

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM

→ J. Verlaeck
HijnszKunder

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



VRIJDAG 4 AUGUSTUS 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 28 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

OSTEND STORES & ROPEWORKS



Gedeponeerd merk:

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 - OOSTENDE

Burelen en Administratie:

Fabriek: Oudenburgsteenweg 31

Tel: (059) 70.55.81 (5 lijnen)

Telex: 810.28

Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Tel. (059) 70.15.42

(059) 70.14.41

(059) 70.70.33

HARDE VEZELSPINNERIJ SISAL, MANILA EN SYNTHETISCHE GRONDSTOFFEN

MECHANISCHE FABRICAGE VAN AFSCHERM- EN VEILIGHEIDSNETTEN

NYLON, POLYETHYLENE, POLYPROPYLENE GARENS, TOUWWERK en NETTEN

SPECIALITEITEN

VOOR DE ZEEVISSERIJ:

Manila, sisal, nylon, polyethylene
en polypropylene trawltwine
Touwwerk
Alle soorten netten
Staaldraad
Alle visserijgereedschap

VOOR DE LANDBOUW:

Sisal bindgaren
Pick-up garens

SPORT:

Allerlei netten

VOOR DE NIJVERHEID:

Inpakgarens in sisal
en polypropylene

TAPIJTEN

(7898V)



- Olie- en oliedruk omkeerkoppelingen zonder en met vertraging
- Onder alle omstandigheden betrouwbare kwaliteitsprodukten gebaseerd op een meer dan 60-jarige ervaring.

Agente voor de Belgische Visserij:

B. V. BREVO

S. V. S C A P

Amsterdam. N.

Telefoon 36.87.65 (4 lijnen)

Telex 12539

Telegrammen Brevo-Amsterdam

Werkhuizen:

Ed. Anseelelaan Oostende

Tel. 70.87.79

Burelen:

H. Baelskaai 27, Oostende

Tel. 70.29.51 - 70.09.31 - 70.09.32

(8099V)

het visserijblad

Vrijdag 4 augustus 1978 - Nr. 28

IS EEN VRIJWILLIGE REDDINGSDIENST OP ZEE HIER WEL LEEFBAAR ?

De jachtclubs van Nieuwpoort en van Blankenberge hebben het inzicht een vrijwillige reddingsdienst op zee op te richten voor hulp aan pleziervaartuigen in moeilijkheden. Deze reddingsdienst zou een federatie worden van de Britse «Royal National Life-Boat Institution», die vorig jaar 2.700 maal reddingsboten uitzette en 1.131 mensenlevens redde.

Ter gelegenheid van de eventuele oprichting van de Belgische afdelingen bracht de «Soldian», een 15 m lange nieuwe en revolutionaire Britse reddingsboot, een bezoek aan onze jachthavens. De «Soldian» was op vrijdag 28 juli te 12.30 u te Nieuwpoort en er van 13 tot 19 u toegankelijk voor het publiek. 's Anderendaags is een gelijkaardig bezoek aan Blankenberge gebeurd. De reddingsboot deed telkens een rond-

De «Soldian» kan niet kapsel-zen, kan een topsnelheid halen van meer dan 18 knopen (33 km per uur), heeft waterdichte compartimenten gevuld met polyurethaan die een grotere vlotbaarheid verzekeren en is uitgerust met een geperfectioneerde radio-installatie voor de communicaties en zeevaart. De nieuwe reddingsboot is bestemd voor de haven van Lerwick, op de Shetlandeilanden, waar hij een ouder vaartuig zal vervangen in het gebied waar olieboringen in zee worden verricht.

De RNLI is een vrijwillige dienst. De bemanningen bestaan op één bezoldigde mecanicien na, uitsluitend uit vrijwilligers. Onze zee-reddingsdienst hangt thans af van het Bestuur van het Zeewezen van het ministerie van Verkeerswezen.

Naar het schijnt zouden jonge zeilers, Jan Corveleyn en Frank Mercier uit Brugge, naar aanleiding van de steeds grotere uitbreiding van de yachting aan onze kust en ook de zeilsport, hier zo'n afdeling of liever zo'n vereniging zonder winstgevend doel willen inrichten.

Zoals men weet leeft deze dienst in Engeland uitsluitend van giften, maar is die «salvation» nationaal zo sterk ingericht dat ze meer dan honderdduizend leden telt en overal in talrijke steden en havens opbrengsten van feesten en giften naar die vereniging gaan, die in talrijke havens een afdeling hebben.

Maar Engeland is een eiland, leeft van en met de zee, heeft duizenden km kust en is een vaarroute waarlangs zowel Noord of Zuid dagelijks honderden schepen passeren.

Zo'n reddingsboot kost niet minder dan 28 miljoen F en is ultra modern uitgerust.

Zo'n paar reddingsboten zou onze 60 km lange kust wel nuttig kunnen gebruiken en het is ons bekend, dat er in elk geval ene,

hopen we op een Belgische werf voor 1979 op de begroting van verkeerswezen wordt ingeschreven.

We vragen ons zelfs af waarom geen twee of drie, één voor elk onze havens.

De vraag stelt zich echter of een Belgische Vrijwillige Reddingsdienst wel kan bestaan of reden heeft van bestaan.

De tijd van vrijwillige reddersdienst te zien doen, is voorbij.

En zal zo'n maatschappij jaarlijks de nodige gelden kunnen samenrapen om het bestaan en de kosten ervan te verzekeren ?

Het initiatief van die heren is wel gezond, maar zou men niet beter overleggen hoe, dank zij een samenwerking tussen de bevoegde loodsdiensten en waterschoutambten, een nuttige dienst tot stand kan komen.

Maar we hebben ondervinding genoeg hoe lang en hoe dikwils men op vrijwillige medewerking kan rekenen.

Onze kust is slechts 60 km lang. Twee van die moderne reddingsboten kunnen enorm bijdragen tot de veiligheid van al wie op zee vaart. Maar of het Engels concept ook in België zal gedijen daar twijfelen we grotelijks aan.

P. Vandenberghe.

NUTTELOZE GELDVERSPILLINGEN BIJ DE STAAT OF WAT STATISTIEKEN EN METERELOGISCHE MEDEDELINGEN KOSTEN

We hebben in «Het Visserijblad» van 28 juli gewezen op de triestige geldverspillingen inzake het opmaken van statistieken door drie verschillende staatsinstellingen.

We hebben als voorbeeld genomen de statistieken voor de Visserij, waar én de visserijdienst van het Ministerie van Landbouw én de Bedrijfsraad én de Nationale Statistiekendienst, deze twee laatste met drie maanden vertraging, dezelfde statistieken naar talrijke dezelfde organismen doorsturen, daarvoor een enorme papierverkwisting en talrijke personeelsleden er op na houdend.

Wat voor de visserij het geval is, mag ook gezegd van de statistieken in andere domeinen, waar ook bedrijfsraden en de nationale statistiekendienst er dezelfde methodes

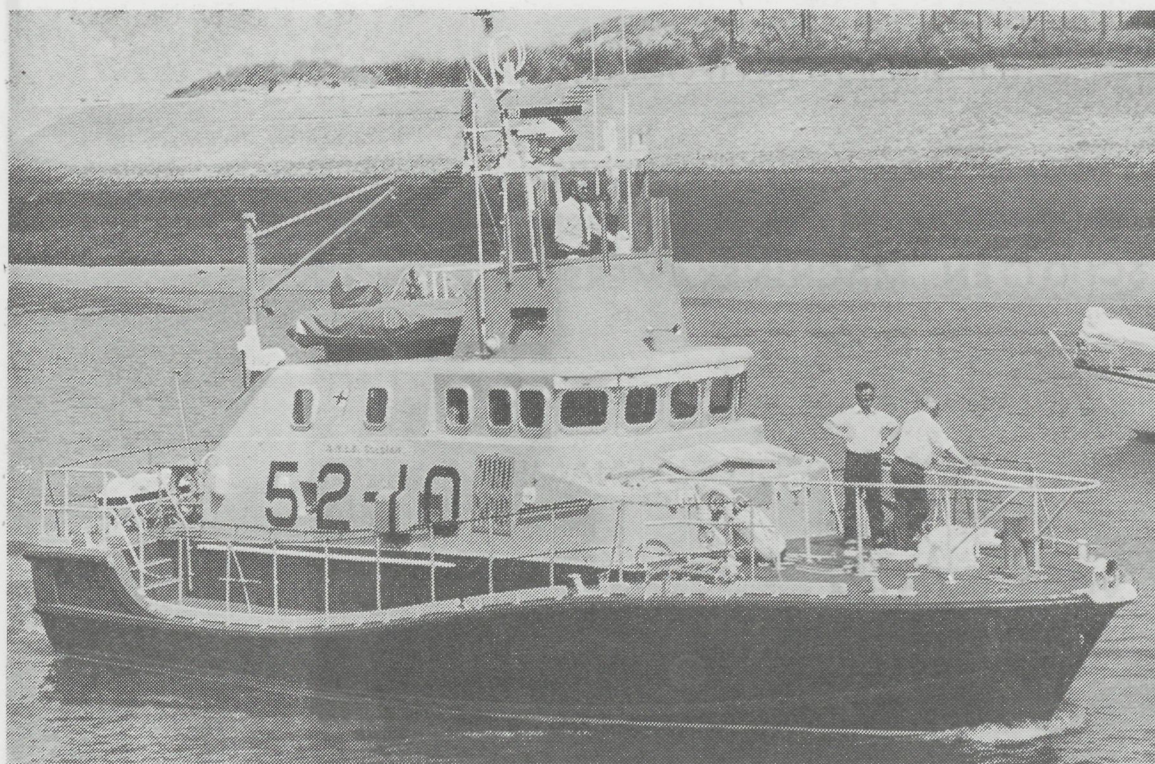
van niet het minste nut, er op na houden.

En wat op dit domein waar is, is ook waar voor talrijke andere aangelegenheden in Staatsdiensten en stadsdomein. Men zoekt geld, wenst miljarden te besparen, maar waar kam, en moet bespaard worden, schijnt men het niet te zien of niet te willen weten, omdat talrijke Staats- en stadsambtenaren er een kluijfe aan hebben of omdat bepaalde budgetten op die manier moeten opgedaan.

METERELOGISCHE
MEDEDELINGEN

Zo vernemen we ook, met vorige week te wijzen op het verstandig besluit van Minister Chabert, in-

(Zie vervolg blz. 3)



De Britse reddingsboot «Soldian» die aan onze kust enkele demonstraties kwam geven.

(Foto W.B.)

REDERS !

**VOOR DE SCHOONMAAK VAN UW
SCHEPEN GEBRUIK**

Hempels Verven

verkrijgbaar bij

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. 70 29 51

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER

HEMPELS ANTIFOULING

VOOR ROMP : BOVEN WATER

DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,

SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD

HEMPALIN UNDERCOATING

HEMPALIN GLOSS ENAMEL

alle kleuren

VOOR VISRIJIM :

SPECIALE WITTE VERF

JEROME PUYSTIENS OVERLEDEN

Na een korte ziekte is in de ouderdom van 58 jaar de in visserij welgekende schipper Jerome Puystiens, geboren te Oostduinkerke en sedert vele jaren te Oostende wonende, overleden.

