objectiviteit getuigen, vooral gezien hij weigerde zijn verklaring persoonlijk voor de Duitse rechtbank te komen bevestigen en aldus de verdediging in de onmogelijkheid verkeert om deze getuige te ondervragen. De Aanklager kreeg hier zijn kans de Belgische uitvoerder te ondervragen maar de verdediging niet. Tenslotte wees de rechtbank de vordering van de Aanklager af wegens gebrek aan voldoende bewijzen. Daarbij, aldus de rechtbank valt het inderdaad niet uit te maken of de Belgische visgroothandelaar soms geen valse verklaring had afgelegd en de verdediging kreeg inderdaad geen kans om dit eventueel aan te tonen daar de uitgenodigde Belgische uitvoerder afwezig bleef. Het komt nog voor, als handelsrelaties afgebroken worden, of wanneer men zich tot de concurrentie wendt, nijd of afgunst schering en inslag worden.

Wij zelf hebben gemeend deze gerechtzaak die haar beslag kreeg voor de rechtbank te Cuxhaven, ten titel van inlichting hier weer te geven, ook al omdat men hier ter plaatse er de nodige konklusies zou kunnen uit trekken.

Anderzijds zouden dergelijke uitvoeren moeten gepaard gaan van oorsprongsattesten afgeleverd door de Belgische Overheid en is hier ook de Belgische en Duitse douane te blameren voor gebrek aan toezicht.

SCHEEPSWERVEN IN ENGELAND NU GENATIONALISEERD

De Britse scheepswerven zijn vrijdag genationaliseerd. De belangen van de maatschappijen zijn ondergebracht in de staatsmaatschappij British Shipbuilders.

De vooruitzichten voor de nieuwe maatschappij zijn niet veelbelovend. De wereldscheepsbouw beschikt in de komende vijf jaar over een capaciteit van ongeveer 30 miljoen ton brutoton per jaar, waar vermoedelijk een vraag van 12 miljoen ton tegenover staat. Het Britse aandeel in de wereldmarkt is de afgelopen jaren sterk vermindert. De Britse scheepswerven verkeerden al in moeilijkheden voordat de tankermarkt instortte en de wereldhandel achteruitging.

De eerste grote vuurproef voor de nieuwe maatschappij doet zich voor in de Schotse scheepsbouw langs de Clyde-rivier. Wanneer hier in de komende maanden geen nieuwe bestellingen worden geplaatst, zullen duizend mensen zonder werk komen.

Tot dusverre dit jaar zijn er bij de Britse scheepswerven nieuwe

scheepen van in totaal 250.000 brutoton besteld. Dit stemt ongeveer overeen met een kwart van de capaciteit per jaar.

Als de Engelsen met het nationaliseren van de scheepswerven hopen meer en goedkoper werk te zullen kunnen leveren, dan hebben ze het zeker mis op.

Inderdaad, het is een publiek geheim dat alle etatisme, al wat in regie uitgebaat wordt, duurder en kwalitatief slechter uitvalt. In eigen land zijn er voorbeelden bij de vleet.

Er is in dat opzicht maar één redding mogelijk: de lonen laag houden, de 48 uren arbeid en zich schikken naar de armoede zoals we die in de landen van het Oostblok kennen.

Wie het niet beseft, kan er heen gaan en zal moeten vaststellen dat het zo is, maar dat ons volk, die dit regime niet kent, veel te gelukkig is om te beseffen dat het werkelijk gelukkig is.

Zal men het begrijpen eer het te laat is?

KONTROOL OP DE NAVIGATIEKENNIS IN NEDERLAND

Gezien op 15 juli 1977 de nieuwe aanvaringsbepalingen van kracht worden en dat ook vanaf dit jaar, geleidelijk aan een nieuw betonningsstelsel ingevoerd wordt, laat het hoofd van de scheepsvaartinspektie in Nederland weten dat elke schipper en elke stuurman in het belang van een veilige navigatie, 'n grondige kennis moet bezitten, zowel van de nieuwe aanvaringsbepalingen als van het gewijzigd betonningsstelsel.

Eerst zullen de ongediplomeerden waarvoor een ontlasting werd aangevraagd als stuurman op de vissersschepen, getest worden op hun kennis.

Er wordt studiemateriaal ter beschikking gesteld voor diegenen die hun kennis van de nieuwe reglementen moeten bewijzen. Geplastificeerde betonningskaartjes met alle aanduidingen zijn hiervoor beschikbaar bij de scheepsvaartinspektie te IJmuiden, terwijl door dezelfde inspektie een samenvatting zal gemaakt worden die de belangrijkste verschillen met de oude bepalingen zullen aantonen.

We menen dat het ook in België nuttig ware dat de scheepsvaartinspektie de nodige onderrichtingen zou geven ten dienste van de zeevarenden en hen de passende dokumentatie zou overhandigen. De

aanvaringsbepalingen en het betonningsstelsel is geen nationale Nederlandse aangelegenheid alleen, maar betreft ook België en gans West-Europa. Het is dus duidelijk dat men ook hier de betrokken zeevarenden helpt bij het aanleren van de nieuwe reglementering ter zake. Dit komt zeker ten goede aan de veiligheid van bemanning en vaartuig. Men mag er zich niet van ontdoen met het dooddoentje dat ze het wel door ondervinding zullen leren, want dit gebeurt dan doorgaans vele malen door schade en schande.

KAPITEIN EN MACHINIST VAN DE „OLYMPIC-BRAVERY” LICHT GESTRAFT

Men herinnert zich de nieuwe reuzetanker „Olympic-Bravery” die op de rotskusten voor de Franse Noordkust strandde en waarvan alle pogingen om de reus weer vlot te krijgen tevergeefs waren. Er kwam dan heel wat mazout uit de eigen brandstoftanks vrij die de Franse stranden bezoedelde. Voor de rechtbank van de Franse stad Brest werd en de kapitein en de eerste machinist thans veroordeeld tot 3 maand gevangenisstraf en tot een boete van respectievelijk 10 duizend en 7 duizend B.fr. De aanklacht luidde, nalatigheid voor de eerste en gebrek aan uitvoering van bevelen voor de machinist. Schelmerij werd niet weerhouden.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

KORTE BERICHTEN

Ierland

IERLAND MAAKT VOORBEHOUD VOOR DE KWOTA HEBRIDEN-HARING

Op advies van de internationale groep biologen werden de kwota toegekende haring die ten Westen van Schotland gevangen wordt, van 40 % verminderd.

Aldus mag er door de hieronder vermelde landen tot het einde van 1977 volgende hoeveelheden gevangen worden :

Nederland	3.000 Ton
Westduitsland	3.700
Denemarken	200
Frankrijk	1.200
Ierland	6.400
Groot-Brittannië	39.000

De Ierse delegatie heeft hieromtrent voorbehoud gemaakt omdat de nieuwe Ierse regering nog niet gevormd werd en deze haar houding zou kunnen bepalen. Van de „Negen” komt België, Italië en natuurlijk Luxemburg niet voor. België bedreef geen haringvisserij op de Hebriden. Vóór de oorlog gebeurde dit wel.

Italië

ITALIE EN DE E.E.G.

