

DE NIEUWE WET OP DE VISKEURING

We titelen «Nieuwe wet op de Viskeuring» om ons artikel uit oogpunt van de visserij, meer te typeren. In feite gaat het, voor wat de visserij en de viskeuring betreft, slechts om een passage uit de «Wet tot oprichting van een Instituut voor Veterinaire Keuring» van 13 juli 1981 en verschenen in het Staatsblad van 15 september 1981, meer bepaald om het artikel 29 van deze wet, dat we hier, gezien het belang, in extenso weergeven :

ART. 29 : artikel 6 van dezelfde wet (nota van ons : van dezelfde wet wordt bedoeld, de wet van 15 april 1965) wordt vervangen door volgende bepaling :

«Art. 6 : Er KUNNEN, ten laste van de eigenaar van het dier of van de produkten die aan de controle van de keurder onderworpen zijn, rechten worden geheven, die bestemd zijn om de kosten te dekken van de keuringen, gezondheidsonderzoekingen en controles.

De Koning kan echter, onder de voorwaarden die Hij bepaalt, geheel of gedeeltelijk vrijstelling verlenen van het recht dat wordt geïnd naar aanleiding van het afleveren van een uitvoercertificaat.

Bij de keuring van aangevoerde vis KUNNEN deze rechten ten laste van de koper worden gelegd.

De Koning bepaalt, bij één in Ministerraad overlegd besluit, het bedrag van de rechten, evenals de wijze van inning en van koppeling aan het indekscijfer van de consumptieprijzen.»

Tot daar dit artikel.

Deze passage, die art. 6 van de wet van 15 april 1965 vervangt, laat dus toe de keuringsrechten in de Belgische visafslagen ten laste te leggen van de kopers. Men heeft in 1977 getracht, na tot de nutteloze en geldverkwistende aanstelling van keurders-veeartsen in de Belgische vismijnen te zijn overgegaan, deze heffingen via het publiceren van Koninklijke Besluiten ten laste te leggen van de kopers en dit niettegenstaande de betrokken kaderwet van 1965 dit ten laste van de aanvoerders legde, dus van de reders. We hebben er toen onmiddellijk op gewezen, dat een K.B. onmogelijk een wet kon veranderen maar alleen genomen wordt om de uitvoering van de wet mogelijk te maken en/of te vergemakkelijken. We stonden toen alleen met onze versie en kregen zelfs van zowel de ministeriële diensten als van de Rederscentrale onbegrip en het tegenovergesteld te horen.

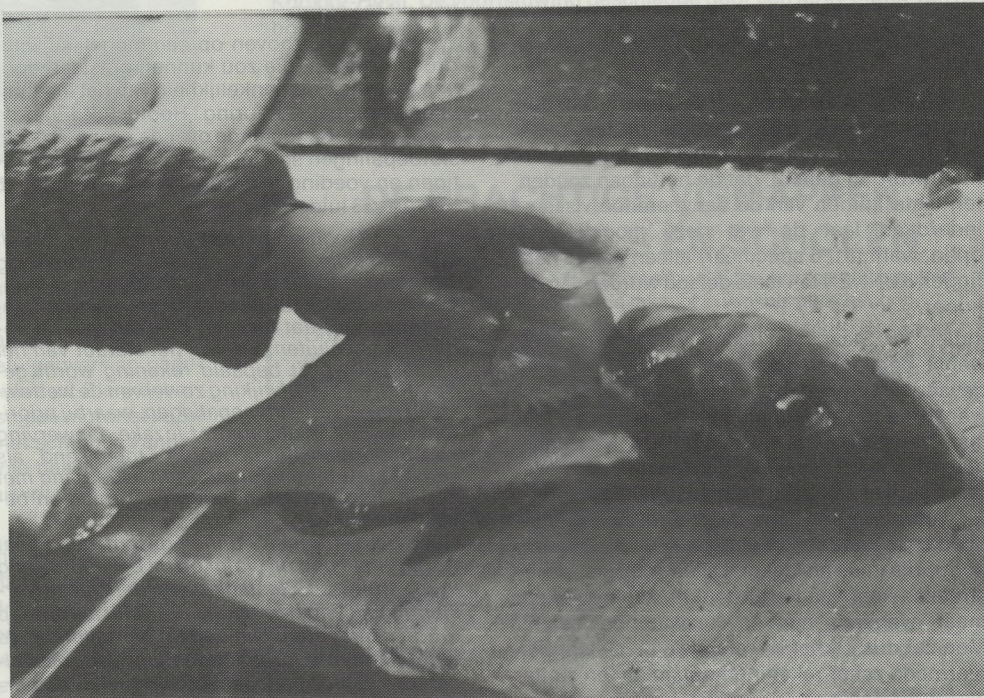
Het Visserijblad, wees bij herhaalde gelegenheden, op de noodzakelijkheid van een nieuwe wet, omdat we overtuigd waren van de onwetelijkheid van het ten laste leggen van de heffingen aan de kopers op basis van het K.B. en omdat Het Visserijblad bevreesd was, dat het ten slotte toch zou blijken dat de kaderwet van 1965 die de keuringsrechten ten laste van de reders legde voorrang heeft. Alleen een nieuwe wet kon de wet van 1965 in dit opzicht veranderen. Veel miseries en moeilijkheden zouden hierdoor vermeden vermeden geweest zijn. Onder meer de procedures ingesteld door de Stad Oostende tegen de onwillige kopers en die, samen met een beroep op de Raad van State door deze laatste, praktisch vier jaar aansleepte en eindigde met een ontheffing ten voordele van de kopers, zodat de Stad Oostende aan hen het ronde sommetje van meer dan 7 miljoen mag terug uitkeren.

Ondertussen bleef en blijft het zwaard van de heffingen voor deze jaren boven het hoofd van de reders hangen, hetgeen niet gebeurd zou zijn, had men, in ministeriële en andere diensten de kortzichtige koppigheid laten varen en jaren terug het kleine stukje wet, waarvoor Het

Visserijblad zich zo ingezet heeft, en dat nu art. 29 uitmaakt van de nieuwe wet tot «oprichting van een Instituut voor Veterinaire Keuring», had laten voorbereiden en verschijnen. Dat zou eveneens de procedure ingeleid door het Veterinair Instituut tegen de Stad Oostende, omdat deze laatste de gelden voortkomende van heffingen van gewillige kopers in een speciale kas consigneerde en niet wenste door te spelen aan het Instituut, vermeden hebben. Dan zouden eveneens procedures en/of eventuele procedures van de gewillige kopers die de heffingen betaald hebben en die deze, op basis van de uitspraak van de Raad van State van de Stad Oostende terug moeten ontvangen, vermeden worden. De Stad Brugge is daarin slimmer geweest en staat thans niet voor die moeilijkheid.

Om terug te keren tot art. 29 van de nieuwe wet, is onderstaande alinea van belang :

«Bij de keuring van aangevoerde vis KUNNEN deze rechten ten laste van de KOPER worden gelegd. De Koning bepaalt, bij één in Ministerraad overlegd besluit, het bedrag van die rechten, evenals de wijze van inning en van de koppeling aan het indekscijfer van de consumptieprijzen.» ➤



De goede kwaliteit, één van de basiselementen voor het propageren van het visverbruik.