Jerome is vele jaren visser geweest en voer lange tijd op de O.177.

Daarna heeft hij gedurende 12 jaar als magazijnier en nettenbreier dienst gedaan bij de visserscoöperatieve SCAP te Oostende.

Hij was zeer gediensig, werkzaam en beslagen in zijn vak.

Heden donderdagmorgen had de begrafenis plaats in de parochiekerk van St Jan Baptist.

Aan zijn echtgenote en kinderen biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen

OOSTENDE - DOVER - FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 6 tot 12 augustus 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 4.15 8.35 11.05 15.40 20.45

Op 7, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 10.45

Op 11 en 12 augustus bijkomende afvaart te 16.30

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 5.15 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15 23.15

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus bijkomende afvaart te 2.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.45 6.00

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 3.45

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.45 6.00

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 3.45

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.00 10.40 12.40 12.40 16.45 19.45

Op 7, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 16.15

Op 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 23.00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 3.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus bijkomende afvaart te 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 19.00 23.30

Op 6, 7, 8, 9, 10 en 11 augustus 1978 bijkomende afvaart te 21.15

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

het visserijblad

Vrijdag 4 augustus 1978 - Nr. 28

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 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

IS EEN VRIJWILLIGE REDDINGSDIENST OP ZEE HIER WEL LEEFBAAR ?

De jachtclubs van Nieuwpoort en van Blankenberge hebben het inzicht een vrijwillige reddingsdienst op zee op te richten voor hulp aan pleziervaartuigen in moeilijkheden. Deze reddingsdienst zou een federatie worden van de Britse «Royal National Life-Boat Institution», die vorig jaar 2.700 maal reddingsboten uitzette en 1.131 mensenlevens redde.

Ter gelegenheid van de eventuele oprichting van de Belgische afdelingen bracht de «Soldian», een 15 m lange nieuwe en revolutionaire Britse reddingsboot, een bezoek aan onze jachthavens. De «Soldian» was op vrijdag 28 juli te 12.30 u te Nieuwpoort en er van 13 tot 19 u toegankelijk voor het publiek. 's Anderendaags is een gelijkaardig bezoek aan Blankenberge gebeurd. De reddingsboot deed telkens een rond-

De «Soldian» kan niet kapseizen, kan een topsnelheid halen van meer dan 18 knopen (33 km per uur), heeft waterdichte compartimenten gevuld met polyurethaan die een grotere vlotbaarheid verzekeren en is uitgerust met een geperfectioneerde radio-installatie voor de communicaties en zeevaart. De nieuwe reddingsboot is bestemd voor de haven van Lerwick, op de Shetlandeilanden, waar hij een ouder vaartuig zal vervangen in het gebied waar olieboringen in zee worden verricht.

De RNLI is een vrijwillige dienst. De bemanningen bestaan op één bezoldigde mecanicien na, uitsluitend uit vrijwilligers. Onze zee-reddingsdienst hangt thans af van het Bestuur van het Zeewezen van het ministerie van Verkeerswezen.

Naar het schijnt zouden jonge zeilers, Jan Corveleyn en Frank Mercier uit Brugge, naar aanleiding van de steeds grotere uitbreiding van de yachting aan onze kust en ook de zeilsport, hier zo'n afdeling of liever zo'n vereniging zonder winstgevend doel willen inrichten.

Zoals men weet leeft deze dienst in Engeland uitsluitend van giften, maar is die «salvation» nationaal zo sterk ingericht dat ze meer dan honderdduizend leden telt en overal in talrijke steden en havens opbrengsten van feesten en giften naar die vereniging gaan, die in talrijke havens een afdeling hebben.

Maar Engeland is een eiland, leeft van en met de zee, heeft duizenden km kust en is een vaartroute waarlangs zowel Noord of Zuid dagelijks honderden schepen passeren.

Zo'n reddingsboot kost niet minder dan 28 miljoen F en is ultra modern uitgerust.

Zo'n paar reddingsboten zou onze 60 km lange kust wel nuttig kunnen gebruiken en het is ons bekend, dat er in elk geval ene,

hopen we op een Belgische werf voor 1979 op de begroting van verkeerswezen wordt ingeschreven.

We vragen ons zelfs af waarom geen twee of drie, één voor elk onzer havens.

De vraag stelt zich echter of een Belgische Vrijwillige Reddingsdienst wel kan bestaan of reden heeft van bestaan.

De tijd van vrijwillige redders dienst te zien doen, is voorbij.

En zal zo'n maatschappij jaarlijks de nodige gelden kunnen samenrapen om het bestaan en de kosten ervan te verzekeren ?

Het initiatief van die heren is wel gezond, maar zou men niet beter overleggen hoe, dank zij een samenwerking tussen de bevoegde loodsdiensdiensten en waterschoutambten, een nuttige dienst tot stand kan komen.

Maar we hebben ondervinding genoeg hoe lang en hoe dikwijls men op vrijwillige medewerking kan rekenen.

Onze kust is slechts 60 km lang. Twee van die moderne reddingsboten kunnen enorm bijdragen tot de veiligheid van al wie op zee vaart. Maar of het Engels concept ook in België zal gedijen, daar twijfelen we grotelijks aan.

P. Vandenberghe.

NUTTELOZE GELDVERSPLLINGEN BIJ DE STAAT OF WAT STATISTIEKEN EN METERELOGISCHE MEDEDELINGEN KOSTEN

We hebben in «Het Visserijblad» van 28 juli gewezen op de triestige geldverspillingen inzake het opmaken van statistieken door drie verschillende staatsinstellingen.

We hebben als voorbeeld genomen de statistieken voor de Visserij, waar én de visserijdienst van het Ministerie van Landbouw én de Bedrijfsraad én de Nationale Statistiekendienst, deze twee laatste met drie maanden vertraging, dezelfde statistieken naar talrijke dezelfde organismen doorsturen, daarvoor een enorme papierverkwisting en talrijke personeelsleden er op na houdend.

Wat voor de visserij het geval is, mag ook gezegd van de statistieken in andere domeinen, waar ook bedrijfsraden en de nationale statistiekendienst er dezelfde methodes

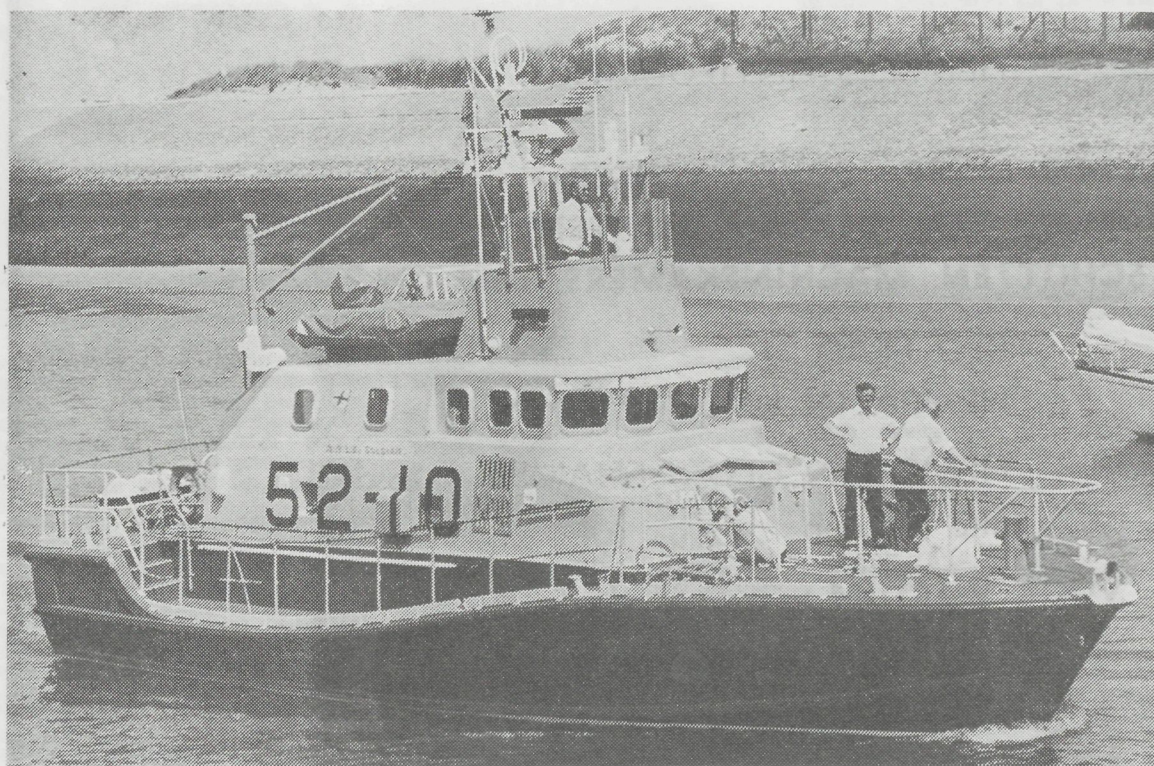
van niet het minste nut, er op na houden.

En wat op dit domein waar is, is ook waar voor talrijke andere aangelegenheden in Staatsdiensten en stadsdomein. Men zoekt geld, wenst miljarden te besparen, maar waar kam, en moet bespaard worden, schijnt men het niet te zien of niet te willen weten, omdat talrijke Staats- en stadsambtenaren er een kluitje aan hebben of omdat bepaalde budgetten op die manier moeten opgedaan.

METERELOGISCHE
MEDEDELINGEN

Zo vernemen we ook, met vorige week te wijzen op het verstandig besluit van Minister Chabert, in-

(Zie vervolg blz. 3)



De Britse reddingsboot «Soldian» die aan onze kust enkele demonstraties kwam geven. (Foto W.B.)

REDERS !

**VOOR DE SCHOONMAAK VAN UW
SCHEPEN GEBRUIK**

Hempels Verven

verkrijgbaar bij

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende - Tel. 70 29 51

VOOR ROMP : ONDER WATER

HEMPELS PLATIN PRIMER

HEMPELS ANTIFOULING

VOOR ROMP : BOVEN WATER

DEKHUIZEN, DEKKEN, MASTEN,

SCHOTTEN, MACHINEKAMERS, enz.

RED LEAD

HEMPALIN UNDERCOATING

HEMPALIN GLOSS ENAMEL

alle kleuren

VOOR VISRIJIM :

SPECIALE WITTE VERF

JEROME PUYSTIENS OVERLEDEN

Na een korte ziekte is in de ouderdom van 58 jaar de in visserij welgekende schipper Jerome Puystiens, geboren te Oostduinkerke en sedert vele jaren te Oostende wonende, overleden.

Jerome is vele jaren visser geweest en voer lange tijd op de O.177

Daarna heeft hij gedurende 12 jaar als magazijnier en nettenbreier dienst gedaan bij de visserscoöperatieve SCAP te Oostende.