In de E.E.G. neemt Italië werkelijk een aparte plaats in omdat dit land zijn visserij beoefent in de wateren van praktisch uitsluitend Derde Landen. In de E.E.G. denkt men in de eerste plaats aan onderhandelingen met Derde Landen als Noorwegen, IJsland, de Faroë, enz. omdat landen als Groot-Brittannië, West-Duitsland, Nederland, Frankrijk, Denemarken, Ierland en België, praktisch alleen met deze landen een gemeenschappelijke en traditionele visserij hebben. Italië daarentegen vist traditioneel in de wateren van landen als Yougoslavië, Albanië, Griekenland, Tunesië, Lybië, Algerië, Malta, terwijl de Atlantische vloot van Italië binnen de wateren vist van Marokko, Mauritanië, Senegal, Guinee-Bissau en verder gedeeltelijk de Verenigde Staten en Zuid-Afrika. Gezien de E.E.G. nu voor Italië met Derde Landen dient te onderhandelen en de voornaamste onderhandelingsbelangen van de E.E.G. elders liggen, is het begrijpelijk dat de Italiaanse vissersbond bij de eigen regering aandringt opdat men te Brussel zo spoedig mogelijk de onderhandelingen start met deze verschillende landen landen in wier kustwateren de Italiaanse visserijbelangen liggen. Ze vragen hiervoor van Brussel een speciale aandacht.

Canada

OOK CANADA VAARDIGT BESCHERMINGS- MAATREGELEN UIT OP DE VISVANGST

Om de bodemvis te beschermen in bepaalde gebieden die aan overbevissing lijden, zullen meer dan 150 grote treilers verplicht worden verder gelegen en minder beviste gronden op te zoeken. Het is inderdaad zo, dat in de Canadese wateren, vooral de Golf van St. Lawrence en de gronden bij Nova Scotia bevist worden. Men schat de actieve visservloot hierbij op 10 duizend, doorgaans kleinere vaartuigen. In deze gebieden zullen nu vangstbeperkingen ingesteld worden en dit voornamelijk voor kabeljauw en rode poon. Door het weren van de grotere treilers, meent men reeds een resultaat te bereiken. Zo dit echter niet voldoende blijkt, zullen er nog andere maatregelen overwogen worden.

De grotere treilers die naar verdere gronden zullen verwezen worden, zullen echter op staatshulp kunnen rekenen opdat zij het ganse jaar zouden kunnen vissen en de moeilijke beginperiodes overbruggen. Men verwacht ook veel van de beperkingen die in de nieuwe 200 mijlszone aan de buitenlandse visserij opgelegd zijn. De Canadese Overheden beraden zich echter over elke te nemen maatregel met de vertegenwoordigers van de visserij en de overheidsmaatregelen worden in overeenstemming met de producentenorganisaties genomen.

Frankrijk

TERUG FRANSE DIEPZEETREILERS OPGELEGD

Niettegenstaande nog maar onlangs het Centraal Comité van de Visserij in Frankrijk de alarmbel heeft geluid vanwege de teloorgang van de Franse visserij die maar 55 % aanvoert van het nationaal visverbruik en dat er dus ernstige studie zou dienen gemaakt om de Franse visserij uit te bouwen, werd nog maar pas de beslissing bekend gemaakt dat twee Franse diepzee-treilers uit Bordeaux, stilgelegd worden. Het gaat hier over de «Pierre-Vidal» en de «Joseph-Duhamel» die na de terugkomst van hun tweede campagne op Nieuw-

Zeeland niet meer uitgerust worden voor een nieuw vertrek.

Het Franse syndikaat voor officieren en bemanningsleden ter visserij heeft hieromtrent haar ongerustheid uitgesproken en de regering verzocht maatregelen te treffen voor het behoud van de werkgelegenheid. Men wijst er op dat nu nog slechts 15 eenheden op Nieuw-Zeeland varen. Deze visserij mag niet teloor gaan, aldus het syndikaat, maar moet beschermd worden. Ondertussen vergeten zij, dat zij zelf het de rederijen moeilijk gemaakt hebben door hun gewaarborgd loon op basis van een bepaald brutobesomming ongeacht of dit streefcijfer bereikt werd of niet. Ook wensten zij geen vermindering van bemanningsleden niettegenstaande de inbreng van technische middelen dit mogelijk maakte. Er moesten zelfs een paar reservebemanningsleden aan wal onderhouden worden om vervangingen na iedere reis mogelijk te maken. Nu roepen zelfde syndikaten overheidshulp in om waarborg op vast werk, nadat zij het de rederijen onmogelijk gemaakt hebben verder te blijven bestaan.

Naar het verder schijnt zou de zeer gekende rederij «Pleven» overgenomen worden door de Ivorkust. Inderdaad zouden 60 % van de aandelen in het bezit van de heer Legrand, aan een rederij van de Ivoren kust verkocht zijn. Het verdwijnen van de rederij «Pleven» zou zeker zwaar aanvoeld worden in Frankrijk.

FRANSE

TUSSENKOMST

VOOR DE VISSERIJ

Onder allerlei vormen, maar zonder rekening te houden met de speciale subsidie voor de brandstof, heeft de Franse Staat voor meer dan 1,5 miljard B.fr. tussengekomen in 1976. Verdeeld over de jaarproductie, komt dit overeen met ongeveer 3,50 B.fr. per kg aangebrachte vis. In Frankrijk vindt men dit totaal onvoldoende en volgens het Centraal Comité der Visserij is dit slechts een fractie van wat er in het buitenland voor de visserij gedaan wordt ! Wij zelf zijn in dit verband werkelijk benieuwd waar de voordelen liggen die onze eigen visserij door de Belgische regering toegemeten wordt, de slopingspremie daargelaten, gezien deze laatste gelden niet dienen voor de uitbouw of als hulp voor de visserij, maar integendeel om de visserij te saneren. In Frankrijk maakt de visserij in dit verband vergelijkingen met wat bv de metro kost en welke tussenkomst de Staat zich veroorlooft per metrogebruiker.

Men wijst er ook nog op, dat „Peugeot” onder meer 7,5 miljard B.fr. kreeg om Citroën op te kopen die op zichzelf nochtans een welvarende maatschappij was.

NAAR EEN KRISIS IN DE FRANSE KRABBENVISSERIJ ?

Door het sluiten van de Spaanse grenzen voor de Franse krab, de spinkrab en de kleine kreeftjes, heerst er een volledige verwarring in deze Franse produktiesector die hoofdzakelijk op de Spaanse uitvoer aangewezen is voor de afzet van zijn produkten. Men neemt aan, dat de Spaanse maatregel een gevolg is van de Franse tussenkomst om de Spaanse vissersschepen die over geen vergunning beschikken om in de Golf van Gascogne te vissen, naar Franse havens op te brengen en voor de rechtbank te dagen.

Er zijn slechts een 140-tal Spaanse schepen die over een vergunning beschikken. Hierdoor komen heel wat traditionele vissers niet meer aan hun trekken, terwijl veel andere zorgloze Spaanse vissers het de moeite niet waard achten om een vergunning aan te vragen. Frankrijk is echter verplicht de gemeenschapswateren van de „Negen” te beschermen en gezien Spanje niet tot de E.E.G. behoort, moet men deze als een Derde Land beschouwen die geen vrije toegang heeft tot de E.E.G.-gemeenschapswateren. Dit belet niet dat het voor de krabbensek-

tor in Frankrijk een moeilijke zaak wordt, vooral omdat nu het hoogseizoen nadert. De Franse produktie in 1976 voor krabben en aanverwante was in totaal meer dan 15 duizend ton. Het is vooral het Departement van de Finistère die hier toonaangevend is en bijna 70 % van de nationale produktie voortbrengt.