Vóór alles moet het ons toch voorafgaandelijk uit de pen, dat de Staat in feite haar eigen ambtenaren dient te betalen met de belastingsgelden waarover de Staat door normale inning beschikt en niet door nogmaals bijzondere keuringsheffingen.

We hebben voldoende voeling met de betrokken bedrijfssector om dit hier te kunnen bevestigen. Een rechtstreekse en bijkomende belasting is altijd iets dat zeer slecht overkomt en **het bedrijf dubbel bezwaart**.

Anderzijds vreest men in het bedrijf een te grote onafhankelijkheid van het Instituut voor Veterinaire Keuring die, volgens vele ingewonnen inlichtingen in het bedrijf, zowel bij de producenten als bij de verwerkende nijverheid, er alleen op uit is zich op te blazen en een legertje dierenartsen te gaan benoemen voor controle, inspectie, administratie, enz... op een ogenblik dat er reeds van uit regeringskringen zelf op gewezen werd, dat er grenzen dienen te komen aar een bepaalde wildgroei van de massa van het veelal nutteloos overheidspersoneel. Een te grote onafhankelijkheid van betrokken Instituut is zeker een gevaar in die richting. Dit betekent dat men, zowel in de visserij als in de visverwerkende nijverheid vreest, dat niet alleen de inning van de heffingen aan het indekscijfer zal gekoppeld worden, maar tevens, bij tal van gelegenheden door dit Instituut zal gewezen worden op de ontoereikendheid van de heffingen, daargelaten dat de aanstelling van veeartsen als keurders, een absolute luxe is, dat het bedrijf niet nodig had, gezien de keuring vroeger op een zeer efficiënte en zeer bekwame wijze gebeurde door twee vakmensen door de Stad Oostende aangesteld, die over een zeer rijke ervaring beschikten, welke zeker gemakkelijk kon opwegen tegenover de meer medische kennis van de dierenartsen, die hier op hun plaats niet zijn.

In elk geval zal het bedrijf, niet alleen geen willekeurige verhogingen van de heffingen aanvaarden, maar zal zelfs de automatische koppeling aan de indeksschommelingen als in flagrante tegenstelling aangezien worden met de stelling van de huidige regering, die deze automatische koppeling wenst vervangen te zien door een meer matigend mechanisme. De ondervinding heeft ten andere geleerd dat deze dierenartsen er voor de visserij zeker niet nodig zijn.

Duidelijk is in elk geval dat de visserij zelf, dus de producenten, geen bijkomende last meer aankunnen en dat het bijgevolg uitgesloten moet worden geacht, dat de heffingen zouden ten laste komen van de aanvoerende vissers. Inderdaad laat de wet deze mogelijkheid open, want art. 6 specificeert alleen dat de heffingen KUNNEN ten laste gelegd worden van de koper.

Indien de Staat haar eigen ambtenaren niet wenst betalen en toch aan het Instituut een gevaarlijk precedent van eigen inkomsten wenst toe te kennen, moeten de heffingen ten laste van de kopers worden gelegd. Nochtans mag men in dit geval niet denken dat hiermede de visserij er zelf geen onrechtstreeks slachtoffer van zal worden. Inderdaad is het toch duidelijk dat de handel bij het bepalen van zijn aankoopsprijs in de afslag, niet alleen met de rechtstreekse kost van het produkt rekening houdt maar eveneens met de verzwarende lasten. Men zal dus bij het bepalen van de afslagprijzen hiermede zeker rekening houden en ten slotte wordt de visser toch opnieuw het kind van de rekening, zij het niet in haar geheel, dan toch gedeeltelijk.

Hetzelfde wordt immers reeds waargenomen bij de prijzen van bv. kreeft, waarop de BTW-heffing thans 25 % bedraagt. Het is toch begrijpelijk dat de kopers dit afwegen en praktisch het equivalent van de meerdere rechten in mindering van hun afslagprijzen brengen. Men moet hiermede inderdaad rekening houden.

De prijsvorming van de vis in de afslagen is totaal verschillend van deze in de andere bedrijven waar de producent een vaste kostprijs kan bepalen of voorstellen. We vrezen dan ook, dat zelfs in het geval dat men de heffing ten laste legt van de koper (het mag zeker niet ten laste gelegd worden van de producent) de aanvoerder-visser er toch een bepaalde nadelige weerslag van zal blijven ondervinden.

Het bedrijf kan zich anderzijds niet van de gedachte ontdoen, dat de keuring van de vis door veeartsen er tenslotte gekomen is (alhoewel de wet van 1965 deze mogelijkheid voorzag) onder druk van het Instituut van Veterinaire Keuring zelf die een aantal veekeurders wenste zien te benoemen en **tegen de noodzakelijkheid in**.

Indien we bepaalde zaken zo in de verf wensen te zetten, dan is het om een zo volledig mogelijk beeld te willen geven van het komplekse geheel. De betrokken ambtenarij heeft natuurlijk een voet in de regering en dat heeft het bedrijf praktisch niet. Het is deze ziekte waaraan de Staat voor een groot deel haar huidige moeilijkheden te wijten heeft.

Wat nu de inningswijze zelf betreft, zien we slechts twee mogelijkheden, namelijk ofwel deze via het gemeentebestuur van de afslag te laten gebeuren, die het dan op zijn beurt kan doorspelen aan een inrichting die bij deze bron zit, zodat de Onderlinge Visafslag (O.V.A.) mits een bepaalde incasso-vergoeding, ofwel een afzonderlijk incasso-organisme oprichten met vertegenwoordigers van alle takken van het bedrijf waarin minstens zeker deze van de Onderlinge Visafslag dienen betrokken te worden omdat deze over alle gegevens beschikt wat de aankopen en de aankopers betreft. We menen echter dat de eerste oplossing, namelijk het doorspelen van de inning van de heffingen aan de O.V.A., ook al weze dit via de Stad Oostende, de meest voor de hand liggende en goedkoopste oplossing is, alhoewel wij hier niet kunnen vooruitlopen of deze instelling wel bereid zal gevonden worden deze verrichtingen uit te voeren.

We hebben hierboven op een mogelijke wildgroei gewezen, die zou kunnen ontstaan door een te grote onafhankelijkheid van het Instituut voor Veterinaire Keuring. Hoofdstuk I van de nieuwe wet, handelende over de overgangs- en slotbepalingen schijnt zeker onze vrees te wetigen en voeding te geven. Deze bepalingen in hun art. 33 luiden tekstueel:

Art. 33. Gedurende een termijn van twaalf maanden, die aanvangt bij de bekendmaking van deze wet in het Belgisch Staatsblad, kunnen bij het Instituut benoemingen worden gedaan, zonder dat met het bestaan van de koninklijke besluiten, waarbij het statuut van het personeel wordt bepaald rekening wordt gehouden, en met afwijking zowel van de wettelijke en reglementaire bepalingen, waarbij prioriteitsrechten, faciliteiten of inzake aanwerving voorbehouden quota worden toegekend, als van de statutaire voorschriften in verband met de werving, de verandering van graad en bevordering.