Hij was zeer gediensig, werkzaam en beslagen in zijn vak.

Heden donderdagmorgen had de begrafenis plaats in de parochiekerk van St Jan Baptist.

Aan zijn echtgenote en kinderen biedt ons blad zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen

OOSTENDE - DOVER

FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten voor de week van 6 tot 12 augustus 1978.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 4.15 8.35 11.05 15.40 20.45

Op 7, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 10.45

Op 11 en 12 augustus bijkomende afvaart te 16.30

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 5.15 8.15 11.15 14.15 17.15 20.15 23.15

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus bijkomende afvaart te 2.15

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.45 6.00

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 3.45

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 1.45 6.00

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 3.45

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 1.00 10.40 12.40 12.40 16.45 19.45

Op 7, 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 16.15

Op 11 en 12 augustus 1978 bijkomende afvaart te 23.00.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 0.20 3.20 9.20 12.20 15.20 18.20 21.20

Op 7, 8, 9, 10, 11 en 12 augustus bijkomende afvaart te 6.20.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 19.00 23.30

Op 6, 7, 8, 9, 10 en 11 augustus 1978 bijkomende afvaart te 21.15

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

Zandwinning op de Stroombank !

KUSTVISSERIJ PROTESTEERT WAAR IS DE KONTROLE ?

Niettegenstaande door de bevoegde overheid niet gemeld werd, dat het gebied van de Stroombank zou aangeduid zijn voor zandwinning, hetgeen wel met de Kwintebank, de Akaert en de Tortonbank het geval is, heeft de kustvisserij vastgesteld, dat de Firma De Cloedt aan zandwinning doet op de Stroombank. Dit gebeurt zowat 5 mijl van Oostende en op ongeveer anderhalve mijl uit de kust. Dit gebied is één van de beste visgronden voor de kustvisserij en het is begrijpelijk dat de betrokken vissers dit niet zo maar kunnen laten gebeuren, des te meer omdat men in deze kringen overtuigd is, dat er hier aan fraudezandwinning zou gedaan worden of er geen controle gebeurt. Deze zandwinning is niet alleen nadelig voor de vis en

het broed, maar levert daarbij nog een zeer groot gevaar op voor de kustvisserij zelf. Door het zandzuigen worden er inderdaad grote geulen gevormd van een paar vadem diep. Hierin kan het vistuig gemakkelijk vastslaan, met als gevolg verlies van het vistuig en zelfs, in het slechtste geval, het omslaan van het vaartuig. Het is dus begrijpelijk dat er protesten doorgevoerd werden door het Verbond van de Middenslag- en Kustvisserij aan de minister van Verkeers- en Landbouw.

Ook werd een bezwaar ingediend bij het Rijkstation voor de Zeevisserij. Maar zal men dringend handelend optreden of laten doen? Anderzijds vernamen we nog van enkele doorwinterde vissers, dat de

NUTTELOZE STATISTIEKEN EN GELDVERSPIJLINGEN BIJ DE STAAT OF WAT METEOROLOGISCHE MEDEDELINGEN KOSTEN

(Vervolg van blz. 1)

zake het Visserijonderwijs, dat er in ons Zeewezen nog veel besparingen kunnen verwezenlijkt, maar dat sommige ambtenaren liever houden van snoeperige reisesjes gepaard aan een grote wedde weinig verwezenlijkend en het vertikken te zien waar besparingen mogelijk zijn.

Dit is het geval voor het opdoeken van de VOZOR, waar bepaalde ambtenaars er een kluitje aan hebben en tegen het opdoeken van die instelling zijn. Dit is het geval met de talrijke onbezonnen en vaak nutteloze of te overvloedige reisesjes en dit is het geval met de arrangementjes met de R.M.T., inzake aanwerving personeel en ook de Meteorologische Berichten. Dit laatste gaat weliswaar maar over een 5 à 600 duizend frank, maar 't is een belachelijke geldverspilling.

Het is onze lezers bekend dat door het Meteorologisch Instituut weerkaarten uitgegeven worden, welke met vele exemplaren aan al de maritieme diensten toegestuurd worden, zodat, te Antwerpen, Gent en misschien Zeebrugge en Oostende deze zelf door de waterschoutsambten aan boord van de schepen bij de controle van de scheepspapieren gegeven worden.

Te Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort hangt zo'n weerkaart in het Waterschoutsambt uit. Voor deze toezendingen vanwege het Me-

eteorologisch Instituut dient geen frank betaald.

Wat echter onbegrijpelijk is, is het feit dat de R.T.T. aan de loodsdienst, en het waterschoutsambt ook een weerkundig bericht per telegram stuurt, waarvoor maandelijks door de Staat 48 duizend frank moet afgedokt, zoals de Staat maandelijks honderdduizenden afdoet voor de huur van personeel door de RMT voor de ene of andere reden afgestaan. En daarvoor betaalt de Staat aan de R.M.T. 1,5 maal de kostprijs, zodat deze Regiedienst hierop een winst maakt van 50 th.

We vragen ons af waarom.

Is het dan zo moeilijk bij diezelfde Loods- en Reddingsdiensten een Telex te plaatsen welke niet alleen de weerkundige berichten ontvangt, maar voor talrijke andere belangrijke en nuttige taken kan dienen en in veel gevallen van het grootste belang en nut zou zijn.

Nu wordt voor die nutteloze telegrams jaarlijks ongeveer 600 duizend frank weggegooid en men wil niet zien dat ook op dat terrein besparingen mogelijk en veel nuttiger kunnen tot stand gebracht worden. En dit is maar ene van de vele nutteloze verspillingen. We kunnen er nog vele opsommen. Welke Volksvertegenwoordiger onderzoekt dit zaakje om het gebruikelijk lakonisch en ontwijkend antwoordje te ontvangen ?

P. Vandenberghe

REDERS LEEST UW VAKBLAD

WORDT GODTSCHALCK EEN HUIS VOOR OUDERLINGEN ?

Het is onze lezers bekend dat het Godtschalck tehuis een wilsbeschikking is van de Gezuster Godtschack waarin duidelijk vermeld stond dat een tehuis voor oude vissers zou opgericht worden, waar ze de rest van hun oude dagen zouden kunnen doorbrengen.

Voor de oorlog was in dit tehuis, waar ongeveer een 50-tal oude vissers konden gehuisvest en een vier tal huishoudens, daar plaats tekort en moesten de strengste normen inzake het beroep hebbende uitgeoefend, toegepast worden.

Na de oorlog is dat zodanig verminderd, dat praktisch al wie gevaren had met een yol ook aanspraak kon maken op een plaatsje aldaar onder de zon.

De sociale welstand is in feite zover gevorderd dat nog weinigen beroep doen op die voor hen prachtige instelling.

En dat is met de tijd niet veranderd. Integendeel.

Thans heeft de beheerraad, waar in zowel politiek als ambtenaars zetelen, aan de statuten van de instelling een nieuwe wijziging gebracht, in zoverre dat het nu niet alleen mer vissers maar ook mensen die dienst gedaan hebben in de Zeemacht, er kunnen in opgenomen worden.

En het gaat hier niet alleen om het varend personeel, maar ook de bureaucratische elementen die nooit de zee bevaren hebben.

Het komt ons voor dat de beheerraad van die instelling wel een gezonde maatregel genomen heeft, maar dan voor zover het alleen zeevarenden geldt.

Als we haar zienswijze volgen, dan zou men ook zij die in de beroepsmiddelen van de visserij ten dienste gestaan hebben van die vissers en die reders, daar ook mogen opgenomen worden, want daar komt het tenslotte op neer.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Stroombank voor Oostende, dienst doet voor zoveel als borstwering. Dat wil zeggen neem de Stroombank weg en Oostende loopt een veel groter risico bij zware storm om onder te lopen. De massa water die dan op de plaats van de uitgebaggerde Stroombank zou komen te staan, is veel gevaarlijker wanneer dit bij storm in beweging gebracht wordt en naar de Oostendse zeedijk gestuwd. Ook al een niet te miskennen feit, waar men veel te licht zou kunnen over heen gaan.

Moet onze visserij dan volledig negatief en als folklore behandeld of zal men ditmaal ernstig ingrijpen, tenware een achterbakse toelating gegeven werd ?

DE HOLLANDSE VISKONKURRENTIE

Het A. Z.A. stuurde volgende brief aan minister van Middenstand Humblet :

Mijnheer de Minister,
Verschillende vishandelaars aan de zee kust wijzen ons op de oneerlijke concurrentie die hun door Hollandse vishandelaars wordt aangedaan

Deze verkopen vis op de openbare markten onder de prijs welke onze vishandelaars aan de grotsiers moeten betalen.

Zij komen met Hollands personeel verkopen en schijnen niet te voldoen aan de wettelijke voorschriften van de ministeries van Volksgezondheid en Landbouw

Als dit zo verder mag gebeuren, lopen vele marktkramers en vishandelaars gevaar aan die Hollandse concurrentie ten onder te gaan.

Mogen wij u verzoeken een onderzoek terzake te doen instellen ten einde na te gaan of de Hollandse vishandelaars op onze markten de Belgische wetgeving naleven?

De betrokken minister antwoordde hierop het volgende :

De moeilijkheden, die U in uw schrijven aanhaalt, zijn mij niet onbekend

Dit complex probleem vraagt echter een grondig onderzoek, zowel op het vlak van de wetgeving op de ambulante handel, de handelspraktijken, de inschrijving in het Centraal Handelsregister als op het vlak van de fiscale wetgeving. Daarenboven moet het vraagstuk gezien worden in het kader van de E.E.G.-reglementering.

Mijn diensten onderzoeken thans grondig deze aangelegenheid.

Ik zal niet nalaten U op de hoogte te brengen van het resultaat van het onderzoek.

Nota der Redactie : Dus, maar wachten..... want hoeveel tijd men nodig zal hebben om dat te doen, is wat anders.

ZIJN DE NIEUWPOORTSE VISBAKKERS EEN FOLKLOREGROEP ?

In onze bladen van 9, 16 en 23 juni hadden we het over het feit dat de vispropaganda welke jaren geleden een zeer nuttige rol vervulde, praktisch tot nul herleid is en dat het miljoenen op de begroting van Landbouw voorkomend, op de wijze waarop het nu besteed wordt best zou geschrapt worden.

We stelden de vraag of de verschillende visbakkersgroepen te Heist, Oostende en Nieuwpoort nog wel de naam van propagandisten voor een groter visverbruik in ons land waardig zijn en of ze niet eerder als folkloregroepen dienen aanzien te worden.

In ons nummer van 16 juni gaven we het antwoord van de Oostendse visbakkers bij monde van de heer Frans Pauwels die op een zeer open en knappe wijze uiteenzette wat de Oostendse groep deed, daar hier de naam visbakkers minder aan bod komt vermits hier zeer nuttig werk wordt verricht, inzake bezoeken aan de vismijn, voordrachten, cursussen enz... We schreven toen dat hetzelfde niet kon gezegd van Nieuwpoort en Heist, welke aan de propagandacommissie toegevoegd om er folklore uitstapjes mee te doen en dit tot zelfs naar het buitenland, waaronder Duitsland en Griekenland.