Ook vraagt men zich af in de betrokken kringen in de Finistère of de eigen regering niet anders kon handelen met betrekking tot Spanje. Anderzijds heeft men de Britse concurrentie die ook op de Spaanse markt zit en nu heel waarschijnlijk dankbaar gebruik zal maken van het verbod voor Franse invoer, om het Spaans klienteel over te nemen. Volgens de krabbenuitvoerder heeft Engeland indertijd ook de Zweedse markt van de Fransen afhandig gemaakt. Anderzijds is het stockeren van het produkt te moeilijk omdat men ze in leven moet houden. Het diepvriezen loont niet omdat de prijs van het diepvriesprodukt heel wat lager ligt dan van het verse en de kwaliteit natuurlijk niet te vergelijken is.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Met een aanvoer die over drie verkoopdagen verdeeld was kregen we in hoofdzaak gul op de markt. Gul van de spanvisseren en gul van de IJslanders. Het blijft dus een eentonig gedoe met bijna uitsluitend gul, koolvis, kabeljauw en totten. Die laatste soort dan in zeer geringe mate en ook bijna allemaal aangevoerd door de spanvisseren. Die schepen blijven het allemaal goed doen en brengen redelijk ruime vangsten op de markt. De prijs die voor die vangsten betaald wordt is niet zo best maar door de omvang van de vangsten blijven de resultaten nog wel renderend. Toch weer een paar spannen die boven het miljoen besommen met de hoofdprijs dit keer voor de Z.209 - Z.509.

In de garnalsektor is het nog steeds armoe troef. De vangsten blijven erg klein en geven ondanks de zeer hoge prijzen, geen te beste resultaten. De meeste kustschepen blijven dan ook de visvangst verkiezen. De laatste dagen toch kleiner wordende tongvangsten. Schol en iek worden in nog geringere mate in de afslag gebracht.

De aanvoercijfers van juni 1976 en 1977 geven een zeer duidelijk beeld over de huidige situatie. Waar we verleden jaar in juni 25 duizend kg garnaal in de vismijn verkochten geraakten we nu maar aan een goeie 4.000 kg. De prijs is dan ook tot ongekende hoogten opgelopen en bereikte een gemiddelde van 203 fr.

GUL VAN IJSLAND

Niet alleen de spanvisseren zetten grote vangsten gul in de markt, ook de schepen die van IJsland terugkeren moeten het in hoofdzaak van die vissoort hebben. Vanzelfsprekend zijn de prijzen niet bijzonder hoog. Gul kreeg tussen 22 en 25 fr en kabeljauw haalde hooguit 26 fr het kg. Koolvis schommelde tussen 19 en 24 fr. Rode zeebaars kreeg een verrassend lage prijs met de hoogste notering 27 fr en de laagste 24,60 fr. Vet is dat niet. Toch stilaan weer grotere vangsten rode zeebaars, de O.317 loste er zelfs 300 bennen van en dat is een weelde in vergelijking met de voorgaande weken. Voor de O.317 trouwens het beste resultaat van de vloot : 1,5 miljoen.

LIJST VAN VISSERS-VAARTUIGEN 1977

Deze lijsten zijn nog steeds te bekomen in onze drukkerij, mits voorafgaande storting van een bedrag van 125 fr. BTW inbegrepen.

O O O S T E N D E

VRIJDAG 1-7-1977

NOORDZEE				
N.40-41	14	830	—	967.236

MAANDAG 4-7-1977

IJSLAND				
O.317	17	1.100	—	1.571.794
O.316	17	800	—	975.165
NOORDZEE				
O.127-303	9	650	—	815.404
Z.209-509	9	1.050	—	1.204.590
KANAAL				
Z.502	16	100	2.600	615.976
WEST				
O.35	9	100	—	190.911
NOORD				
O.229	12	180	—	256.712

DINSdag 5-7-1977

IJSLAND				
O.282	18	420	—	500.594
NOORDZEE				
O.114-274	12	640	—	789.100
O.243-N.752	12	850	—	1.072.970
KANAAL				
Z.34	18	100	1.84	419.207

WOENSdag 6-7-1977

NOORDZEE				
O.141-369	12	660	—	835.190
KANAAL				
N.705	17	145	1.783	445.666
GOLF VAN BISCAYE				
O.33	17	45	5.226	868.154
MONKEY BANK				
O.232	14	295	—	335.300

TE KOOP

VISSERSVAARTUIG

In 1958 in hout gebouwd op de werf Deweert te Oostende, voorzien van een nieuwe motor Cater Pillar van 1973 van 370 PK, slechts twee jaar in dienst en een nieuwe motor Lister van 10 PK, lengte 24 m., breedte 6 m., hebbende een bruto-tonnage van 74,57 en een netto van 20,48, met de volledige uitrusting aan boord. Was verzekerd voor 4.800.000 fr. Het vaartuig is gelegen aan de werf S.C.A.P. te Oostende.

Schrijven bureelblad onder nr. 4594N—8035V of zich wenden bij de Werkhuizen S.C.A.P. te Oostende.

V O R D A P

SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-4117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051

(5720V)

PAKHUISPOORTEN DOODNOODZAKELIJK AAN VERNIEUWING TOE !

Verscheidene pakhuispoorten in de Oostendse Vismijn zijn doodnoodzakelijk aan vernieuwing toe. We kunnen hier een gans lijstje geven van pakhuizen waar de poorten zodanig opgelapt en opgetapt zijn, dat een verdere kalefatering niet meer mogelijk is. In sommige pakhuizen moet men met 2 volwassenen zijn om de poort open te maken om deze, binst het rondraaien, hetzij in haar scharnieren te houden, hetzij van de grond te helpen houden. Van veel poorten zijn de raamluizen zo vermolmd, dat ze geen ruiten meer inhouden. Dan maar een stuk „isomo“ of een „plank“ er tegenaan. En zeggen, als men een pakhuis overneemt, dat men moet tekenen dat men het pakhuis in goede staat heeft overgenomen, zelfs wat de ijzeren opgeroeste neusbeschermers van de betonnen trappen betreft. Dit ondertekenen in „goede staat“ houdt werkelijk een soort machtsmisbruik in, want anders geraakt men niet aan een pakhuis. In ieder geval is het tijd dat men in de Oostendse begroting eens wat plaats inruimt voor de vernieuwing van bewuste poorten. We raden zelfs de pakhuisbezitters aan, de Stad verantwoordelijk te stellen bij eventuele diefstallen, voor het onvoldoende kunnen afschermen van de pakhuizen wegens de totaal vermolmdte toestand van sommige poorten. Indien er in deze zaak geen schot komt, zal er beslist een hardere aktie dienen gevoerd te worden.