Deze benoemingen kunnen geschieden vanaf de dertigste dag die volgt op de bekendmaking in het Belgisch Staatsblad van een vacantverklaring van een betrekking dat geldt als oproep tot de kandidaten. Dat bericht vermeldt dat de betrekkingen voorbehouden zijn voor de Belgen die van onberispelijk gedrag zijn, de burgerlijke en politieke rechten genieten en die, wat de mannelijke kandidaten betreft, aan de dienstplichtwetten voldaan hebben.

We laten de konklusie over dit art. 31 aan onze lezers, maar wensen er toch nog op te wijzen, dat de betrokken ambtenarij van de Veterinaire Dienst, toch wel een zeer zware voet in het Ministerie van Volksgezondheid heeft moeten hebben, of nog heeft, om dergelijke overgangs- en slotbepalingen in de wet te kunnen doen opnemen. Ook van de verwerkende bedrijfssector werd hier vroeger reeds voor gewaarschuwd.

P. VANDENBERGHE.

HOOGWATERBOEKJE 1982

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

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

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

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

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

Z.574 «NAUTILUS» VERGAAN MAAR VIJF OPVARENDEN ZIJN ONGEDEEERD

Zondag, in de namiddag, zetten de vijf opvarenden van de gezonken Z.574 «Nautilus» weer voet op Belgische bodem. Zij kwamen aan op de luchthaven van Oostende waar zij door een ontroerde familie werden opgewacht. Hun vaartuig had de grote strijd verloren maar de vijf vissers hadden zich gelukkig weten te redden. Een ongeluk met een geluk dus, maar, helaas dat wel, de vissersvloot heeft weer een eenheid verloren.

Hoe de feiten zich precies hebben voorgedaan, zal we altijd een raadsel blijven. Zondagmorgen, omstreeks 9u30, lag de «Nautilus» te vissen op ongeveer vijftien mijl ten noordwesten van het lichtschip «Westhinder». Het vaartuig had pas één dag vroeger, de zaterdag dus, de thuishaven van Zeebrugge verlaten om in de voornoemde omgeving te vissen. Volgens een relaas van schipper Michael Vandierendonck was de stuurboordboel reeds binnenboords gehaald toen het vaartuig plots een hevige zee kreeg en onmiddellijk zware slagzij ging maken; de «Nautilus» kwam nooit meer uit de hachelijke situatie. Gelukkig bevond de voltallige bemanning zich op het dek zodat iedereen onmiddellijk inzicht kreeg van de zegmaar hopeloze toestand waarin de «Nautilus» verkeerde. Schipper Vandierendonck kon nog wel een noodsein uitzenden maar dat kreeg nergens respons omdat, zo vermoedt men, de radio-antenne reeds onder water zat. Gelukkig bevond zich in de buurt van het gebeuren de Franse eenheid «Lafayette» en aan boord van dit containerschip zag men wat er aan het gebeuren was met de «Nautilus». Onmiddellijk kwam de «Lafayette» in radiokontakt met Oostende Radio die melding kreeg van de feiten.



De stalen treiler Z.574 «Nautilus», gebouwd in 1965.

IN HET VLOT

Voor schipper Vandierendonck en zijn vier varensgezellen bestond er geen ander alternatief dan het vlot buiten boord te zetten en daarin over te stappen. Ondertussen bleef men van aan boord van de «Lafayette» de gebeurtenissen volgen en werd via de radio ooggetuigenverslag gegeven. Achtereenvolgens sprongen matrozen Rik Lazeure uit Blankenberge, Daniel Vandaele en Walter Degroote uit Heist, alsmede motorist Jozef Van Eeghem, eveneens uit Heist in het vlot, maar met schipper Vandierendonck ging het minder vlot. Hij sprong met name naast het vlot en kwam in het ijskoude water terecht. Gelukkig kon hij vrij vlug aan boord gesleurd worden door zijn varensgezellen.

Eenmaal iedereen aan boord kwam de «Lafayette» naderbij om de ongelukkige vissers aan boord te nemen. Toen drie bemanningsleden waren overgestapt brak evenwel de verbindingsslijn en dreef het vlot af. Het noodsein van de «Lafayette» was ondertussen ook opgevangen door een rescuestation van waaruit een Wessex-helicopter vertrok naar het oord van het gebeuren. Eerst werden de twee vissers die zich nog in het vlot bevonden aan boord gehesen en overgebracht naar de RAF-basis van Manston in het graafschap Kent. Nadien werden ook de drie vissers die

zich aan boord van de «Lafayette» bevonden overgenomen en eveneens naar Manston overgebracht. Ongeveer twintig minuten na het kapseizen is de «Nautilus» in de golven verdwenen. Achteraf waren de vissers vol lof nopens de behandeling die zij genoten, zowel aan boord van de «Lafayette» als in Manston.



De vijf geredde bemanningsleden tijdens de aankomst in de Oostendse luchthaven.

WEER THUIS

Vrij vlug na aankomst in Manston, waar de vissers eerst een medisch onderzoek moesten ondergaan, werden kontakten gelegd voor de overtocht naar België. Dat gebeurde reeds diezelfde namiddag toen een Cessna van Merlin Air, gevlogen door Bart Decock en de Veurnse brandweercommandant Willy Reynaert, een ervaren amateurvlieger, landde op de basis van Manston en de vijf vissers aan boord nam. Het was kapitein Vangrieken van de Luchtmacht die deze operatie had georganiseerd in samenwerking met de vliegclub van Koksijde. Moe, maar gelukkig, kwamen de vijf vissers te Oostende toe waar zij werden opgewacht door een ontroerde maar al even gelukkige groep familieleden.

De Z.574 «Nautilus» was een middenslagtreiler, gebouwd in staal in 1965 en eigendom van Beernaert Robert, wonende aan de Elisabethlaan 209 te Knokke-Heist. De voortstuwings geschiedde door een MAK-motor van het bouwjaar 1965 met een vermogen van 330 pk. Het vaartuig had een bruto-tonnage van 99,67 ton en een nettotonnage van 31,94 ton.

Het vaartuig was verzekerd voor een bedrag van 5,5 miljoen fr bij een Antwerpse maatschappij.

DE PRACHTIGE VISMAPPEN VOOR WINKELS EN SCHOLEN

Door leraars en leraressen, viswinkels en instituten worden ons regelmatig vismappen gevraagd om in de lokalen of in winkels uit te hangen.

Onze lezers worden er attent op gemaakt dat IN VIER TALEN hiernavolgende mappen bij ons nog steeds verkrijgbaar zijn tegen de prijs van 410 fr. per vismap plus 52 fr. verzendingskosten vooraf te storten op bankrekening Bank Brussel Lambert nr. 384-1605797-46 of op p.c.r. nr. 000-0418987-44.

Deze zeer mooie mappen zijn verschillend van aard.

Zo zijn er :

- 1) Deze die de schaal- en weekdieren in de Noordzee weergeven ;
- 2) De verschillende soorten vis welke in gans de Noordzee, IJsland en Groenland inbegrepen, te vangen zijn ;
- 3) De verschillende soorten vis in rivieren en vijvers, gevangen door sport- en lijnvissers ;
- 4) De talrijke vissoorten in Noord- en Zuid Amerikaanse wateren gevangen.