Dat scheen de burgemeester van Nieuwpoort niet te bevalen, die ons antwoordde dat die reisjes in elk geval niet door de Nieuwpoortse visbakkers ondernomen worden en zij geen toelage van de Staat hadden ontvangen omdat hun vraag te laat ingediend was. We wezen er op dat wat de hh. Frans Pauwels te Oostende deed en Jos Verbanck te Nieuwpoort nuttig was. Pas had de burgemeester van Nieuwpoort ons geschreven dat de Nieuwpoortse visbakkers (die geen vissers en visvrouwen zijn) geen reisjes deden naar het buitenland, of in een persmededeling uitgaande van de Stad Nieuwpoort, lazen we dat op 30 juni twee autocars naar Dudenhofen (Duitsland) waren afgereisd en de Nieuwpoortse visbakkers met gebakken visjes van de partij waren.

In ons nummer van 14 juli schreven we dat daar goed gefeest en gedronken was en stelden we de Nieuwpoortse burgemeester de vraag of Dudenhofen misschien

met de jumelage een gemeente geworden was, waar de Nieuwpoortse vishandelaars een visklienteel gekweekt hadden en hoeveel dat reisje kostte en wie dit betaalde ?

Ook die vragen bevielen onze achtbare burgemeester niet en gaven aanleiding tot hiernavolgend schrijven.

De brief van de Nieuwpoortse burgemeester

Mijnheer,

In «Het Visserijblad» van 14 dezer werd vastgesteld dat U steeds verder gaat met foutieve berichtgeving door te spelen i.v.m. de Nieuwpoortse Visbakkers.

Van de twee bussen die naar Dudenhofen reden maakten inderdaad enkele leden van de Visbakkers Nieuwpoort, Reuzengilde enz... deel uit. Die mensen hebben, zoals eerder wie, hun kosten betaald om mee te reizen, nl. 700 F per persoon. Wees ervan overtuigd dat zij opnieuw ervoor gezorgd hebben dat de Dudenhofenaars, de Nieuwpoortse vis hebben leren waarderen.

Dudenhofen is geen gemeente - uw sarcasme gaat wat al te ver - waar de Nieuwpoortse vishandelaars een klienteel gekweekt hebben. Toch hebben die mensen, via de Visbakkers en via mensen uit Nieuwpoort, pas seder, kort geleerd wat verse vis is. Wij vinden het, hoe U er ook over denkt, een heel positief punt waar wij, als Nieuwpoortenaars fier op zijn.

De gelden op de begroting van Landbouw dienen niet om reisjes naar het buitenland te betalen - althans niet wat Nieuwpoort betreft vermits wij nog geen subsidie ontvingen, zelfs niet toen wij vorig jaar een veertiendaagse van de vis hebben ingericht. Dit stemt toch tot nadenken.

Waar wij eertijds dachten dat U een voorvechter waart van werkelijke, volwaardige vispropaganda, worden wij nu meer en meer overtuigd van het tegenovergestelde.

Of is het louter een vete tegen de stad Nieuwpoort, of tegen personen ? Wij hopen dat U, via uw blad, geen «rotte vis» meer zult sturen aan ons adres.

ONS ANTWOORD

Dus U bekent dat de Nieuwpoortse visbakkers de Duitsers van Dudenhofen Nieuwpoortse vis hebben leren waarderen en eten.

En U noemt dat positief in het kader van de Belgisch vispropaganda en het eten van Belgische vis in Duitsland. Zou U ons kunnen zeggen van welk nut dit is voor onze Belgische vissers en vishandelaars ? Hoeveel klienten hebben ze er gemaakt ? En zou U ons kunnen zeggen waar en bij wie die vis gekocht werd ?

Moet de vispropaganda dienen om voor onze vishandelaars klienteel te kweken en de vis van Nieuwpoortse vissers te propageren of voor politieke doeleinden ?

En is het in Dudenhofen, waarover U het elke week in de mededeling aan de bevolking hebt, dat Nieuwpoortse vis zal terechtkomen ?

Wat de laatste paragraaf van uw brief betreft, Mijnheer de Burgemeester, noemen we die onwaardig als antwoord van een burgemeester.

Wij zijn inderdaad altijd propagandisten van het visverbruik geweest en zijn het nog, maar we

vatten die propaganda niet op uw wijze op, nl. toelagen trachten te bekomen om met de visbakkers, die geen Nieuwpoortse vissers zijn maar politieke aanhangers, folkloristische uitstapjes te doen en uw politieke propaganda te verzorgen en niet de visserij.

Er zijn nuttiger zaken met die toelagen te doen, dan dat. Wij hebben geen vete tegen de stad Nieuwpoort en nog veel minder tegen personen.

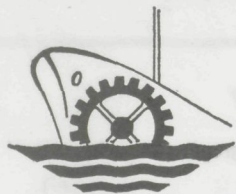
Maar de financiële steun voor een groter propaganda inzake visverbruik, mag riet dienen om politieke propaganda te voeren en kan nuttiger gebruikt, dan voor dergelijke uitstapjes.

We hopen dan ook dat de bevoegde overheid in de toekomst vooraleer zo'n steun te verlenen aan wie ook, eerst zal eisen dat haar een programma met kostenberekening worde voorgelegd en tevens zal nagaan of dat programma wel werkelijk nuttig is voor het propageren van het visverbruik niet in Duitsland of in Griekenland, maar in ons land met onze centen !

Dit is geen «rotte vis» dat we aan uw adres sturen, Mijnheer de burgemeester, maar een bescheiden wenk opdat onze vissers, onze visserij en onze vishandelaars niet voor een «rotte» politieke wagen zouden gespannen worden.

P. Vandenbergh

REDEERS
LEEST UW
VAKBLAD



Tel. 01172-1765
na 16.30 uur 1569-1590

van de Sande Breskens

Scheepswerf — Machinefabriek

- Service-onderdelenleverancier van „INDUSTRIE” dieselmotoren.
- Voor alle reparaties aan visserij-schepen, alle merken motoren en viswinches.
- Nieuwbouw, specialiteit garnalenkotters.
- Verbouwing van viskotters voor de pelagische en semi-pelagische visserij.
- Hydrauliek en pneumatiek.

(3179V)

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 25 juli werd aangevoerd: 1.200 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 107 kisten kabeljauw; 14 kisten wijting; 50 kisten schol; 35 kisten schaar; 1 kist makreel en 110 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 14,01; grote tong 22,89-22,35; grootmiddel tong 17,76-17,19; klein-middel tong 16,33-15,00; tong één 15,03-12,02; tong twee 8,51-7,46.

Per 40 kg.: tarbot 450-286; griet 261-242; kabeljauw twee 172; kabeljauw drie 142-132; kabeljauw vier 102-94; kabeljauw vijf 94-92; schol drie 152-114; schol vier 94-92; wijting drie 94; schaar 70-40; makreel twee 66; horsmakreel 19; bot 33-30; rode poon 65.

De besommingen waren: HD 16 f 8.780, UK 78 f 5.280, VD 20 f 1.180, WR 98 f 1.190, WR 132 f 1.180, IJM 47 f 480. Een kottor uit Goederede besomde f 13.350.

Aan de donderdagmarkt van 27 juli werd aangevoerd: 2.275 kg. tong, 17 kisten tarbot en griet, 431 kisten kabeljauw, 844 kisten koolvis, 66 kisten schelvis, 64 kisten wijting, 93 kisten schol, 32 kisten schaar, 26 kisten makreel, 121 kisten varia.

Prijzen in guldens: Per 1 kg.: tarbot 14,75-14,04; gr. tong 22,94-22,50; grootmiddel tong 18,51-17,80; kleinmiddel tong 16,50-15,19; tong één 14,07-11,53; tong twee 8,70-7,85; zalm 21,01-18,62.

Per 40 kg.: horsmakreel 17-10,20; hammen met kop 160-144; leng 58-57; bot 37-35; rode poon twee 148-130; rode poon drie 90-61; poontjes 38-35; tarbot 469-284; griet 352-263; kabeljauw één en twee 88; kabeljauw drie 114-78; kabeljauw vier 92-75; kabeljauw vijf 92-58; koolvis twee 64-57; koolvis drie 60-52; koolvis vier 43-32; schelvis één 84; schelvis twee 55; schelvis drie en vier 48-45; wijting drie 88-45; schol één en twee 156; schol drie 138-122; schol vier 86-74; makreel twee 44-28; schaar 77-40.

De besommingen waren: KW 141 f 44.200; UK 135 en UK 145 31.100; UK 234 12.000; WR 98 300; WR 152 1.620; VD 6 15.800.

Aan de vrijdagmarkt van 28 juli werd aangevoerd: 3.815 kg. tong, 99 kisten tarbot en griet, 1.309 kisten kabeljauw, 31 kisten schelvis, 420 kisten wijting, 468 kisten schol, 49 kisten schaar, 88 kisten makreel, 194 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 14,41-13,00; grootmiddel tong 18,28-16,40; grote tong 22,70-21,34; kleinmiddel tong 15,02-14,13; tong één 12,17-11,96; tong twee 8,24-7,67. Per 40 kg.: haai 92-57; mullets 382; bot 28-24, horsmakreel 20-15, rode poon twee 102-84, tongschaar 200-118, tarbot 459-303, griet 353-220, kabeljauw één 116-80, kabeljauw twee 144-88, kabeljauw drie 112-86, kabeljauw vier 112-80, kabeljauw vijf 90-71, schelvis één 138, schelvis twee 146-102, schelvis drie 148-100, schelvis vier 112-84, schol één 140, schol twee 122-100, schol drie 130-92, schol vier 81-62, wijting drie 75-57, makreel twee 55-22, schaar 76-32.

De besommingen waren: KW 55 f 16.400, UK 18 f 15.800, UK 43 f 10.400, UK 78 f 3.900, UK 138 f 19.200, UK 272 f 20.890, WR 152 f 1.300, IJM 44 f 19.100. Twee Deense kotters RI 11 f 27.600, RL 339 f 9.100, verder waren er 8 kotters

uit Texel met een totale besomming van f 145.000.

Aan de maandagmarkt van 31 juli werden de volgende besommingen gemaakt: KW 11 f 19.000, KW 22 f 40.000, KW 24 f 20.800, KW 25 f 9.000, KW 29 f 20.000, KW 34 f 28.200, KW 45 f 36.200, KW 51 f 18.100, KW 88 f 20.200, KW 113 f 22.600, KW 149 f 19.600, KW 152 f 17.500, KW 167 f 24.000, KW 173 f 18.600, KW 175 f 26.000, KW 214 f 26.400, KW 226 f 15.300, SCH 256 f 5.000, WR 32 f 25.900, WR 57 f 23.600, IJM 19 f 11.100, IJM 115 f 28.900, IJM 154 f 23.500, IJM 207 f 20.500, IJM 209 f 22.400, IJM 211 f 36.900.