Z E E B R U G G E

DONDERdag 30-6-1977

Z.405	413.118
Z.321	440.835
Z.494	30.970
Z.569	310.990
Z.516	278.174
Z.445	47.890
Z.201	57.006
Z.551	64.360
	1.643.343

VRIJDAG 1-7-1977

Z.547	255.960
Z.484	453.320
Z.481	38.540
Z.537	332.275
Z.598	255.059
Z.494	16.730
Z.88	23.230
Z.512	173.042
Z.460	193.072
Z.575	224.378
Z.550	71.300
Z.556	28.910
Z.554	57.510
	2.123.326

MAANDAG 4-7-1977

Z.465	272.860
Z.525	228.630
Z.560	96.900
Z.570	170.440
Z.546	247.162
Z.581	317.340
Z.542	221.590
Z.126	558.106
Z.348	304.690
Z.445	40.244
Z.551	36.500
Z.201	80.830
Z.554	67.403
Z.551	37.524
	2.680.219

DINSdag 5-7-1977

B.5	281.140
Z.424	248.545
Z.559	426.300
Z.481	46.740
Z.88	33.230
Z.550	59.460
	1.095.415

WOENSdag 6-7-1977

Z.592	276.198
Z.533	232.269
Z.12	136.570
Z.505	137.600
Z.510	277.970
Z.30	470.362
Z.556	29.931
Z.554	60.900
	1.621.800

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Maks.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	-------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

1.071.592
5.777.926
2.982.455
2.571.102
12.403.075

GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

28- 6	5	232	44.597	178,—	203,—	
29- 6	5	207	41.756	189,—	215,—	
30- 6	5	176	35.392	182,—	211,—	
1- 7	4	104	24.441	232,—	245,—	
5- 7	6	215	44.989	179,—	223,—	
4- 7	5	152	37.570	238,—	260,—	
	30	1.086	228.745			

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

30- 6	4	478	46.954			
1- 7	2	167	24.735			
2- 7	1	194	26.360			
4- 4	5	14.126	602.718			
5- 7	3	382	47.704			
6- 7	3	11.947	326.729			

GARNAALAANVOER TE NIEUWPOORT

30- 6	2	62	12.120	184,—	213,—	
4- 6	2	90	19.099	207,—	215,—	
5- 6	1	48	10.284,—	212,—	216,—	

WEEGSCHAAL IN DE OOSTENDSE MARKT

LIET HET AFWETEN !

We zullen hier niet het proces maken van de ouderwetse weegschalen die nog in de Oostendse afslag gebruikt worden in plaats van de moderne automatische, want ook met een moderne weegschaal kan er plotseling iets mis lopen. Het moet nu zijn dat er dinsdagmorgen een weegschaal het plots vertikte om nog het juiste gewicht aan te geven, want zo na elkaar kwamen de kopers hun beklag maken dat ze onvoldoende gewicht hadden. Er weren er te veel om de klachten ongegrond te noemen. Wat meer is, er werden sommige kopen die nog niet uit de markt weggehaald werden herwogen en men moest vaststellen dat er van 2 tot 3 kg. gewicht te kort was.

Deze vaststelling werd gedaan bij de verkoop van de tongen en visjes van de kustschepen. Het ging hier doorgaans om kleine en grote hoeveelheden, ook wel enkele volle bennen. Zo werd vastgesteld, dat koopjes van 11, 14 en 15 kg tong een tekort hadden van minstens 2 kg. Aan de prijs van zowat 140 tot 200 fr het kg en vooral dan voor hen die meerdere koopjes op hun naam hadden staan, betekent dit toch reeds een tamelijk verlies.

De stadschrijvers hadden het in elk geval niet gemakkelijk met al die klachten, vooral dan omdat iedereen nu plots zijn koopje(s) ging nazien en ook een tekort aan gewicht vaststelde. Daarbij kwam nog dat sommigen de koopjes van verscheidene schepen samen in één ben hadden vergaard en anderen niet eens meer wisten van welk schip ze gekocht hadden ! Dit werd ten slotte een puzzle die door de stadsbedienden moest opgelost worden, maar die toch ook een les inhoudt. In dit verband wijzen we er op, dat men in de Oostendse afslag,

of moeten we zeggen in de Belgische afslag, nog altijd met een ouderwetse baskuul van vangst naar vangst trekt. Automatische weegschalen kosten natuurlijk heel wat duurder, maar zouden toch een juist gewicht aangeven en het zou ook veel sneller gaan zodat men daar zou kunnen gaan sparen.

Volgens de wegers, was het de eerste maal, dat ze medemaakten dat een baskuul tekort weegt. Wel spuwden enkele wegers hun gal uit dat ze vanwege de kustvisserij altijd zo „pinne” moeten wegen, waarmee ze bedoelden dat de pinnen in geen geval mag doorgaan en dat hierdoor naderhand wel eens discussie ontstaat, vanwege het onder-tussen opgetreden waterverlies of, wat de garnalen betreft, vanwege het proevertje.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 30-6-1977

N.349	9.050	N.498	6.080
N.1	16.481	N.700	15.343

VRIJDAG 1-7-1977

N.788	17.729	N.700	7.006
-------	--------	-------	-------

ZATERDAG 2-7-1977

N.700	26.360
-------	--------

MAANDAG 4-7-1977

N.346	100.003	N.579	287.408
N.720	176.580	N.1	16.601
N.788	22.126		

Drie vaartuigen van de West. en twee kustvisserij losten 14.130 kg. vis, met inbegrip van 1.500 kg. tongen. Weinig variatie ! De grootste pak waren wijting en kleine gul-line. De tongen kregen 170 fr. over de lappen, de 2de 200, de 3de tot 224, de 4de soort 200, de 5de 175, en de kleinste soort 135 fr. Kleine koopjes tarbot en griet waren duur. Weinig kabeljauw en gullen, die van 3.550 à 2.200 fr. de benne kregen. Platvis en drielingen tegen de 2.000 fr. Visjes waren minder in trek, dit van 800 à 1.400 fr. de benne. Grote wijting van 1.700 à 2.000 fr., kleine van 750 à 1.000 fr. Rogsoorten van 35 à 50 fr. de kg. Tongscharen : de grote 4.500 fr. de benne, middenslag 3.150, en kleine van 1.700 à 1.100 fr. Voor-kleine gullen 1.100 en 1.200 fr., de « mini's » van 630 à 700 fr. de benne !

De warmte speelt reeds zijn rol, op de visverkoop, en vooral de kleine soorten vallen het eerst uit hun koers !

DINSdag 5-7-1977

N.1	14.060	N.700	11.992
N.788	21.652		

WOENSDAG 6-7-1977

N.172	193.316	N.345	119.414
N.349	13.999		

Er werd bij de 12.000 kg. vis ge-lost. De grootste pak waren kleine gulletjes, en wijting. De tongen-aanvoer was heel magertjes, slechts 300 kg. Ook weinig platvis, die in trek was voor de winkeliers. Op kabeljauw en gullen werd tamelijk luid geroepen, dit van 3.300 fr. à 2.100 tot 2.900 fr. de benne. Tong-schar werd heel goed verkocht : zo kregen de grootste 100 fr. de kg., de middenslag 80 fr. en de

kleine 50 fr. De grote wijting werd gekocht aan 1.870 fr. tot 1.520, de kleine van 770 à 650 fr. de benne.