(10951N)

STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

ingericht door de rederscoöperatieven
Hulp in Nood - SCAP - O.V.A.
Hand in Hand Zeebrugge en Oostende

We doen verder beroep op al wie er de mogelijkheid toe heeft, zijn bijdrage te storten op de bankrekening ter Bank Brussel Lambert Nr 384-0595742-52 ten bate van het Steunfonds Z.180 "Tornado" - Weeskinderen Lambrecht.

Men kan ook storten op de kantoren van Hand in Hand Zeebrugge en Oostende, Hulp in Nood, SCAP, H. Baelskaai 27 en de Onderlinge Visafslag, Vismijn Oostende.

Wie zijn naam niet wenst vermeld te zien, mag dit anoniem doen.

DE REEDS ONTVANGEN STEUN

Hulp in Nood	20.000
SCAP	20.000
P. Vandenberghe	5.000
Onderlinge Visafslag	10.000
Hand in Hand Oostende	10.000
Naamloos	1.000
Personeel SCAP (bureel + werkhuis)	4.058
Personeel Hulp in Nood	1.000
Beheerders Hulp in Nood (zitpenning vergadering 11 december 1981)	13.500
Basiel Haelewyck (O.127)	2.000
Rederij De Klauwaert (Z.84)	1.000
Rederij De Veerman (Z.300)	1.000
Jozef Welvaert (Z.12)	1.000
Café "De Benne" Zeebrugge	300
Verleene Lucien (O.369)	5.000
P.V.B.A. Conseils Oostende	5.000
Visbakkersploeg Knokke-Heist	5.000
Robert Provoost	100
Jean Michiels	80
Freddy Derees	500
Roger Cattoor	1.000
Onbekend	60
Marcel Laplasse	1.000
Alfred Vanloo	500
Jean Claude Ronquetti	340
Staf Lauwereins (Bonded Stores)	1.000
Raymond Deckmyn (O.206)	3.160
Rederij Ramblers (O.279)	2.000
Ere-Notaris en Mevrouw Lacourt	10.000
Ere-burgemeester P. Vandamme	1.000
Belpaeme Diane (O.538-O.552)	2.000
Mercator Fonds E. Van Marcke	10.000
Rederij Gerard & Everaert (N.706)	500
Vislossersbedrijf Van Waes	5.000
Notaris Maurice Quaghebeur	1.000
Bank Brussel Lambert	1.000
Van Gastel M.	1.000
Cattellion Chretien	5.000
Reder Gilbert Viaene (O.101)	1.000
Reder Bogaert André (O.520)	1.000
Familie Vens-Demeester	2.000
Reder Deschepper Frans (O.29)	1.000
Reder Van Elslande Manfred (O.481)	1.000
Reder Smessaert Josephina (O.260)	1.000
Rederij "Pedro" p.v.b.a. (O.192)	1.000
Rederij Rammeloo Gebrs (N.708-N.709)	1.000
Wasserij Defever pvba	1.000
Rederij Zeepaard (Z.424)	1.000
Personeel GBM Zeebrugge	1.200
Valcke Frères Zeebrugge	3.000
Demeulenaere Eddy - Blankenberge	200
Keurslager "Noël" - Blankenberge	200

Ponjaert Gilbert (Z.563)	1.000
Depaepe Yolande - Blankenberge	1.000
Ponjaert Walter - Knokke-Heist	300
Electa Konfectie - Knokke-Heist	2.000
Speelgoed Players - Blankenberge	200
Vantorre Gerard (Z.200)	2.000
Bloemen Houckman - Blankenberge	500
Vantorre Louis - Blankenberge	100
Lannoo Albert	100
Tant Robert - Zeebrugge	200
Zelfbediening Declercq - Blankenberge	100
Vantorre Camiel - Knokke-Heist	500
De Paepe Hyppoliet - Knokke-Heist	200
Marva Shop - Blankenberge	50
Bodeyn Achiel - Knokke-Heist	200
Slager Van Belleghem - Knokke-Heist	250
Vanderheyde Karel - De Haan	500
Vantorre Maurice (Z.580)	5.000
De Graeve Roger (Scheepswerf) - Zeebrugge	5.000
Van de Walle Willy - Eksaarde	2.000
Bank Noordkrediet België - Knokke-Heist	2.500
De h. & mevr. Luyckx-Flitser (Z.400-Z.548)	2.000
Loosbergh pvba - Middelkerke	5.000
De Golfbreker pvba - (Z.525)	1.000
De Zeemeermin - Knokke-Heist	1.000
Gonzalez Cock - Lokeren	1.000
Goemaere Leo - Zeebrugge	300
Anoniem	5.000
Firma Ysebaert pvba - Deurne	1.000
Anglo Belgian Corporation - Gent	10.000
Café Central - Zeebrugge	2.600
Confectie Carels Albert - Brugge	500
Demeulenaere Karin	100
Café De Lichtboei - Zeebrugge	1.000
Ghys Freddy - Zeebrugge	500
Ongenaë Erik	100
Beussens Jerome	100
Café "In de Noordzee" - Blankenberge	500
Meijuffer Popelier - Blankenberge	100
De Roeve Raoul - Brugge	500
Van den Bussche Marie-Louise - Brugge	500
Top Style Coiffure - Zeebrugge	500
Bemanning Z.200	1.400
Demeulenaere Patrick - Blankenberge	100
Maes Arthur - Oostende	100
Ronquetti Frans - Bredene	100
Vaneecke Willy (O.168)	1.000
Bemanning O.518	1.500
Van Acker Marcel (N.736)	500
Zonnekeyn Jean - Oostende	100
Rederij Rathé & Kiekens (O.306)	3.000
Visserstehuis "De Bolle"	5.000
Steunfonds van het Beschermingscomité voor Verlaten Kinderen	5.000
Rederij Gerda (O.229)	1.000
N.E. - Antwerpen	1.000
Animalia Produkten - Denderleeuw	5.000
Sunair NV - Oostende	5.000
Bemanning O.101	1.000
North Sea Stores - Oostende	5.000
Compagnie Maritime Belge - Antwerpen	1.000
S.K.B. - Oostende	1.000
Restaurant 't Schuurke - Oostende	500
Fonds Maurits Bossuyt	47.000
Van Praet-Dansaert - Baasrode	5.000
PVBA Van den Broecke-Schiltz (Z.289)	5.000
Verheye Joël - Zeebrugge	1.000
Neyts Leopold - Knokke-Heist	1.000
Scheepswerven van Langerbrugge	1.000
PVBA Degroote M. & Kinderen (Z.573)	1.000
Hand in Hand - Zeebrugge	10.000