Aan de dinsdagmarkt werd aangevoerd: 415 kg. tong, 3 kisten tarbot en griet, 65 kisten kabeljauw, 509 kisten koolvis, 80 kisten schelvis, 2 kisten wijting, 7 kisten schol, 7 kisten schaar, 93 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 12,34, grote tong 18,47, groot-middel tong 16,91, kleinmiddel tong 14,21, tong één 13,61-12,60, tong twee 8,87-8,65.

Per 40 kg.: schartong 47, horsmakreel 46-36, rode poon 84-37, poontjes 24, bot 33-32, leng 60-50, hake 82, hammen met kop 120, tarbot 350-250, griet 240, kabeljauw één en twee 80, kabeljauw drie 82-80, kabeljauw vier 76-74, kabeljauw vijf 69-57, schelvis één 48, schelvis twee 57-41, schelvis drie 51, schelvis vier 41-36, koolvis één 53-46, koolvis twee 46-47, koolvis drie 70-51, koolvis vier 51-31, schol drie 130, schol vier 80-76, wijting drie 34, schaar 74-47.

De besommingen waren: KW 42 f 16.800, KW 135 f 19.600, VD 19 f 4.600.

Aan de maandagmarkt van 31 juli werd aangevoerd: 5.465 kg. tong, 228 kisten tarbot en griet, 2.139 kisten kabeljauw, 73 kisten schelvis, 1.849 kisten wijting, 2.178 kisten schol, 66 kisten schaar, 5 kisten haring, 145 kisten makreel en 335 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 12,97-11,99, grote tong 19,63-17,87, groot-middel tong 16,81-14,00, tong één 11,58-10,04, kleinmiddel tong 13,34-12,41, tong twee 7,89-7,35.

Per 40 kg.: hammen met kop 180-80, rode poon twee 72-45, poontjes 33-24, mullets 208-194, tongschaar 177-80, krab 19, haai 81-11, witte koolvis drie 88, hake 102, lang 90, tarbot 413-205, griet 286-120, kabeljauw één 108, kabeljauw twee 124-104, kabeljauw drie 100-72, kabeljauw vier 80-67, kabeljauw vijf 71-50, schelvis één 112, schelvis twee 109-40, schelvis drie 108-45, schelvis vier 55-34,40, schol één 104-90, schol twee 104-91, schol drie 92-79, schol vier 76-60, wijting drie 46-37,60, haring twee 32, makreel twee 40-21,60, schaar 60-35.

BRITSE AANVOER LICHT GESTEGEN

In 1977 is de Britse aanvoer, niet-tegenstaande het uitvallen van de IJslandvisserij, toch met ongeveer 4 procent licht gestegen waardoor 968 duizend ton bereikt werd. In waarde werd echter een cijfer bereikt dat 25 procent hoger ligt dan het voorgaande jaar met iets over de 18 miljard B.fr. De invoer bleef nagenoeg gelijk en schommelde rond de 172 duizend ton.

HOLLANDSE VISSERIJ IN CIJFERS 1977

Evenals voorgaande jaren heeft de afdeling Visserij en Bosbouw van het Landbouw-Economisch Instituut een rapport uitgebracht over de voorlopige bedrijfsresultaten van de zeevisserij in 1977. Aan het rapport is het volgende ontleend:

Mede door de saneringsregelingen is de Nederlandse trawler- en kottervloot in de laatste jaren in omvang verminderd. In 1977 is hieraan een einde gekomen en bleef zowel van de kleine als van de grote zeevisserij de vloot onveranderd. De garnalenvloot gaf echter een kleine vermindering te zien.

De aanvoer van de grote zeevisserij en van de garnalenvisserij liep in 1977 terug, die van de kleine zeevisserij nam toe. In de grote zeevisserij nam de aanvoer van makreel sterk toe en die van haring liep als gevolg van vangstbeperkingen aanzienlijk terug. Door een stijgend prijsverloop is de totale besomming van de grote zeevisserij enigszins gestegen; die van de kleine zeevisserij bleef praktisch gelijk. De verbeterde gang van zaken in de garnalenvisserij — concurrentie uit West-Duitsland waar de garnalenaanvoer eveneens sterk terugliep — leidde tot een belangrijke stijging van de prijzen en van de besomming.

In de grote zeevisserij steeg de besomming per schip, waardoor de netto-tekorten van de vrieshektrawlers veranderden in overschotten. Ook voor de kleine zeekotters waren de besommingen in het algemeen hoger en de netto-resultaten minder ongunstig. Zowel in de grote als in de kleine zeevisserij waren de inkomens van de opvarenden in 1977 hoger dan in het voorgaande jaar.

In de garnalenvisserij had, als gevolg van de aanzienlijk hogere besommingen per schip, gemiddeld een netto overschot. Slechts in de groepen Harlingen en Termtinten bleef de verbetering van het resultaat beperkt en werd gemiddeld nog een netto-tekort geboekt. Het gemiddelde inkomen van de opvarenden van de garnalenvloot was in 1977 26 pct hoger dan in het voorgaande jaar.

REKORDBESOMMING VOOR IJSLANDER IN HULL

Een hekreiler uit IJsland die in de Britse haven Hull kwam verkopen, verwezenlijkte er een rekord verkoopscijfer. Met 4400 kits of 5500 van onze bennen, maakte het vaarttuig 7 miljoen 650.000 B. fr. Het vaarttuig zette telkens de helft van de vangst, twee dagen naen in de afslag. Voor het grootste gedeelte ging het over kabeljauw en gullen. De gullen besomden 1300 B. fr. de ben en kabeljauw 1600 fr. Schelvis van 1250 naar 1500 fr. de ben, kleine schelvis 1100 fr., koolvis van 1050 naar 1150, rode poon van 850 naar 1200 fr., witte leng 650 fr. Toch werd nog een gedeelte naar de vismeelfabrieken verwezen, namelijk 90 ben rode poon en enkele bennen andere vis. Voor Hull betekend de 7.65 miljoen B.fr. ook een havenrekord voor één enkel vaarttuig.

BRITTEN ERKENNEN HISTORISCHE RECHTEN... VOOR HEN ZELF!

Van het door Noorwegen, aan de E.E.G. toegekend kontingent boven de 62e parallel, kreeg Engeland 70,3 procent toegewezen, voor het tijdperk van 1 augustus tot 31 oktober. Het gaat hier over kabeljauw en schelvis. De verdeling van dit kontingent gaf aanleiding tot één van de weinige stemmingen waarbij ook de Britten met de overige „Acht“ medestemden. De Britse nationale interessen werden hier immers niet aangetast, maar kwamen integendeel in Noorse wateren aan bod.

Waar de Britten nu echter wel het principe van de historische rechten erkennen en wensten uit te spelen, ligt nu juist in de verdeling van dit Noors kontingent. Inderdaad zegde Austen Laing, algemeen-voorzitter van de Britse Visserijfederatie, dat Groot-Brittannië hierin feite zou recht gehad hebben op een 90 procent van het aan de EEG toegewezen Noors kontingent, gegrond op de Britse historische rechten in de Noorse wateren. Ei ! Ei ! Mijnheer Laing, historische rechten in andermans wateren, maar geen andermans historische rechten in Britse wateren. Waar het Britse egoïsme allemaal naar toe leidt, de spreuk van de splinter en de balk indachtig zijnde.

PELAGISCHE EN TRADITIONELE VISSERS SLAAGS TE QUIBERON

Zoals we vroeger reeds mededeelden, was er een heftige strijd losgebrand tussen de traditionele vissers van Quiberon en de pelagische vissers uit La Turballe. De eersten verwijten de tweeden, dat zij de visserij kapot en de traditionele visserij onmogelijk maken. Naar aanleiding van verscheidene krakelen, heeft men op het ministerie de pelagische visserij in de baai van Quiberon verboden. Hierop hebben deze laatste vissers de haven van Quiberon bezet en geblokkeerd voor de uitvaart van de traditionele visserij. Niettegenstaande de aanwezigheid van heel wat gendarmes, kwam het toch tot een gevecht in regel. Een eigenaar-schipper uit Turballe die de pelagische visserij beoefent met zijn „Dylan“, vaarde na een hevig krakeel recht op een vaarttuig in die de traditionele visserij uitvoert. Dit vaarttuig „Reine de la Meule“ werd zwaar beschadigd. In een forse bui van koleire sprongen de vissers van dit laatste en kleiner vaarttuig aan boord van de „Dylan“ en de slag begon. Een vedette van de nationale marine kwam spoedig ter plaatse en kon 'n einde stellen aan het gevecht. Eén van de Turbalese pelagische vaartuigen kwam daarbij nog aan de grond. De vissers uit Turballe werden dan verzocht de haven van Quiberon te verlaten, hetgeen zij slechts wensten te doen na het vrijkomen van de aan de grond gelopen vaarttuig, hetgeen nog een tijdje duurde gezien men het opkomend water moest afwachten. Beide visserijen beoefenen vooral de sardinevangst. Er zijn ook nog heel wat vissers die met fuiken en potten vissen en die de pelagische visserij de schuld geven van het verlies van heel wat vistuig dat mede getrokken wordt.

Bijna 3.000 Belgische vissers in bezet België onder de oorlog

Naar aanleiding van een vraag gesteld door volksvertegenwoordiger Emiel Vansteenkiste aan de betrokken minister, vernamen wij dat tijdens de oorlog in bezet België 2.810 vissers vanuit Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort ter visserij voeren. Anderzijds werden er 379 vissersvaartuigen ingezet met een motorvermogen tot maximum 60 p.k. waaronder een groot aantal open boten met motoren van 20 p.k. en minder!

De meeste vaartuigjes waren te Nieuwpoort te vinden, maar de meeste vissers te Oostende, hetgeen duidelijk maakt dat het vooral de kleine vaartuigjes waren die vanuit Nieuwpoort in zee gingen. De mensen die deze tijd gekend hebben, weten allen dat men niet speciaal visser behoefde te zijn om vis of garnaal te vangen, en men geen sonars en opsporingsapparaten nodig had om de vis te vinden. De haring spoelde aan strand uit en de strandkruisers kregen soms hun net niet meer weg van de garnalen. Steller van dezès die met een korretje bij laag water, de keilen afviste, herinnert zich nog duidelijk, dat, op een bepaald ogenblik, van weg en weer tussen twee barebrekers op het strand van Bredene, hij zijn net niet meer weg kreeg. Hij dacht dat het al kwallen waren maar het zat stampvol met grote garnalen. Hij kon zijn net niet op het droge krijgen en moest bijstand vragen om het net in het water op te houden en van bovenaf uit te scheppen. Dat was wel elke maal niet zo vooral toen iedereen met een korretje of een steeknet afkwam, maar om een bennetje garnaal moest men niet verlegen zijn. Garnaal van dergelijke grootte, daar vindt men niet één enkel meer in de vangst van de schepen van vandaag.