De rogsoorten, die in hun magere periode zijn, kregen 2.700 en 2.900 fr. voor de moers, de tilten 2.600 fr.

Zeehonden en speerhaaien, kregen omtrent dezelfde prijs, dit rond de 1.500 fr. Knorhaan (stek-kers) ± 680 fr. Spijtig dat er zo weinig « rare » vis te vangen is, door de enkele kleine kopjes tarbot en griet, peperduur verkocht wer-den.

De prijzen van de tongen waren van 180 voor de lappen tot 230 fr. voor 3den en 4den. De kleinste van 131 à 140 fr. de kg.

De enkele garnaalvisserij, verliezen ook hun moed. Spijts de prijzen van 180 à 215 fr. de kg., zijn de vangstjes zo pover geworden, dat er lang moet gevist worden om 40 à 45 kg. bijeen te krijgen.

Eigenaardig, maar zo bestaat nu helft van de prijs, maar een dubbel-maal een visser, liever maar de bele aantal kg. kunnen vangen !

! Geeft meer « courage » !

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 8 JULI 1977

NOORDZEE : O.206/O.309 (650 m.).

MAANDAG 11 JULI 1977

IJSLAND : O.318 (1.150 m. t.t.z. 300 kab-gul, 250 kools, 500 bonen, 15 schol en witch, 35 varia).

MONKEY BANK : O.239, O.134

NOORDZEE : O.279/Z.597.

WEST : O.123, N.736.

KANAAL : O.181.

DINSdag 12 JULI 1977

MONKEY BANK : Z.62.

WEST : O.66.

NOORDZEE : O.306/N.706.

WOENSDAG 13 JULI 1977

NOORDZEE : O.26/O.285.

ZEELIEDENDAG TE ZEEBRUGGE

Traditiegetrouw wordt zondag 17 juli te Zeebrugge de Zeeliedendag gevierd. Na enkele jaren afwezigheid trekt dit jaar weer de processie door de straten. Om 10 u 30 vertrekt deze processie van de kerk, langs de Wandelaarstraat, naar het staketsel bij de vismijn, waar om 11 uur een eucharistieviering « in memoriam » wordt opgedragen.

De leiding van deze processie be-rust bij de hh. J. Bonne en L. Maertens. Typisch hierin zijn de 150 kruisjes, gedragen door kinde-ren in visserskleidj. Ook de gelovi-gen kunnen aansluiten, terwijl ver-enigingen worden uitgenodigd met vlag deel te nemen.

Pastoor Schoenmakers zorgt om 11 uur 30 voor de zeewijding, waar-na om 11 uur 45 de sacramentspro-cessie langs de Vismijnstraat en Visserstraat naar de kerk trekt, waar de ontbinding plaats heeft.

Aan de Omooikaai worden om 20 uur in de nabijheid van het Vis-serskruis de uitvarende boten en vissers gezegend. Het betreft hier een hulde aan de levende zeelieden, terwijl het 's morgens gaat om een herdenking van de overleden zeelle-den. De bevolking wordt verzocht de huizen te bevlagen.

REDERS en

VISSERS,

voor uw

SOCIALE LASTEN

en BOEKHOUDING

wendt U in volle

vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

(7390V)

	4-7-1977	5-7-1977
Schelvis grote	49,—52,60	48,—,—
Schelvis midden	44,60-48,—	37,—,—
Schelvis klein	18,—22,60	—,—,—
Kabeljauw	25,—25,80	25,—,—
Gul	21,—24,40	22,—25,40
Wijting	—,—,—	—,—,—
Schaat	—,—,—	—,—,—
Zeebaars	30,—68,20	—,—,—
Leng	24,60-27,60	25,60-26,40
Schartong	30,—47,80	30,—38,—
Heilbot	28,—40,—	—,—,—
Koolvis	89,—162	70,—102
Hondstong	23,40-23,60	18,—21,60
Zeeewolf	20,—38,—	19,80-23,—
Staart	26,—29,60	—,—,—
		139 —,—

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	4-7-1977	5-7-1977	6-7-1977
Lappen	176 —,—	147 -185	176 -187
Grote	180 -182	186 -193	187 -193
3/4	185 -189	202 -206	185 -201
Blok	179 -184	210 -214	173 -195
Voor-kleine	162 -169	176 -183	155 -172
Kleine	137 -141	156 -161	145 -146
Slips	—,—,—	—,—,—	—,—,—

Zeebrugge

Grote	182 -186	199 —,—	190 -204
Blok	195 -199	198 —,—	203 -217
Fruut	195 -216	213 —,—	219 -231
Schone kleine	199 -207	216 —,—	213 -227
Kleine	171 -176	184 —,—	176 -186
Tout petit	147 -153	158 —,—	148 -152
Slips	135 —,—	135 —,—	130 -134

Nieuwpoort

Tong I	171 —,—	171 —,—	180 —,—
Tong II	200 —,—	200 —,—	206 —,—
Tong III	224 —,—	221 —,—	226 —,—
Tong IV	200 -220	224 —,—	227 —,—
Tong V	180 —,—	196 —,—	190 —,—
Kleine	132 -139	132 —,—	135 —,—

PLADIJS

Oostende

	4-7-1977	5-7-1977	6-7-1977
Grote	31,—32,60	43,—,—	38,—,—
Grote iek	—,—,—	41,—,—	22,—,—
Kleine iek	30,—,—	—,—,—	24,20,—
Derde slag	—,—,—	—,—,—	21,—,—
Platjes	24,—40,—	—,—,—	16,—,—

Zeebrugge

I	32,—35,—	25,—31,—	30,—36,—
II	34,—37,—	25,—27,—	27,—30,—
III	21,—25,—	20,—22,—	20,—28,—
IV	16,—18,—	16,—18,—	16,—20,—
V	—,—,—	—,—,—	—,—,—

Nieuwpoort

Moelen	—,—,—	—,—,—	—,—,—
Grote pladijs	40,—,—	—,—,—	50,—,—
Drielingen	36,—,—	—,—,—	46,—,—
Platjes	16,—25,—	—,—,—	30,—,—

EEUWFEEST IN DE "GODTSCHALCK"

Elke namiddag om 3 uur is er in de Godtschalck koffie. Die oude zeelieden staan daarop en houden daarvan. Maar dinsdagnamiddag was het een koffieuurtje als nog nooit gebeurd is in de 52 jaar dat de Godtschalck bestaat.

Iedereen zat te wachten tot de bel zou aankondigen dat de koffie klaar was. Maar er was wat vertraging. Grote mannen laten immers gaarne op zich wachten. Inderdaad, een beetje na drie uur werd de 100-jarige Pito Deley door zijn jongere broer Louis van zijn kamer naar de koffiezaal gereden. Pito stapte uit zijn rolstoel en zette zich op zijn gewone plaats aan tafel. Bij hem kwam zijn dochter Maria zitten, en zijn schoondochter uit Amerika en zijn schoonzuster. Daar was ook medepastoor Dewulf van de St. Antoniusparochie en aalmoezenier Corneillie.