Willemkens Bernard (Z.494)	1.250	Desmedt Achiel - Z.472	1.000
Deroose Jos - directeur Hand in Hand Zeebrugge	1.000	Vanwege 16 vrienden uit het Brugse	1.700
E.P. Schoenmaker - pastoor Zeebrugge	2.000	Oudleerlingenbond Ibis - Oostkust	5.000
PVBA Noordhinder - Knokke-Heist	5.000	Calcoen Roger - N.15	500
Van Heetvelde August - Blankenberge	1.000	Calcoen Raymond - N.738	500
Jozef Verbanck - Nieuwpoort	1.000	Vercoutter & Vanthuyne - N.88	500
Naamloos	1.200	Tourlousse Daniël - N.172	500
Brouckxon Edward - Oostende	100	Calcoen André - N.788	500
Bemanning Z.47 "Saturnus"	1.200	Leguin Urbain - N.752	500
Bemanning Z.526 "Venus"	1.200	Beuckels Charles - N.575	500
Bank Brussel Lambert - Zeebrugge	500	Calcoen René - N.211	500
Ponjaert Lucien - Blankenberge	1.000	Vanhoutte Ronny - N.700	500
Foto Maya - Blankenberge	150	Aesaert Alain - N.710	500
Café "In de Garnaalvanger" - Blankenberge	100	Vercoutter Norbert - N.723	500
Couture Georgette - Blankenberge	500		
Allemeersch Gerard - De Haan	500		
Rederij De Bounty pvba + bemanning	10.000	Totaal afgesloten op 14 januari	373.898

OPBRENGSTEN PER VAARTUIG IN DE ZEEBRUGSE VISMIJN IN 1981

Hierbij publiceren we de opbrengsten per vaartuig bij verkoop in de Zeebrugse vismijn. Uitschieter hierin is de Z.16 «Kon Tiki II» van de gelijknamige rederij. Dat vaartuig bijt de spits af met een jaaromzet van ruim 32 miljoen en dat is nog acht miljoen méér dan de toprecette die te Oostende werd opgetekend voor de O.81 «John», een grote IJslandtreiler dan nog.

Andere meldenswaardige opbrengsten zijn deze van de Z.289 «Jan Breydel» van de rederij Vandenbroucke-Schiltz (ruim 27 miljoen), de Z.162 «Van Dyck» van reder Gheselle Robert (met ruim 26 miljoen), de Z.99 «Terra Nova» van de gelijknamige rederij (met iets boven de 25 miljoen) en de Z.98 «Op Hoop van Zegen» van reder Vantorre Amedé (met ruim 23 miljoen).

Bij de garnaalvissers springt vooral de jaaropbrengst van de Z.500 «De Hoop» in het oog. Dat vaartuig verkocht voor 3 miljoen 725.889 fr aan garnaal terwijl daarnaast nog voor 1 miljoen 662.060 fr aan vis werd verkocht. Toprecette voor wat de garnaal betreft, komt echter op naam van de Z.586 «Mermaid» want dit vaartuig liet een totale omzet van 3 miljoen 940.845 fr optekenen. Dat vaartuig voerde daarentegen geen vis aan.

Bijgaande tabellen geven de opbrengst per vaartuig bij verkoop in de Zeebrugse vismijn weer.

GARNAALVAARTUIGEN

	Garnaal	Deelvis	Vismijn	Vis
Z.184	2.341.285	+ 59.006	+ 13.671	
Z.201	752.781	13.900	3.508	+ 2.290.877
Z.300	1.572.973	8.060	34	
Z.400	1.926.540	34.898	994	2.177.070
Z.403	1.633.041	30.550	2.949	1.992.958
Z.429	68.054		231	
Z.430	2.889.112	102.238	4.927	
Z.427	2.664.307	29.630		42.720
Z.445	2.607.911	26.970	4.927	
Z.447	2.858.543	30.080	4.917	
Z.471	2.144.655	51.738	3.521	2.287.443
Z.472	1.799.826	51.920	3.905	2.287.443
Z.473	1.220.542	19.500	2.087	
Z.474	1.885.735	40.800	17	1.179.487
Z.494	3.175.206	63.110	8.067	120.663
Z.500	3.725.889	52.765	41.191	1.662.060
Z.501	1.558.957	22.700	1.487	1.992.958
Z.536	3.332.377	96.930	10.396	
Z.548	1.704.089	14.170	2.867	2.177.070
Z.538				1.442.179
Z.553	2.840.819	51.238	6.125	
Z.554	2.079.137	46.310	8.397	2.924.825
Z.586	3.940.845	31.530	7.141	
Z.601	1.498.570	27.570	360	2.108.014

OPBRENGSTEN PER VAARTUIG IN DE STEDELIJKE VISMIJN VAN ZEEBRUGGE IN 1981

B.5	16.391.148	Z.55	5.273.494	Z.186	12.950.409	Z.317	450.380	Z.509	9.387.269	Z.571	1.636.401
Z.12	5.358.177	Z.60	4.148.551	Z.189	12.624.442	Z.402	7.015.792	Z.510	11.884.802	Z.573	10.678.662
Z.14	14.784.162	Z.72	852.733	Z.196	20.349.468	Z.405	222.670	Z.512	8.739.437	Z.574	11.775.289
Z.16	32.535.142	Z.84	21.465.861	Z.198	7.994.107	Z.408	8.475.941	Z.519	14.265.846	Z.576	16.141.151
Z.19	21.166.571	Z.92	22.183.611	Z.200	17.016.350	Z.418	8.881.039	Z.525	5.895.163	Z.578	5.831.107
Z.27	21.596.502	Z.98	23.668.273	Z.209	5.248.354	Z.424	12.305.300	Z.526	18.550.589	Z.580	5.148.394
Z.30	18.545.076	Z.99	25.034.280	Z.296	20.149.094	Z.427	4.649.392	Z.533	5.927.274	Z.582	7.623.427
Z.38	2.892.886	Z.105	18.404.222	Z.289	27.118.087	Z.431	10.143.320	Z.542	1.202.299	Z.583	1.289.598
Z.40	7.711.245	Z.126	9.851.973	Z.307	10.364.478	Z.462	15.125.268	Z.559	11.374.480	Z.584	15.404.248
Z.41	8.544.213	Z.128	2.631.257	Z.313	7.643.679	Z.465	8.404.469	Z.560	4.861.071	Z.589	6.899.726
Z.42	14.675.241	Z.161	8.992.066	Z.315	5.657.555	Z.484	9.924.137	Z.563	7.767.837	Z.596	12.651.525
Z.43	15.550.927	Z.162	26.875.176	Z.319	11.514.840	Z.492	7.821.383	Z.564	9.575.965	Z.600	1.626.057
Z.44	16.011.563	Z.176	13.486.436	Z.321	12.080.079	Z.497	10.496.335	Z.568	6.949.424		
Z.47	10.359.796	Z.180	2.077.823	Z.324	13.049.002	Z.506	17.439.931	Z.569	8.674.712		
Z.53	13.917.614	Z.181	10.103.626	Z.331	11.414.087	Z.507	11.217.342	Z.570	1.425.975		

JAAROVERZICHT VAN AANVOER- EN OPBRENGST IN DE NIEUWPOORTSE VISMIJN

Overwegende dat het dienstjaar 1980 een jaar was met een bruto-opbrengstcijfer van 101.530.664 fr, hetgeen werkelijk als een mooi resultaat voor de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort bestempeld mocht worden, kon niet vermoed worden dat er zich een lichte recessie in het dienstjaar 1981 zou voordoen.

Het dienstjaar 1981 geeft uiteindelijk als verkoopcijfer in de Stedelijke Vismijn het bedrag van 98.897.709 fr. Deze lichte achteruitgang is aan tal van onvoorziene toevallen te wijten, zoals overvloedig stormweer, motorpech, krukasbreuk, enz...