Hieronder volgt dan de vraag gesteld door de heer Vansteenkiste en het antwoord van de minister.

ZEEVISSERIJ GEDURENDE DE TWEEDE WERELDOORLOG.

De heer Minister van Verkeerswezen gelieve mij mede te delen:

1 onder welke (bezettings-)voorwaarden onze vlaamse vissers tij-

dens de tweede wereldoorlog de zeevisserij mochten en/of moesten beoefenen? Werden zij op enigerlei wijze eventueel gedwongen? Zo ja, hoe;

2 uit welke vissersschepen bestond onze vloot tijdens diezelfde periode, die de zeevisserij beoefende vanuit Belgische havens;

3 welk aantal zeevissers beoefenden, op gevaar van hun leven, de zeevisserij tijdens de tweede wereldoorlog, vanuit Belgische havens;

4 welke havens waren dit;

5 hoeveel van die vissers zijn nog in leven? Hoeveel weduwen zijn nog in leven (eventueel schatting)?

ANTWOORD

Op deze vragen werd een voorlopig antwoord gegeven gepubliceerd in het bulletin van "Vragen en Antwoorden" van 27 juni 1978.

Hierna volgen de definitieve inlichtingen:

1 De vaart ter zeevisserij tijdens de tweede wereldoorlog vanuit Belgische havens was niet verplicht.

Het is bekend dat de visserij intengendeel een arbeidsmilieu was dat gelegenheid bood om te ontsnappen aan de dwangmaatregelen van de bezetter inzake tewerkstelling in Duitsland.

De visserij op de Belgische kust werd hervat begin 1941, nadat op 13 december 1940, onder nr V.B.A./852, een nu niet meer beschikbare omzendbrief uitgaande van de Waterschout der haven Oostende bekendgemaakt werd, die handelde over de «voorschriften» met betrekking tot de zeevisserij. Op de monsterrollen komt de vermelding voor van de kennismaking van de voorschriften.

Het is bekend dat in vlootverband gevaren werd onder bewaking van «wachtschepen», dit waren ook vissersvaartuigen aan boord van dewelke een paar Duitse militairen (en ook soms gewapende Belgen) ingescheept waren. Er werd uitsluitend ter dagvisserij en vlak onder de kust gevaren.

De «wachtschepen» moesten vooral beletten dat vissers naar Engeland zouden ontsnappen.

Sommige vissers vaarden rechtstreeks voor de bevoorrading van de bezettende macht. De meesten vaarden voor de Belgische markt.

2 Na de uitwijking van de grote eenheden van de vloot naar Groot Britannië, bleven de kleinere schepen in bezet België achter.

Uit de «Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen» blijkt dat het hoofdzakelijk schepen betrof van minder dan 60 p.k., waaronder een groot aantal «open boten» met motoren van 20 p.k. en minder.

In totaal voeren 379 schepen ter visserij, waaronder 120 uit Oostende, 116 uit Zeebrugge en 143 uit Nieuwpoort.

Hier mag wel even aangestipt worden dat de visserij tijdens die periode een zekere bloei kende vermits van 1942 tot 1944 respectievelijk 42,66 en 49 nieuwe vaartuigen in de vaart werden gebracht.

3 en 4 Volgens gegevens waarover mijn diensten beschikken zouden 2.810 vissers op een of ander tijdstip gevaren hebben ter zeevisserij uit Belgische havens (momentclatures monsterrollen), waarvan 1.162 uit Oostende, 755 uit Zeebrugge en 893 uit Nieuwpoort.

5 Deze cijfers zijn ons onbekend.

x x x

Zoals we kunnen vaststellen kwamen er tussen 1942 en 1944, in een paar jaar tijd dus, 257 vaartuigjes bij, waaronder wel van de grootste. Daar waren wel veel spek-

kevisers onder, zoals de echte vissers van toen en vandaag het zouden uitdrukken, maar we herhalen dat men toen geen visser moest zijn om vis in het net te krijgen. De vissers verdienden natuurlijk allen een ferme duit, maar na de oorlog werd dat als oorlogswinst beschouwd en velen die meenden wat verdiend te hebben, mochten het naar de belastingen dragen, terwijl velen vergeten hebben, dat de bevolking er grootendeels mee gered werd en velen van hen (220) er het leven bij inschoten.

Het verwondert ons dat het Ministerie van Verkeerswezen niet weet hoeveel adellijke gevallen er zijn geweest. De Gemeenschappelijke Ongevallenkas ressorteerde nochtans onder het Ministerie van Verkeerswezen en een ambtenaar er van woonde alle zittingen bij. De statistieken van die dodelijke gevallen bestaan en ook die instelling welke nu ressorteert onder de bevoegdheid van de Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg.

**VIS ETEN
IS VERANTWOORD
ETEN**

**Bij S.C.A.P.
H. BAELSKAAI 27 OOSTENDE**

**NIEUWE AANKOMST VAN
DE BESTE KWALITEIT**

Shäckels

5/8 VIERKANTE KOP

VANAF DUIZEND STUKS :

21 F PER STUK

**VAN MANNEN
EN DE ZEE**

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F. BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30 Oostende.

En verder:

Te Oostende:

Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat;

Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat;

Internationale Boekhandel, Opex;

Standaard Boekhandel, Kapellestraat.

Te Zeebrugge:

Hand in Hand;

Mr Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

HOELANG NOG AFBRAAK VISSERSVAARTUIGEN IN DE VISSERSHAVEN ? KOMT ER EEN OPLOSSING ?

Het wordt groot tijd dat er in onze vissershaven wat orde wordt geschept en dat deze haven alleen gebruikt wordt voor handelsdoel-einden.

Nu liggen daar sinds jaren de gewezen O.124 en O.305 en twee vissersvaartuigen zonder nummer op verkoop of sloop te wachten.

De vissershaven is daarvoor niet gebouwd. Dat grote lijnvisserij daar liggen, voor zover ze de visserij-schepen niet belemmeren, is een half kwaad, maar geen afbraak-schepen.

Door de heer Vandenbergh werd hierop onlangs gewezen met het gevolg dat deze week een onderhoud plaats heeft tussen inspec-teur-generaal Simoens, havenkapi-tein Ghys en schepen Dumarey. Er is in de Oostendse haven plaats gebrek, maar in het Kanaal Oost-ende - Brugge zijn er zeker plaat-sen, waar schepen van het minste nut, er tijdelijk zouden kunnen heengebracht.

Anderzijds valt te overwegen wat gedaan met het afgedankte schip van de zeemacht, welke voortaan zal ingericht worden ter opleiding van sea scouts.

Als we Ct Lienart mogen geloven die een zwakte heeft voor sea scouts, waardoor een meer mari-tieme geest bij de jongeren kan aangekweekt, dan zou de plaats van dit opleidingsschip zo dicht moge-lijk bij de zee, en de duinen moe-ten zijn. Het komt ons bijgevolg voor dat voorlopig het nieuwe vis-serijdok daarvoor in afwachting van beter, een zeer geschikte plaats zou zijn, vermits men daar uit de weg ligt en de ligging voor jonge sea scouts buiten alle beweging uit-stekend is.

Wij hopen dat hier dringend een oplossing aan gegeven wordt, in acht nemend dat meer en meer vissersvaartuigen van Zeebrugge de Oostendse vissershaven voor repa-raties aandoen.

DE BEPERKTE AANSPRAKELIJKHEID VAN DE AMOCO-CADIZ

Het zogenaamd „Cristal-akkoord” ondertekend door de petroleumre-ders, voorziet slechts in een mak-simumtussenkomst van 1,1 miljard B.fr. terwijl de eigenaar van de Amoco-Cadiz reeds sinds april een beperkte aansprakelijkheidssom van iets meer dan 564 miljoen B.fr. heeft laten vastzetten. Om aan de beperkte aansprakelijkheid te kun-nen voorbijgaan, moet men de per-sonlijke verantwoordelijkheid van de reder of van de kapitein kun-nen bewijzen. De beperkte aanspra-kelijkheid houdt in, dat een vaar-tuig slechts gehouden is, veroor-zakte schaden te betalen, tot een bepaald bedrag dat berekend wordt volgens de tonnage van het schip. Voor een schip met grote tonnage zoals de „Amoco-Cadiz” ligt dit be-drag dan toch tamelijk hoog. Noch-tans schijnt dit nog ver van vol-doende te zijn omdat bij de Franse overheden reeds eisen voor schade-vergoeding binnen gelopen zijn ten bedrage van 2,55 miljard B.fr. Hier-onder zitten er waarschijnlijk wel enkele die misschien van het rond-gaan van de processie wensen te profiteren, maar één feit staat in-tussen duidelijk vast, dat de aan-geboden som nooit de werkelijke schaden zal kunnen vergoeden. Een probleem dus voor de Franse over-heid. Ondertussen heeft de Franse regering aan de rederij van de Amoco-Cadiz gevraagd, dat men zou overgaan tot het uitbetalen van eerste schijven. In Frankrijk zelf werden ook sommen verzameld uit kollekten die onder toezicht van de plaatselijke overheden zullen moe-ten dienen om in de dringende be-hoeften te voorzien. Anderzijds vernemen we, dat een Internatio-naal Fonds werd gesticht voor hulp aan personen die het slachtoffer geworden zijn van pollutes. Dit Fonds treedt echter slechts in wer-king op 16 oktober 1978, niettegen-staande hiertoe door een conventie in 1971 beslist werd. Inderdaad,

vooraleer geldig te zijn, moesten er minstens 8 Staten deze Conventie goedkeuren die, onder hen, 750 mil-joen vervoerde petroleum vertegen-woordigen. Dit is intussen gebeurd.

Twée nieuwe seine-treilers voor Schotland

De reeds bekende Schotse seine-treilersvloot is terug met twee-nieuwe eenheden vergroot nml. de 33 meter «Lunar-Bow» en de bijna 42 meter «Andra-Tait». Beide sche-pen samen, hebben de som van 145 miljoen B. Fr. gekost, zonder net-ten en vistuig.