Iedereen ging blijgezind zitten aan de gedekte tafeltjes. De koffie werd geschonken, de druppelglaasjes stonden er bij. Een band vrolijke muziek draaide lustig af. Toen werd een opdienwagentje binnengeroeld, volgeladen met volle flessen drank, drie, vier soorten, in rijke

overvloed. Broer Louis ging rond, niet om voor elkeen een druppel te schenken, maar om aan iedereen een volle bottel te geven, elk een naar zijn smaak en goesting, dit vanwege hun oude joviale vriend Pito. Ook Pito liet gaarne zijn glas vullen, en op zijn gezondheid werd getikt en gedronken.

Medepastoor Dewulf hield met forse stem een toespraak, waarin hij zegde dat zij daar allen zo gelukkig zijn omdat zij het zo goed hebben en zo goed verzorgd worden door Mevrouw Vandenberghen en Zuster Camilla en gans het personeel. De gewoonte van gelukkig te zijn doet soms vergeten dat men gelukkig is. Nu en dan moest er een deur toegegaan worden, want iedereen was bezorgd dat Pito een kon zou opdoen. Maar gelukkig had hij zijn nieuwe loodspet op het hoofd.

Hij was helemaal niet vermoeid van de grote viering van daags voordien. Hij had alles goed meegeleefd, maar toch niet alles even goed gehoord. En je kunt dan niet zeggen «wablief». Het Visserslied na de H. Mis had hij wel goed verstaan. Hij kiert dat lied al heel lang, en hij kent nog andere liederen. In zijn jonge jaren was hij een goed zanger, en hij kon het nog bewijzen ook. Met een stem als een klok zong hij «Op de vissemarkt ben ik geboren» en «Mijn taal is het Vlaams». En gans de zaal zong in eens met volle stem de Vlaamse Leeuw. Maurits en Gerard zijn ook goede zangers en de bottels waren al half ledig. Het feest was «heel mooi» zegt Pito.

Ook dit koffieuurtje dat meer dan twee uren heeft geduurd was heel mooi en heel gezellig. De 100 rozen die hij van zijn kameraden gekregen heeft, stonden midden in de zaal. De geschenken van de koning, van de gouverneur en het gouden plak van de stad werden aan iedereen getoond. Er werden veel foto's genomen, en allemaal met Pito in het midden. Daar zal men later kunnen naar kijken tot in Amerika toe.

Pito is nog maar vijf jaar in de Godtschalck. Hij mag er dus nog lang blijven. Hij is maar één keer ziek geweest. Hij eet alles en hij eet goed. Hij is een flinke, fijnverzorgde man, die fier is op zijn loopbaan als visser en loods. Met een klein examentje van leerlingstuurman heeft hij het ver gebracht, zegt hij.

Iedereen wenst hem dus nog vele jaren in goede gezondheid en tot het volgende feest!

ZEEVAARTLIJNEN

OOSTENDE

DOVER/FOLKESTONE

Uurtabel der overvarten

voor de week van 10.7.1977 tot 16.7.1977

Afvaarten uit Oostende naar

Dover Western Docks :

- Alle dagen te 05u20, te 08u35, te 11u05, te 15u40 en te 20u45.
- Op 11.7.1977 bijkomende afvaart te 10u45.
- Op 15 en 16.7.1977 bijkomende afvaarten te 10u45 en te 16u30 te 23u15.
- Op 15.7.1977 bijkomende afvaarten te 02u15, te 09u25 en te 23u15.
- 16.7.1977 bijkomende afvaarten te 02u15 en te 09u25.

Afvaarten uit Oostende naar

Folkestone :

- Alle dagen te 01u45 en te 06u00.

Afvaarten uit Dover Eastern

Docks :

- Dagelijks te 00u20, te 09u20, te 12u20, te 18u20 en te 21u20.
- Op 11, 12, 13 en 14.7.1977 bijkomende afvaarten te 03u20 en te 06u20.
- Op 15 en 16.7.1977 bijkomende afvaarten te 03u20, te 06u20 en te 13u30.

Afvaarten uit Folkestone :

- Alle dagen te 19u00 en te 23u30.
- #### Afvaarten uit Dover Western Docks
- Alle dagen te 01u00, te 10u55, te 12u40, te 16u45 en te 19u40.
 - Op 15 en 16.7.1977 bijkomende afvaart te 15u55.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 04u55, te 08u15, te 11u15, te 14u15, te 17u15 en te 20u15.
- Op 10.7.1977 bijkomende afvaart te 23u15.

**REDERS
LEEST UW
VAKBLAD**

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	4-7-1977	4-7-1977	5-7-1977	5-7-1977	6-7-1977	6-7-1977	4-7-1977
Tarbot. groot (123)	151 —,—	149 -174	151 —,—	188 —,—	172 —,—	188 -195	—,—
middel (123)	132 —,—	108 -124	—,—	163 —,—	129 —,—	128 -168	150 —,—
klein (123)	—,—	100 -108	—,—	108 —,—	—,—	100 -123	120 —,—
Griet: groot (123)	110 —,—	110 -124	118 —,—	134 —,—	110 —,—	123 -127	115 —,—
middel (123)	89,—,—	98,—100	—,—	108 —,—	—,—	84,—100	—,—
klein (123)	—,—	80,—94,—	—,—	100 —,—	39,60-68,—	80,—90,—	—,—
Schelvis: groot	50,—55,—	—,—	—,—	—,—	48,—51,—	—,—	—,—
middel	43,—46,60	—,—	—,—	—,—	32,20-36,—	27,—28,—	—,—
klein	27,40-31,—	—,—	—,—	—,—	13,60-23,60	—,—	—,—
Heek: groot	—,—	—,—	—,—	—,—	52,—55,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	45,—48,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	—,—	—,—	—,—	—,—	29,60-32,—	—,—	—,—
Rog (I)	28,—67,40	64,—68,—	—,—	—,—	26,—58,—	74,—78,—	52,—,—
Keilrog (123)	70,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	56,—,—
Rog (23)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Tiltten (23)	—,—	56,—60,—	—,—	—,—	—,—	74,—,—	40,—,—
Scherpstaart (23)	—,—	66,—69,—	—,—	—,—	—,—	78,—,—	47,—,—
Halve mans (23)	—,—	40,—43,—	—,—	—,—	—,—	50,—52,—	33,—,—
Teelt (2)	—,—	40,—42,—	—,—	—,—	—,—	49,—52,—	—,—
Katrog (2)	—,—	18,—24,—	—,—	—,—	—,—	16,—20,—	—,—
Kabeljauw	25,40-39,40	—,—	—,—	—,—	24,20-39,60	—,—	70,—,—
Gul (groot)	13,80-31,40	—,—	—,—	54,—,—	19,—32,—	38,—42,—	40,—50,—
Gul (middel)	—,—	48,—51,—	—,—	47,—,—	—,—	31,—,—	—,—
Gul (klein)	—,—	46,—48,—	—,—	44,—,—	—,—	26,—,—	—,—
Hozemondhamme	146 —,—	—,—	101 -124	—,—	76,—138	—,—	40,—,—
Wijting: groot	—,—	—,—	—,—	—,—	20,—28,40	—,—	30,—37,—
klei n	—,—	23,—26,—	—,—	29,—,—	—,—	29,—,—	15,—20,—
Schar	—,—	12,—14,—	—,—	14,—,—	—,—	8,—11,—	8,—30,—
Steenhol	30,60-82,—	57,—59,—	—,—	—,—	20,—77,—	49,—59,—	10,—12,—
Zeehaai	19,—24,80	24,—27,—	—,—	28,—,—	22,—24,—	27,—32,—	37,—,—
Hondshaai	16,—19,40	—,—	21,20,—	—,—	12,20,—	—,—	30,—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekreeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Ijle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenhol	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steur	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	21,40-22,—	—,—	—,—	—,—	33,—,—	—,—	—,—
Pollak	34,—41,60	—,—	42,—,—	—,—	20,—30,—	—,—	—,—
Zonnevis	164 -170	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	112 -153	—,—
Zeeduivel	142 -82,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	49,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	10,—16,—	—,—	—,—	—,—	16,—18,—	30,—,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	32,—,—
Rode Poon (roobaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	34,—,—	—,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	22,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	50,—,—
Rode Knorhaan	34,20-44,20	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	10,—12,—
Posten	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoeften (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST VAN EEN KONINGSSLOEP ENZOMEER