Volgende tabellen geven een duidelijk overzicht nopens de evolutie der aangevoerde soorten en hun verkoopwaarde.

De mijnrechten aan 3 % brachten 2.967.362 fr op.

AANVOER IN KG			
1980		1981	
Bodemvis	2.281.476 kg	2.058.361 kg = min	223.115 kg
Garnaal	74.688 kg	35.859 kg = min	38.829 kg
Haring	32.700 kg	276.772 kg = meer	44.072 kg
TOTAAL	2.388.864 kg	2.370.992 kg = min	17.872 kg

OPBRENGST IN WAARDE			
1980		1981	
Bodemvis	95.250.101 fr	93.407.188 fr = min	1.842.913 fr
Garnaal	5.873.488 fr	3.831.853 fr = min	2.041.635 fr
Haring	407.075 fr	1.658.668 fr = meer	1.251.593 fr
TOTAAL	101.530.664 fr	98.897.709 fr = min	2.632.955 fr

Er werden 223.115 kg vis minder aangevoerd voor een waarde van 1.842.913 fr en 38.829 kg garnaal voor een waarde van 2.041.635 fr. Doch de haringaanvoer steeg met 244.072 kg dit met een meeropbrengst van 1.251.593 fr. Gemiddelde prijzen der bodemvis bepalen heeft geen zin en is geen waarheidsgetrouwe weergave der realiteit. Onmogelijk kan men een vergelijking maken tussen de aanvoerwaarde van tong, tarbot en staartvis tegenover de aanvoerwaarde van wijting en pladijs.

Het gamma der verschillende aangevoerde soorten en diverse bekomen prijsnoteringen kent een te grote uiteenlopende deviatie.

De mindere aanvoer van vis is te wijten aan motorpech van N.723, N.759, N.575, N.700 en N.88 die gedurende een lange periode de visserij niet konden bedrijven.

De mindere opbrengst van garnaal spruit voort uit het feit dat steeds minder vaartuigen de garnaalvisserij bedrijven. De vangsten zijn niet lonend genoeg om de stijgende brandstofprijzen en sociale lasten te kunnen recupereren. De 35.859 kg garnaal werden aangevoerd uit 347 vangsten en bracht 3.831.853 fr op tegen een gemiddelde jaarprijs van 106,86 fr/kg (1980 gaf een gemiddelde jaarprijs van 78,64 fr/kg).

Ook in de andere havens en de andere E.E.G.-landen steeg de prijs der garnaal, zodat deze soort delicatessie werkelijk voor de verbruiker een dure aangelegenheid wordt.

Waar gedurende vier jaar het verbod op de haringvisserij uitgevaardigd werd, mocht dit jaar terug de haringvisserij bedreven worden. Ook aan de Belgische reders werd door de E.E.G.-normen een contingent toegekend. 276.772 kg haring werden aangevoerd voor slechts 1.658.668 fr. Het haringseizoen werd een echte tegenvaller en duizenden tonnen dienden tegen de interventiewaarde naar de vismeelfabriek te worden verwezen. Voor de afslag kon slechts de vismeelprijs, zijnde 2,50 fr/kg geboekt worden. Dit heeft zijn oorzaak in het feit dat er nog weinig rokerijen en verwerkende inleggerijen bestaan om een massale haringaanvoer te kunnen verwerken.

SCHOOL- EN TOERISTISCHE BEZOEKEN AAN DE VISMIJN

Gedurende 1981 werd de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort met een bezoek van 181 groepen vereerd. Aan 11.208 leerlingen en toeristen werd uitleg verstrekt over de evolutie der visserij en haar nevenvertakkingen,

dit in het Nederlands, Frans en Duits. Tevens werd voor de Duitse toeristen eveneens een speciale folder in het Duits opgesteld nopens de Nieuwpoortse visserij. Reeds talrijke groepen en scholen hebben hun aanvraag voor een geleid bezoek ingediend, zodat verwacht mag worden dat 1982 in de Stedelijke vismijn een druk toeristisch jaar worden zal en dat de Nieuwpoortse visserij de toeristen verder blijft boeien.

OPBRENGST BIJ VERKOOP IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

NIEUWPOORTSE VAARTUIGEN		ZEEBRUGSE VAARTUIGEN	
N.709	600.095	N.710	1.923.211
N.710	1.923.211	N.720	5.623.916
N.720	5.623.916	N.723	5.483.002
N.723	5.483.002	N.736	2.182.317
N.736	2.182.317	N.738	5.400.729
N.738	5.400.729	N.752	828.398
N.752	828.398	N.782	1.123.149
N.782	1.123.149	N.788	2.888.243
N.788	2.888.243	TOT.	93.795.904
TOT.	93.795.904	Z.12	1.224.621
		Z.14	261.907
		Z.43	524.902
		Z.55	272.307
		Z.474	814.937
		Z.512	354.780
		Z.522	506.201
		TOT.	3.959.655

OOSTENDSE VAARTUIGEN		VREEMDE VAARTUIGEN	
O.26	77.805	KG.9	131.059
O.123	358.273	YE.52	425.811
O.260	81.806	TOT.	556.870
O.306	41.014		
O.555	25.452		
TOT.	584.350		

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

HET WERK VAN ONS RIJKSSTATION VOOR ZEEVISSERIJ

In huidig nummer publiceren wij het vervolg en slot in verband met het activiteitenverslag dat door het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende werd opgemaakt.

Aldus hebben wij het in eerste instantie verder over het **TECHNISCH ZEEVISSERIJONDERZOEK**, waarna achtereenvolgens nog het **KWALITEITSONDERZOEK** en het **TECHNOLOGISCH ONDERZOEK** aan de beurt komen.

VII. STUDIE OVER DE WRAKKEN

Bestaande wrakkenlijsten werden per gebied verder aangevuld.

Voor een beperkt gebied werd de programmering van de wrakken uitgewerkt. Met het oog op een eventuele uitbreiding van de programmering werden de deccapositions van de wrakken van het Kanaal, de Noordzee en de Ierse Zee in geografische coördinaten omgezet.

Een eerste ontwerp van een reproduceerbaar cassettesysteem omtrent de distributie van de posities van de wrakken werd bestudeerd.

VIII. AANPASSING EN OMBOUW VAN VAARTUIGEN

Aan kustvissers werd advies verleend m.b.t. het plaatsen van spoel- en sorteermachines al dan niet met automatische toevoer. Ook werd geadviseerd over verschillende types van nieuwbouw, nl. betreffende de deck-lay-out, de polyvalentie van het vaartuig en de behandeling van het vistuig.

Een eerste voorontwerp voor een nieuw onderzoeksvaartuig werd opgemaakt.

IX. ARBEIDSSTUDIES BIJ TOEPASSING VAN NIEUWE TECHNIEKEN

De vergelijkende arbeidsstudie over de spoel- en sorteermachine met automatische bevoorradings wees op een beduidende tijds winst t.o.v. de klassieke spoel- en sorteermachine. Deze tijds winst is vooral te danken aan het wegvallen van de wachttijden en het oordeelkundig gebruik van de sorteereenheid.