De «Lunar-Bow» werd gebouwd in Noorwegen en de «Andra-Tait» in Nederland op de Maaskant-werf. Dit laatste vaartuig is uitgerust met een motor Wichmann van 1500 P.K. Het vaartuig kan 500 ton vis opslaan in speciale tanks. Aan zelfde rederij werd amper drie maand terug, eveneens een nieuwe seine-treiler geleverd, gebouwd in Noorwegen op de Karmovwerf. Het ging hier om een 31-meter vaartuig. In Schotse visserskrin-gen ziet men met gemengde gevoe-lens deze grote uitbreiding aan seinetrellers die zich nu vooral op de makreelvangst inzetten. De re-derij Tait uit Fraserburgh bezit hiermede 3 nieuwe seine-trellers, de «Chris Andra» een 41 meter, de 42 meter «Andra Tait» en de 31 meter «Tait». Voor het ogenblik vissen reeds 2 treilers met de zak-seine op de Shetlandgronden, op makreel en de nieuwe «Andra Tait» is ook reeds naar deze gronden ver-trokken. Voegen wij hier nog aan

REDERS LEEST UW VAKBLAD

Britse blokkade van een EEG-visserijreglementering

Ook de onderhandelingen van 24 en 25 juli tussen de Negens te Brussel waren terug een maat voor niets. Het wordt nu duide-lijk dat het Groot-Brittannië niet te doen is om de bescherming van de visstand, maar om het houden van de vis voor de eigen visserij. Inderdaad is de Britse minister John Silkin gekant tegen elke kommunautaire maatregel, ook tegen die maatregelen, die geen verband houden met de bescher-ming van de visstand. Hieruit blijkt duidelijk dat voor John Sil-kin er maar één zaak telt, name-lijk de andere vissers uit de Brit-se 200 mijlszone krijgen. Hoe dit gebeurt, met welke argumenten en met gelijk of ongelijk, komt er voor hem niet op aan. De Britse minister heeft zelfs duidelijk laten weten, dat hij zelf op de beslis-singen genomen op basis van het art. 43 van de gemeenschappelij-markt, die slechts een gewone

meerderheid voorziet en geen ve-torecht, niet zal ingaan wanneer zij niet volledig kaderen met de Britse belangen ! In feite mogen de, door de Commissie of door de Gemeenschap te nemen maatreg-e-len slechts Britse maatregelen zijn of passen in een Britse kon-tekst, zoniet gaat de Britse minis-ter niet akkoord !

Met betrekking tot de door En-geland genomen maatregelen, na-melijk het eenzijdig opvoeren van de maaswijden op de langoustinen en het verbod van het vissen op haring ten Westen van Schotland, kijken we nu reeds uit naar de reactie van John Silkin indien de Commissie deze eenzijdig genomen maatregelen verwerpt. Op de ver-gadering te Brussel van 24 en 25 juli heeft de Franse minister, hier-in gesteund door het merendeel der leden, reeds in het proces-verbaal van de zitting laten opnemen dat de Commissie de door Groot-Brit-tannië genomen maatregelen ver-werpt. In elk geval voelt men ook te Brussel reeds aan, dat een crisis over de negatieve houding van Groot-Brittannië nakend is of in ieder geval zich eerlang zal voor-doen. Volgens de West-Duitse mi-nister Ertl, zou men het dossier over de visserij moeten in handen geven van de Staatshoofden of re-geringshoofden indien Engeland zijn houding niet wijzigt.

Het is inderdaad tijd dat een anti-E.E.G.-element zoals John Sil-kin door het eigen staatshoofd of door de eigen ministerraad ter ver-antwoording geroepen wordt.

Het is onaanvaardbaar dat de egoïstische houding van één enkele man, het principe van de Gemeen-schap zou aantasten in al haar fa-cetten.

FRANSE VISSERS- EISEN

De visseres van Concarneau heb-ben een afvaardiging gestuurd die, te Parijs ontvangen werd door de heer Chapon, sekretaris-generaal van de Franse Marine. De eisen van de visserij zijn een verhoogde tussenkomst bij nieuwbouw, een tussenkomst in de kosten van brandstof ten bedrage van 0,72 B F de liter, hulp aan bepaalde redrijen in moeilijkheden zoals voor de bedrijven te lande die in moeilijkheden verkeren. Voor hulp aan nieuwbouw vraagt de visserij 25 pct tussenkomst van de Staat, 5 pct van het Departement en 5 pct van het Arrondissement.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort		
	31-7-1978	31-7-1978	1-8-1978	1-8-1978	2-8-1978	2-8-1978	31-7-1978	1-8-1978	2-8-1978
Tarbot : groot (123)	227 —,—	187 -208	—,—	194 -208	—,—	198 -218	—,—	—,—	—,—
middel (123)	184 —,—	154 -163	—,—	145 -160	—,—	163 -167	110 —,—	—,—	170 —,—
klein (123)	100 —,—	108 -128	—,—	102 -115	—,—	125 -133	130 —,—	—,—	130 —,—
Griet : groot (123)	—,—	108 -126	—,—	120 -134	—,—	107 -120	135 —,—	—,—	130 —,—
middel (123)	—,—	89, -100	—,—	92, -100	—,—	101 -105	—,—	—,—	—,—
klein (123)	—,—	60, -69,—	—,—	70, -78,—	—,—	85, -95,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	25, —,—	—,—	28, —,—	—,—	31, —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	21, —,—	—,—	19, -22,—	—,—	17, -24,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	15, -17,—	—,—	13, -17,—	—,—	15, —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	51, —,—	—,—	54, —,—	—,—	52, —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	40, -43,—	—,—	52, —,—	—,—	42, —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	28, -32,—	—,—	44, —,—	—,—	35, —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	18, —,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	44, -71,—	—,—	—,—	—,—	62, -75,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	74, -80,—	—,—	60, -64,—	—,—	70, -74,—	65, —,—	—,—	70, —,—
Tilten (23)	—,—	64, -68,—	—,—	58, -60,—	—,—	60, -68,—	60, —,—	—,—	60, —,—
Scherpstaart (23)	—,—	79, -81,—	—,—	68, -70,—	—,—	70, -72,—	60, —,—	—,—	65, —,—
Halve mans (23)	—,—	55, -58,—	—,—	51, -53,—	—,—	36, -38,—	40, —,—	—,—	42, —,—
Teelt (2)	—,—	49, -51,—	—,—	52, -54,—	—,—	32, -34,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	20, -22,—	—,—	19, -21,—	—,—	20, -29,—	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	26, -34,—	—,—	23, -35,—	42, -47,—	—,—	43, -46,—	50, —,—	—,—	72, —,—
Gul (groot)	—,—	27, -32,—	—,—	20, -28,—	—,—	24, -28,—	24, -35,—	—,—	30, -40,—
Gul (middel)	14, -32,—	20, -24,—	14, -30,—	20, -22,—	16, -34,—	19, -22,—	—,—	—,—	—,—
Gul (klein)	—,—	18, -20,—	—,—	17, -19,—	—,—	15, -19,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	—,—	—,—	—,—	—,—	189 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	14, -38,—	32, -35,—	19, -43,—	28, -34,—	—,—	33, -38,—	46, —,—	—,—	44, —,—
klein	—,—	13, -14,—	—,—	13, -15,—	—,—	14, -15,—	14, -17,—	—,—	15, -18,—
Schar	11, -12,—	12, -16,—	—,—	12, -18,—	—,—	—,—	16, -36,—	—,—	18, -30,—
Steenschol	29, -67,—	23, -62,—	31, -72,—	15, -61,—	—,—	18, -73,—	—,—	—,—	—,—
Zeehaai	32, -36,—	30, -44,—	—,—	28, -40,—	—,—	28, -40,—	31, —,—	—,—	25, —,—
Hondshaai	25, —,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekeeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	16, -28,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	32, -50,—	—,—	12, -46,—	—,—	31, -45,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	30, -33,—	—,—	24, -42,—	—,—	24, —,—	32, —,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	178 -194	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	91, -200	—,—	86, -134	95, —,—	156 —,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	—,—	—,—	22, -63,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	—,—	—,—	14, —,—	—,—	20, —,—	26, —,—	—,—	26, —,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rode Poon (robaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	36, —,—	50, —,—	—,—	40, —,—
Grauwe Poon (knorh.)	18, -22,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	50, —,—	—,—	40, —,—
Rode Knorhaan	58, -78,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	28, —,—	—,—	6, -10,—
Posten	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

MIST DEED 20 PLEZIERVAARTUIGEN STRANDEN

Wegens het plotse opduiken van een dikke mist, zijn zondagmiddag in totaal 20 pleziervaartuigen vastgelopen over de ganse kust.

Een groot metalen motorjacht van Duitse herkomst liep te Bredene vast op een golfbreker, doch kon naderhand opnieuw vlot gebracht worden.

Al bij al liep nog alles goed af. Geen gekwetsten en slechts beperkte schade. Had er een sterke bries moeten opsteken, dan zou de schade gewis groter geweest zijn.

Eens te meer is hierbij gebleken hoe weinig ervaring de meeste "pleziervaarders" hebben. Ook nu

troepten zij bijwijken bij elkaar, dobberden hopeloos rond en hoopten op spoedige redding. Gelukkig kwamen zij 's avonds allen vlot bij opkomende tij.

Het is duidelijk dat er iets scheelt met het algemeen watersportbeleid. Een zeeman zei ronduit dat onze kust nu eenmaal niet geschikt is voor spelevaren of dat, wie toch gaat varen, tenminste met kaart en kompas moet kunnen omspringen. Nu vaart men er maar al te gemakkelijk op los tot de zichtbaarheid compleet nul is en men radeloos alarm gaat slaan.

WEETJES

— Een Zuidafrikaanse wetenschapper is er in geslaagd groenten te kweken op de zee op plastieke vloten. De groenten zouden voldoende hebben aan de mineralen die zich in het zeewater bevinden, aan de evaporatie van het water en aan de regen. Men zegt er echter niet bij hoe duur deze groenten uitvalen.

— In 1982 zal er reeds 258 miljoen ton olie uit de Noordzee gehaald worden tegenover dit jaar slechts 150 miljoen. Dit zal het verkeer van de tankers op de Noordzee en de hieraan verbonden gevaren voor de visserij, verdubbelen. In de Britse wateren zal dit tegen 1982 oplopen tot 133 miljoen ton tegen nu 66, voor Noorwegen 38 tegen nu 27, voor Denemarken zal dit stationair blijven.

— Een 64-jarige Britse schipper van de Britse treiler Kingfish, die vroeger op IJsland vaarde, kreeg 'n hartaanval in de brug van zijn vaartuig. Deels terug bijgekomen stierf hij aan boord van de helikopter die hem naar een kliniek bracht.

— Een nieuwe 33-meter treiler uit Stornaway is voor de eerste maal uitgevaren voor de visvangst bij middel van het nieuw Noors lange lijnsysteem. De vissers hadden een training gekregen in Denemarken. In het begin schoot de bemanning 120 haken in de minuut om op het laatst van de, slechts 3 dagen durende proefreis, toch 240 bennen van 50 kg binnen te brengen, hoofd zakelijk kabeljauw en gul, leng en lom.

— De viskopers uit St-Guénolé, helpen sinds 3 juli mede aan het vormen van een fonds voor de promotie van het vernieuwen van de

vloot St-Guénolé-Penmarch. Dit gebeurt door een lichte heffing op de aankopen. Het is tijd dat de kopers begrijpen, dat de belangen van de producenten en van henzelf op veel domeinen samen lopen.

— Op de „Zeebrugge” een cargo van 167 m lang op 24 breed, gebouwd te Duinkerke voor de „Messageries Maritime” maar nu varende voor de C.G.M., is er een vrouwelijke officier aan boord, met de graad van luitenant. Ze draagt een mannelijk pak, maar heeft toch dikke handschoenen aan, kwestie waarschijnlijk om haar handen vrouwelijk schoon te houden. Er is nog een vrouw-officier in Frankrijk aan boord van de „Batius”. We vernamen dat op de zowat 100 leerlingen-officieren die in 1973 uitkwamen, er inderdaad voor het eerst 2 vrouwen waren.