Waarschijnlijk hebt ook U, geheel of gedeeltelijk, op TV de huwelijksplechtigheden van de Zweedse koning met het Duitse burgermeisje gevolgd. Echt iets dat tot de verbeelding van de vrouwen sprak. Wat ons aansprak was het feit dat de in het echt tredende koning, voor deze gelegenheid, zijn uniform van admiraal had aangeetrokken en sommige van zijn verplaatsingen met de jonge bruid in een KONINGSSLOEP deed. Zo een heuse prachtige KONINGSSLOEP het staatsievaartuig van de marine voor korte vaartochten van vorstelijke personen of buitenlandse staatshoofden. De gouden koets te water zoals ze wel eens genoemd wordt.

De sloep werd geroeid door een 20-tal roeiers, naar hun uniform te oordelen leerlingen van de marine-academie, en als kommandant fungeerde een tweebander, een Luitenant, ter Zee.

Wat opviel was de langzame bechachte wijze van roeien en manoeuvreren. Dit was ingegeven door het feit dat in een Koningssloep de riemen nooit gestreken worden. Het blijft dus altijd een haal op gelijk-zaak.

Het was een prachtig zicht, dit fraaigehulderde en van verguld houtsnijwerk voorzien vaartuig, waarvan het achterdek door een paviljoen was ingenomen, door de Stockholmse haven te zien manoeuvreren. Zo mooi waren de beelden van dit, met gracieuse bewegingen voortbewogen, vaartuig dat ik het ergens spijtig vond dat ONZE koningssloep niet meer bestaat.

Ja echt, wij hadden inderdaad ook een koningssloep in ons land. Hij werd op 12 juli 1835 ten behoeve van koning Leopold I te Antwerpen te water gelaten. Deze sloep was 12 meter lang geheel wit geschilderd. Het boeisel en de spiegel was versierd met verguld houtsnijwerk op rode grond. Op het voorschip bevond zich een verguld beeld van De Flaam en op het achterschip een gouden kroon. Over het achterdek was een tent gespannen. Wat er met de sloep gebeurd is weet ik niet. Maar hij bestond nog bij het overlijden van Leopold III in 1909.

Alleen het houtsnijwerk van het boeisel en de spiegel bestaat nog en kreeg een plaats in het Koninklijk Museum van het Leger en van de Krijsgeschiedenis te Brussel. Ik vond het terug bij een bezoek aan het museum na lang vragen en zoeken. Het vragen bracht niet veel op, want noch de zaalwachters, noch de bedienden van de Bibliotheek of het archief wisten wat het was of waar het zich bevond. Het was slechts na lang zoeken dat ik in de zaal voor Algemene Geschiedenis hoog aan de binnenkant van een tussenschot genageld, een band houtsnijwerk opmerkte die overeenstemde met de gegevens waarover ik beschikte. Na weer navraag gedaan te hebben kwam ik eindelijk bij een van de oudste zaalwachters terecht die me wist te vertellen dat dit stuk van 'me buut' kwam, maar hij wist niet meer welke 'buut'.

Ons buurland Nederland heeft nog steeds een koningssloep in dienst, en dit sedert 1818.

In Parijs wordt de staatsie sloep van Napoleon bewaard, waarvan tenandere een copij op schaal in het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen te zien is. Of Enge-

land nog een koningssloep in dienst heeft, kon ik nog niet uitvissen.

De koningssloepen van Spanje worden sedert het aftreden van Alfonso XIII niet meer gebruikt, maar worden bewaard in het Museum van de Koninklijke Sloepen in Aranjuez aan de Taag. Dit is de vroegere verblijfplaats van de Spaanse koningen op een 40-tal kilometer van Madrid.

De KONINGSSLOEP meerde na een verplaatsing af aan een KONINGSTRAP waar de Koning of het hoog gezelschap met een maximum aan veiligheid en comfort kon ontschepen. Meestal was dit (en is dit nog in sommige havens) de enige landingstrap die 's nachts verlicht is door een of twee vaste lantaarns en waarvan de treden regelmatig met ongebluste kalk ingesmeerd worden om de aangroei, de oorzaak van gladheid, weg te krijgen.

En daarmee zitten we meteen met het voorvoegsel KONING in onze scheepvaarttaal.

In het stuurhuis van een schip spreken we nog van KONINGSSPAAK, dit is de spaak van 't stuurrad die boven moet staan wanneer het roer midscheeps is, wat voor de roerganger gemakkelijk en noodzakelijk is om te weten. De koningspaak is kenbaar door een iets langere handgreep en een extra koperbeslag of een andere versiering.

Op moderne schepen waar een roervertikaler de stand van het roer aangeeft, komt de koningspaak op het stuurrad niet meer voor, maar daar wordt ondanks de vertikaler meestal een kunstige Turkse muts rond wat de koningspaak moet zijn, gevlochten. Op zelschepen, jachten, kleine vaartuigen en bij de binnenvaart komt de KONINGSSPAAK nog algemeen voor.

De vertikale zware ijzeren as die de door de binnenboord stuurinrichting aangegeven draaiende beweging overbrengt op het buitenboord gelegen roerblad noemt de KONING of de ROERKONING.

Hier komt de betekenis van koning voornamelijk als die van het voornaamste deel van een vertikaal of opstaand spil.

Een KONINGSPAAL is de middelste paal van een DUKDALF en uit hoofde hiervan de zwaarste en sterkste, waar de andere schuin ingeslagen worden tegenaan gewerkt. Brengen we even in herinnering dat dukdalven houten constructies zijn waaraan schepen afgemeerd worden of waarmee schepen in een sluis geleid worden. Een KONINGSSCHIP is een thans niet meer gebruikt woord voor wat in de 16e - 17e eeuw een gangbare uitdrukking was voor oorlogsschip van een door een koning geregeerde staat. Meestal kwam het voor in combinatie met een adjectief dat de nationaliteit aanduidde. Een Spaans, Frans of Engels koningsschip. Het is een uitdrukking die men regelmatig in oude beschrijvingen en archieven terugvindt.

KONINGSROOD is een goede verfstof van een heldere kleur die oorspronkelijk bestond uit ijzer-oxide gemengd met zwavelzuur. Zo ook was KONINGSGEEL een kleur die samengesteld werd uit geel lood oxide of marsicot en zwavelarseen of operment.