Aan boord van een Nederlands boomkorre vaartuig werd een oriënterende studie over de vangstsorteerder voor platvis verricht. De toepassing van deze machine elimineert de ergonomisch meest ongunstige aspecten van de vroegere vangstverwerkingsmethode. De eerste bevindingen ten aanzien van de bescherming van de ondermaatse vissstapels waren eveneens hoopgevend.

X. STUDIE VAN DE BRANDSTOFBESPARENDE MOGELIJKHEDEN IN DE ZEEVISSERIJ

Gegevens over brandstofbesparende mogelijkheden verkregen uit het buitenland werden bestudeerd.

Voor de Belgische visserij werd de verhouding energie input/energie output van de vaartuigen berekend; in dit verband werden de vaartuigen

geklasseerd, o.m. volgens de gebruikte visserijmethoden. De energiebesparing werd ook onderzocht in functie van de bestaande controle apparatuur voor het meten van het brandstofverbruik.

**

In het afgelopen jaar werd deelgenomen aan de werkzaamheden van het «Fish Capture Committee» van de I.R.O.Z., alsmede aan de activiteiten van de werkgroepen van dit komitee, nl. de «Working Group on Research and Engineering Aspects of Fishing Gear, Vessels and Equipment» en de «Working Group on Research and Engineering Aspects of Fishing Gear, Vessels and Equipment» en de «Working

C. KWALITEITS-ONDERZOEK

I. STUDIE VAN DE KWALITEIT VAN VERSE VIS

Het algemeen onderzoek naar de versheidsgraad van vis werd verder gezet en had betrekking op de gebruiksmogelijkheden van de verschillende objectieve kwaliteitsbepalingsmethoden.

De evaluatie van de bepaling van het inosine-monofosfaat (IMP) als versheidsindicator werd beëindigd. De methode bleek weinig bevredigende resultaten te geven wegens de sterke biologische spreiding van de aanvangswaarden.

Bij het onderzoek van de biologische kwaliteit van verse vis werd de studie van de kolorimetrische eiwitbepaling i.p.v. de klassieke Kjeldahlanalyse verder gezet.

Met betrekking tot de factoren die de kwaliteit van de verse vis op een negatieve manier kunnen beïnvloeden, werd de studie van het fenolgehalte in mariene organismen verder doorgevoerd. Hieruit bleek dat het gehalte laag te noemen is.

II. STUDIE VAN DE KWALITEITSBEPALING VAN DIEPVRIESVIS

De systematische kwaliteitsstudie van de voor naamste diepgevroren vissoorten werd verder gezet. Kabeljauw-, schelvis-, leng- en steenbolkfilets werden getest. Volgende methoden werden bestudeerd: dimethylamine, SH-groepen, viscositeit van waterig visbrij, textuur, melkzuur, oplosbare eiwitten.

De studie van de kolometrische bepaling van de oplosbare eiwitten werd eveneens voortgezet.

III. STUDIE VAN DE ZIEKTEN EN PARASIETEN OP KOMMERCEIELE VISSOORTEN

Het aanleggen van histologisch materiaal van de belangrijkste vissoorten werd aangevat. Vooreerst werden een aantal methoden uitgetest en de meest waardevolle werden voor verder onderzoek weerhouden. Met betrekking tot

het fixeren gaat de voorkeur naar de Davidson fixatiemethode. Bij deze fixatie wordt zeewater gebruikt om de osmotisch gevoelige weefsels van zeeorganismen te beschermen. Bij het kleuren van de doorsneden werd de haematoxyline-eosine kleuring, eventueel gevolgd door een specifieke kleuring weerhouden. De bekomen histologische doorsneden moeten dienen als vergelijkbaar materiaal bij de behandeling van besmette individuen.

Bakteerologische analyses werden uitgevoerd op uit USA ingevoerde zalm. Er werd vastgesteld dat zalm geïnfecteerd was door *Henneguya salminicola*, een parasiet behorend tot de klasse van de Sporozoa. De bacteriële inflammatie moet als secundair worden beschouwd en werd gedetermineerd als *Acinetobacter Lwoffii*.

Uiteindelijk werd de «black spot disease» bij garnalen verder bestudeerd. De determinatie van de gevonden bacteriën werd aangevat.

IV. STUDIE VAN INTERNATIONALE KWALITEITSNORMEN

In het kader van de «Codex Alimentarius» (FAO/WHO-programma) werden de voorgestelde normen en objectieve kwaliteitsbepalingsmethoden van vis en visserijproducten naar Belgische bedrijfsomstandigheden geëvalueerd en beoordeeld. Bijzondere aandacht ging verder naar de normen voor diepgevroren visblokken, gepaneerde visproducten (fish-sticks en visporties), de normen voor ingeblikte makreel en zalm, de organoleptische keuringsschema's, de defectentabellen en de objectieve laboratoriummethoden.

Verder werd deelgenomen aan de werkzaamheden van de «West-European Fish technologists Association». De systematische studie van de bepalingmethoden van verontreinigingen in visfilets werd verder gezet. Een snelle ontdooimethode voor de bepaling van de glazuurlaag van individueel ingevroren vis werd voorgesteld.

D. TECHNOLOGISCH ONDERZOEK

I. TECHNOLOGISCH ONDERZOEK OP VERSE VIS EN DIEPVRIESVIS

De studie van de invloed van citroenzuur op de houdbaarheid van visfilets werd afgerond. Met rog, rode zeebaars en koolvis werden gunstige resultaten bekomen. Met kabeljauw was dit niet het geval.

De studie van de invloed van het invriezen en ontdooien op de verdere houdbaarheid van de ontdooide vis werd verder gezet. Uit de eerste resultaten blijkt dat het diepvriezen de houdbaarheid van de ontdooide vis niet in gevaar brengt.

De invloed van het koken op de aanwezigheid van indooi in rauwe en gekookte garnalen werd bestudeerd. Tevens werd op garnalen afkomstig van India, Senegal, Taiwan en Maleisië een aantal rauwe en gekookte monsters onderzocht, met als doelstelling het vinden van een relatie tussen het bacterieel bederf en de indoolproductie.

II. STUDIE VAN BEREIDE VISGERECHTEN

Op het gebied van de «kant-en-klare» maaltijden werd een aanvang gemaakt met de studie van de bewaarcapaciteit in open vriesmeubel (-18° C) van gerechten op basis van vis. In het onderzoek werden o.m. opgenomen : kabeljauw in kaassaus, staartvis en prei in wijnsaus, heilbot en fijne groenten in roomsaus. Van deze bereide schotels werd het produktieschema onderzocht en aan de hand van de bekomen gegevens verbeteringen aangebracht.

Bij de produktie van garnalenkroketten werden de grondstoffen en de invloed van de bewaarduur op de mikrobiologische belasting van garnaalpasta bepaald. De mikrobiologische kontaminatie gedurende het produktieproces van garnaalkroketten werd eveneens gedetermineerd. Het onderzoek wees uit dat het extruderen zelf, de kontakten van het extrusiemateriaal met de lopende band, het beslag, het paneermeel en het manueel contact een aanzienlijke hoeveelheid Coliformen in het produkt introduceerden.