— De Franse regering heeft besloten tot het oprichten van een Internationaal Comité van de Zee. Het wordt dus geen ministerie, noch een staatssecretariaat, zoals vele maritieme middelen, waaronder de visserij, dit gevraagd hadden, maar een overkoepelend orgaan dat zich zal bezig houden met alle kwesties die de zee aangaan, ook deze van het milieu en de ondergrond-rijdommen.

— Sinds bijna een maand vaart een sleepboot de „Fresco” heen en weer tussen de Franse kust en het wrak van de „Amoco-Cadiz”, de gestrande reuze-olietanker. Aan boord bevindt zich een ploeg van 13 experts, waaronder vooral duikers, onder meer een Amerikaanse ingenieurduiker die ook in de constructie van de tanker betrokken was. Het gaat vooral om het nemen van onderwaterfoto's, nagaan der breuken, nemen van maten, enz.....

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

sterke plastieke bennen

GRIJS EN ZWART

44 LITER : ± 35 KG. à 220 F.

hoogte 37,5 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG. à 240 F.

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



ORANJE KLEUR

met stalen pinnen onderaan

44 LITER : ± 35 KG. à 315 F.

hoogte 37,5 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG. à 330 F.

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

wendt U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende · tel. 059/70.29.51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge · tel. 050/54.41.17

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort		
	31-7-1978	31-7-1978	1-8-1978	1-8-1978	2-8-1978	2-8-1978	31-7-1978	1-8-1978	2-8-1978
Tarbot : groot (123)	227 —,—	187 -208	—,—	194 -208	—,—	198 -218	—,—	—,—	—,—
middel (123)	184 —,—	154 -168	—,—	145 -160	—,—	163 -167	110 —,—	—,—	170 —,—
klein (123)	100 —,—	108 -128	—,—	102 -115	—,—	125 -133	130 —,—	—,—	130 —,—
Griet : groot (123)	—,—	108 -126	—,—	120 -134	—,—	107 -120	135 —,—	—,—	130 —,—
middel (123)	—,—	89,—100	—,—	92,—100	—,—	101 -105	—,—	—,—	—,—
klein (123)	—,—	60,—69,—	—,—	70,—78,—	—,—	85,—95,—	—,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	25,—,—	—,—	28,—,—	—,—	31,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	21,—,—	—,—	19,—22,—	—,—	17,—24,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	15,—17,—	—,—	13,—17,—	—,—	15,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	51,—,—	—,—	54,—,—	—,—	52,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	40,—43,—	—,—	52,—,—	—,—	42,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	28,—32,—	—,—	44,—,—	—,—	35,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	—,—	—,—	—,—	—,—	18,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	44,—71,—	—,—	—,—	—,—	62,—75,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Keilrog (123)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	74,—80,—	—,—	60,—64,—	—,—	70,—74,—	65,—,—	—,—	70,—,—
Tilt (23)	—,—	64,—68,—	—,—	58,—60,—	—,—	60,—68,—	60,—,—	—,—	60,—,—
Scherpstaart (23)	—,—	79,—81,—	—,—	68,—70,—	—,—	70,—72,—	60,—,—	—,—	65,—,—
Halve mans (23)	—,—	55,—58,—	—,—	51,—53,—	—,—	36,—38,—	40,—,—	—,—	42,—,—
Teelt (2)	—,—	49,—51,—	—,—	52,—54,—	—,—	32,—34,—	—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	20,—22,—	—,—	19,—21,—	—,—	20,—29,—	—,—	—,—	—,—
Kabeljauw	26,—34,—	—,—	23,—35,—	42,—47,—	—,—	43,—46,—	50,—,—	—,—	72,—,—
Gul (groot)	—,—	27,—32,—	—,—	20,—28,—	—,—	24,—28,—	24,—35,—	—,—	30,—40,—
Gul (middel)	14,—32,—	20,—24,—	14,—30,—	20,—22,—	16,—34,—	19,—22,—	—,—	—,—	—,—
Gul (klein)	—,—	18,—20,—	—,—	17,—19,—	—,—	15,—19,—	—,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	—,—	—,—	—,—	—,—	189 —,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	14,—38,—	32,—35,—	19,—43,—	28,—34,—	—,—	33,—38,—	46,—,—	—,—	44,—,—
klein	—,—	13,—14,—	—,—	13,—15,—	—,—	14,—15,—	14,—17,—	—,—	15,—18,—
Schar	11,—12,—	12,—16,—	—,—	12,—18,—	—,—	—,—	16,—36,—	—,—	18,—30,—
Steenholk	29,—67,—	23,—62,—	31,—72,—	15,—61,—	—,—	18,—73,—	—,—	—,—	—,—
Zeehaai	32,—36,—	30,—44,—	—,—	28,—40,—	—,—	28,—40,—	31,—,—	—,—	25,—,—
Hondshaai	25,—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekeeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	16,—28,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	32,—50,—	—,—	12,—46,—	—,—	31,—45,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	30,—33,—	—,—	24,—42,—	—,—	24,—,—	32,—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	—,—	—,—	—,—	—,—	178 -194	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	91,—200	—,—	86,—134	95,—,—	156 —,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	—,—	—,—	22,—63,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	—,—	—,—	14,—,—	—,—	20,—,—	26,—,—	—,—	26,—,—
Bot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rode Poon (robaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	36,—,—	50,—,—	—,—	40,—,—
Grauwe Poon (knorh.)	18,—22,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	50,—,—	—,—	40,—,—
Rode Knorhaan	58,—78,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	28,—,—	—,—	6,—10,—
Posten	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

MIST DEED 20 PLEZIERVAARTUIGEN STRANDEN

Wegens het plotse opduiken van een dikke mist, zijn zondagmiddag in totaal 20 pleziervaartuigen vastgelopen over de ganse kust.

Een groot metalen motorjacht van Duitse herkomst liep te Bredene vast op een golfbreker, doch kon naderhand opnieuw vlot gebracht worden.

Al bij al liep nog alles goed af. Geen gekwetsten en slechts beperkte schade. Had er een sterke bries moeten opsteken, dan zou de schade gewis groter geweest zijn.

Eens te meer is hierbij gebleken hoe weinig ervaring de meeste "pleziervaarders" hebben. Ook nu

troepten zij bijwijken bij elkaar, dobberden hopeloos rond en hoopten op spoedige redding. Gelukkig kwamen zij 'savonds allen vlot bij opkomende tij.

Het is duidelijk dat er iets scheelt met het algemeen watersportbeleid. Een zeeman zei ronduit, dat onze kust nu eenmaal niet geschikt is voor spelevaren of dat, wie toch gaat varen, tenminste met kaart en kompas moet kunnen omspringen. Nu vaart men er maar al te gemakkelijk op los tot de zichtbaarheid compleet nul is en men radeloos alarm gaat slaan.

WEETJES

— Een Zuidafrikaanse wetenschapper is er in geslaagd groenten te kweken op de zee op plastieke vlot. ten. De groenten zouden voldoende hebben aan de mineralen die zich in het zeewater bevinden, aan de evaporatie van het water en aan de regen. Men zegt er echter niet bij hoe duur deze groenten uitvalen.

— In 1982 zal er reeds 258 miljoen ton olie uit de Noordzee gehaald worden tegenover dit jaar slechts 150 miljoen. Dit zal het verkeer van de tankers op de Noordzee en de hieraan verbonden gevaren voor de visserij, verdubbelen. In de Britse wateren zal dit tegen 1982 oplopen tot 133 miljoen ton tegen nu 66, voor Noorwegen 38 tegen nu 27, voor Denemarken zal dit stationair blijven.

— Een 64-jarige Britse schipper van de Britse treiler Kingfish, die vroeger op IJsland waarde, kreeg 'n hartaanval in de brug van zijn vaartuig. Deels terug bijgekomen stierf hij aan boord van de helikopter die hem naar een kliniek bracht.

— Een nieuwe 33-meter treiler uit Stornaway is voor de eerste maal uitgevaren voor de visvangst bij middel van het nieuw Noors lange lijnsysteem. De vissers hadden een training gekregen in Denemarken. In het begin schoot de bemanning 120 haken in de minuut om op het laatste van de, slechts 3 dagen durende proefreis, toch 240 bennen van 50 kg binnen te brengen, hoofd zakelijk kabeljauw en gul, leng en lom.

— De viskopers uit St-Guénolé, helpen sinds 3 juli mede aan het vormen van een fonds voor de promotie van het vernieuwen van de

vloot St-Guénolé-Penmarch. Dit gebeurt door een lichte heffing op de aankopen. Het is tijd dat de kopers begrijpen, dat de belangen van de producenten en van henzelf op veel domeinen samen lopen.

— Op de „Zeebrugge” een cargo van 167 m lang op 24 breed, gebouwd te Duinkerke voor de „Messageries Maritime” maar nu varende voor de C.G.M., is er een vrouwelijke officier aan boord, met de graad van luitenant. Ze draagt een mannelijk pak, maar heeft toch dikke handschoenen aan, kwestie waarschijnlijk om haar handen vrouwelijk schoon te houden. Er is nog een vrouw-officier in Frankrijk aan boord van de „Batius”. We vernamen dat op de zowat 100 leerlingen-officieren die in 1973 uitkwamen, er inderdaad voor het eerst 2 vrouwen waren.

— De Franse regering heeft besloten tot het oprichten van een Internationaal Comité van de Zee. Het wordt dus geen ministerie, noch een staatssekretariaat, zoals vele maritieme middens, waaronder de visserij, dit gevraagd hadden, maar een overkoepelend orgaan dat zich zal bezig houden met alle kwesties die de zee aangaan, ook deze van het milieu en de ondergrond-rijdommen.

— Sinds bijna een maand vaart een sleepboot de „Fresco” heen en weer tussen de Franse kust en het wrak van de „Amoco-Cadiz”, de gestrande reuze-olietanker. Aan boord bevindt zich een ploeg van 13 experts, waaronder vooral duikers, onder meer een Amerikaanse ingenieurduiker die ook in de konstruktie van de tanker betrokken was. Het gaat vooral om het nemen van onderwaterfoto's, nagaan der breuken, nemen van maten, enz....

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

sterke plastieke bennen

GRIJS EN ZWART

44 LITER : ± 35 KG. à 220 F.

hoogte 37,5 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG. à 240 F.

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



ORANJE KLEUR

met stalen pinnen onderaan

44 LITER : ± 35 KG. à 315 F.

hoogte 37,5 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG. à 330 F.

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

wendt U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende · tel. 059/70.29.51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge · tel. 050/54.41.17

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

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, Varesseleau en Vettewinkel)

(7772V)

~~~~~  
**REDERS  
LEEST UW  
VAKBLAD**  
~~~~~

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Tel. (052- 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

~~~~~  
**VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN**  
~~~~~

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor Inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7773V)



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex: hunood 192.29



■
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.

■