J.-B. DRESEN
Uit „Nautilus”

N E D E R L A N D VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de woensdagmarkt van 29 juni werd aangevoerd : 1.000 kg. tong, 8 kg. tarbot en griet, 539 kg. kabeljauw, 68 kg. wijting, 43 kg. schol, 102 kg. schar, 68 kg. makreel, 170 kg. varia.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : grote tong 14,61-14,48, grootmiddel tong 13,39-13,20, kleinmiddel tong 13,53-13,23, tong één 13,73-13,41, tong twee 10,77-10,—, tarbot 12,28.

Per 40 kg. : tarbot 340-196, griet 240-186, kabeljauw één 138-126, kabeljauw twee 124-94, kabeljauw drie 118-96, kabeljauw vier 100, kabeljauw vijf 61-46, schol twee 160-114, schol drie 120, schol vier 84-52, wijting drie 73-50, makreel twee 62-21,60, schar 66-26, horsmakreel 30-10, steenbolk 42-39, rode poon één 170, rode poon twee 90, rode poon drie 67-49, inktvis 124,120, bot 31-16.

Besommingen : (in guldens) : SCH.36 3.400, SCH.43 4.000, UK.23 5.900, UK.78 6.000, UK.135 1.400, UK.145 2.100, UK.234 3.400, VD.18 1.800, WR.98 1.900, IJM.18 2.500. Uit Denemarken : RI.320 32.800.

Aan de donderdagmarkt van 30 juni werd aangevoerd : 2.805 kg. tong, 27 kisten tarbot en griet, 163 kisten kabeljauw, 26 kisten wijting, 260 kisten schol, 83 kisten schar, 35 kisten makreel, 96 kisten varia.

Prijzen in guldens per 1 kg. : grote tong 14,43-14,03, grootmiddel tong 12,91-12,31, kleinmiddel tong 13,22-12,26, tong één 13,24-12,52, tong twee 10,62-10,30, tarbot 11,97-11,20.

Per 40 kg. : Tarbot 319-189, griet 254-148, kabeljauw twee 140, kabeljauw drie 134-120, kabeljauw vier 140-122, kabeljauw vijf 94-42, schol één 120-88, schol twee 114-86, schol drie 124-68, schol vier 92-55, wijting

drie 88-80, makreel één 78, makreel twee 80-22, tong-schar 121-120, schar 49-25, bot 31-25, horsmakreel 28-24, inktvis 158-156, rode poon één 96, rode poon drie 46-20, steenbolk 30.

Besommingen : (in guldens) : GO.26 17.700, HD.80 36.800, UK.135 1.700, UK.145 1.900, UK.200 1.500, UK.159 4.80, VD.19 5.400, WR.98 1.300, IJM.18 1.600, IJM.27 3.000.

Aan de vrijdagmarkt van 1 juli werd aangevoerd : 1.880 kg. tong, 63 kisten tarbot en griet, 870 kisten kabeljauw, 40 kisten schelvis, 664 kisten wijting, 1.110 kisten schol, 68 kisten schar, 138 kisten makreel, 162 kisten varia.

Prijzen in guldens : per 1 kg. : grote tong 14,49-14,10, grootmiddel tong 13,38-12,81, kleinmiddel tong 13,59-13,14, tong één 13,67-12,49, tong twee 10,80-10,38, tarbot 11,93-11,46, heilbot 10,56-8,49.

Per 40 kg. : tarbot 303-152, griet 241-160, kabeljauw één 152-138, kabeljauw twee 140-122, kabeljauw drie 144-114, kabeljauw vier 130-114, kabeljauw vijf 114-43, schelvis twee 154-83, schelvis drie 154-110, schelvis vier 106-82, schol één 98-75, schol twee 100-79, schol drie 84-59, schol vier 88-56, wijting drie 73-44, makreel één 92-90, makreel twee 40-21,60, makreel drie 27, schar 47-24, tong-schar 186-85, wolf 100-90, schar-tong 51-41, haai 80, poon 20, rode poon 108-73, bot 25-16, inktvis 150-120, horsmakreel 34, krab 38, steenbolk 56, mul 220-132.

Besommingen (in guldens) : KW.25 52.200, VD.6 10.100, SCH.36 3.900, UK.23 5.300, UK.48 10.300, UK.78 4.800, UK.135 1.200, UK.137 10.200, UK.145 1.300, UK.200 500, VD.19 1.900, WR.98 700, IJM.18 900, uit Denemarken : RI.288 18.700.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van : 27-6 tot en met 1-7-1977 :

Door 76 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid in kg.	Vissoort	Opbrengst	Prijs per kg.
32.969 kg.	Tong	f 415.566,81	van f 15,71 tot f 10,00
12.155 kg.	Tarbot	f 72.489,87	van f 12,22 tot f 2,00
140.975 kg.	Schol	f 217.698,95	van f 3,31 tot f 0,94
35.090 kg.	Kabeljauw	f 44.662,79	van f 3,48 tot f 0,86
3.593 kg.	Griet	f 12.101,56	van f 5,06 tot f 1,51
14.760 kg.	Schar	f 12.105,19	van f 1,15 tot f 0,50
3.610 kg.	Wijting	f 4.791,28	van f 1,98 tot f 0,96
1.754 kg.	Tongschar	f 6.227,97	van f 4,02 tot f 2,49
5.000 kg.	Bot	f 1.786,70	van f 6,61 tot f 0,18
3.555 kg.	Poon	f 3.164,39	van f 1,95 tot f 0,58
335 kg.	Schelvis	f 755,63	van f 2,97 tot f 1,55
703 kg.	Harder	f 2.294,36	van f 4,20 tot f 3,14
615 kg.	Steenbolk	f 496,00	van f 1,33 tot f 0,66
134 kg.	Inktvis	f 476,75	van f 4,40 tot f 2,65
635 kg.	Diversen	f 1.612,52	
255.883 kg.		f 796.230,77	

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

**De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !**

KNIELAARS	250 fr.	ZUIDWESTER (lange kap)	190 fr.
LAARS gevoerd met wol	385 fr.	OLIEHEMD zonder kap	640 fr.
DIJLAARS	700 fr.	met kap	760 fr.
HEUPLAARS	895 fr.	OLIESCHORT	325 fr.
OVERALL blauw goed maat 50 tot 56	570 fr.	OLIEBROEK met bretels	420 fr.
maat 58	645 fr.	GUTTERS	70 fr.
BROEK blauw goed	305 fr.	AIRCOAT BROEKEN	465 fr.
VEST blauw goed maat 48 tot 56	320 fr.	broeken met bretel	
maat 58	335 fr.	maat 42 56	700 fr.
BROEK met borststuk maat 48 tot 56	365 fr.	58 60	785 fr.
maat 58	420 fr.	JUMPERS aircoat	455 fr.
JUMPERS blauw goed			
small en medium	310 fr.		
large	315 fr.		
extra-large	325 fr.		

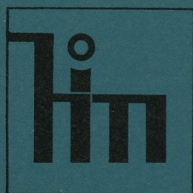
Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop”, Kaai 13, Nieuwpoort, tel. (058) 23.54.08



Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 812.29



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.