In azijnzuur gekookte doornhaamoten met gelatine werden bereid en de bewaarcapaciteit werd onderzocht. De houdbaarheid bij 2° C en 8° C was respectievelijk 30 en 15 dagen. Het produktieschema zal worden aangepast en geautomatiseerd. Uiteindelijk werd een aanvang gemaakt met het onderzoek van de bewaarcapaciteit van pizza's op basis van schaaldieren en kaas. De houdbaarheid was 7 dagen. De bereidingswijze zal worden onderzocht.

III. STUDIES VAN HET VOORVERPAKKEN VAN VERSE VIS

De toepassingsmogelijkheden van het hypoxanthinegehalte als kwaliteitskriterium voor voorverpakte vis werd verder nagegaan.

De invloed van het aanwenden van preservatieven werd verder onderzocht op voorverpakte rog en doornhaai.

In het afgelopen jaar werd eveneens de kwaliteit van de voornaamste vissoorten, zoals die door de grote distributiebedrijven aan de konsument worden aangeboden, bestudeerd.

IV. STUDIES VAN HET VERPAKKEN VAN DIEPVRIES

De studie van de invloed van verschillende laminaatverpakkingen op de houdbaarheid van diepgevroren vis werd verder gezet.

Resultaten werden bekomen i.v.m. het kwaliteitsbehoud van kabeljauwfilets bij -21° à -25°C.

De studie over de invloed van de ontdooiwijze, inzonderheid in of uit verpakking, op de bacteriologische zuiverheid van kabeljauwfilets en van garnalen werd verder gezet.

V. STUDIES IN VERBAND MET DE BEV-METHODEN

In een vorig verslag werd gewezen op de noodzaak een beter inzicht te verwerven in de foutenbronnen die inherent zijn aan het gebruikte materiaal en die medebepalend zijn voor de reproduceerbaarheid en de akkuraatheid waarmede een analytische techniek resultaten oplevert. Het verzamelen, het onderzoek en de discussie van de gegevens in verband met de klassieke weegapparatuur werd in de loop van het jaar afgerond. Een aanvang werd gemaakt met het groeperen van informaties die in de loop van de jaren werden bijeengebracht en die betrekking hebben op het volumetrisch materiaal. Met de interpretatie van deze gegevens werd aangevangen.

FISHING NEWS BOOK LIMITED

Fishing News Book Ltd, Farnham Surrey England, 1, Long Garden Walk, die regelmatig lijsten en boeken laat opstellen en uitgeeft over de visserij en visserij-onderwerpen, heeft thans een bijzonder goed naslagwerk uitgegeven om eenheid te scheppen in de terminologie waarmede men, al naar gelang de streek, hetzelfde vistuig, gedeelten vistuig, onderdelen, netten, kabels, kettingen, technieken, enz... aanduidt.

Het is een heel goed ingedeeld en overzichtelijk werk, dat op alle vissersvaartuigen van groot nut is waar regelmatig de Britse havens aangedaan worden of waar men in Britse havens te maken heeft met het aanschaffen van onderdelen of het laten uitvoeren van herstellingen aan het vistuig. Dit werk geeft een beschrijving van het vistuig, het soort net, de vele onderdelen, de sleep- en andere kabels en weiers, ringen, kettingen, power-blokken, enz., enz... en geeft de officiële benaming alsmede de benaming verschillend van streek tot streek en zelfs van haven tot haven, afwijkend van de officiële benaming.

Er zijn eveneens 32 bladzijden illustraties over de verschillende en verscheidene soorten netten met al de onderdelen met de specifieke namen van de samenstellende stukken, kabels, touwen, grippen, shackles, sluitstukken, pinnen, enz. evenals vistuig als fuiken, potten, stroppen, enz...

Dit boek is te verkrijgen tegen de prijs van 15 pond ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30 Oostende.

KONINKRIJK BELGIË — MINISTERIE VAN FINANCIËN

14,25 % LENING 1982 - 1989

RENTE. — 14,25 % 's jaars vanaf 5 februari 1982.

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

De coupures van 5.000 frank worden als bijpassing afgeleverd.

AFLOSSING. — Uitsluitend door terugkoop.

TERUGBETALINGSPRIJS. — Tegen het pari op de eindvervaldag van 5 februari 1989.

UITGIFTEPRIJS. — 99,50 %.

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

INSCHRIJVING

van woensdag 20 januari tot donderdag 4 februari 1982

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

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

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

Brussel, 12 januari 1982.

De Minister van Financiën,
W. DE CLERCQ

(8792V)

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Nog tien schepen in vier dagen voor Oostende. Ook de tweede week van 1982 was dus niet veel zaaks. Geen enkele ben IJslandvis zelfs dit keer. Tong werd alleen vrijdag en dinsdag gebracht. Ook van deze soort dus weinig te zien. De staartvis die dinsdag gebracht werd was nog voorzien van de kop. De prijs lag tussen 50 en 150 fr wat met drie mag vermenigvuldigd worden om de normale prijs te bekomen. Voor alles werd een flinke prijs betaald. Kabeljauw noteerde tussen 80 en 92 fr, voor gul werd tussen 52 en 82 fr betaald. Lagere prijzen op de dinsdagmarkt. De Westschepen, er waren praktisch alleen zulke schepen op de markt, zorgden vooral voor ruime vangsten wijting. Grote sortering kreeg rond de 40 fr en kleine sortering rond de 33 fr het kg. Zodoende werden het toch nog flinke opbrengsten, soms na korte reisjes. Vooral de O.285 deed het erg goed en kwam na een achttal dagen al naar de thuishaven om ruim 800.000 fr te besommen.

Voor tong werd vrijdag de hoogste prijs betaald, de kwaliteit was toen ook best. De grote en driekwartsortering haalden toen tot bij de 400 fr, dinsdag lag die prijs een stuk lager. Kleine tong bleef tussen 97 en 130 fr het kg noteren. Voor pladijs bleven de prijzen eveneens tamelijk hoog. Zo kreeg schol tot 50 fr en meer en gingen de andere soorten tussen 28 en 39 fr van de hand.

De haringvissers hebben wel een betere week achter de rug dan de voorgaande. Vooral op het einde van voorgaande week waren de vangsten heel wat beter en kregen we tot 300 benen op één dag. De prijs varieerde tussen 470 en 670 fr de ben, dit volgens de grootte van de aanvoer.

De garnaalprijs is op het einde van verleden week nogal gedaald en viel een eind onder de 100 fr. Vis wordt door de kustvissers nog steeds niet aangevoerd.

dag. vis tong fr.

DONDERDAG 7 JAN. 1982

KUST			
O.141/369	1	854	407.488
O.135/275	1	600	288.000
O.127/303	1	396	186.140
N.708/709	1	262	126.774

VRIJDAG 8 JAN. 1982

WEST			
O.83	15	125	782.248
KUST			
O.141/369	1	242	116.160
N.135/275	1	274	131.466
N.708/709	1	573	217.626
N.3/279	1	1002	471.260
O.127/303	1	863	405.610
O.306/N.752	1	586	236.500

MAANDAG 11 JAN. 1982

WEST			
O.309	16	200	532.324
O.285	8	315	829.306
O.134	10	275	638.250
O.35	11	195	556.595
KUST			
O.306/N.752	1	47	29.320
N.708/N.709	1	145	94.450
O.141/369	1	61	37.440

DINSDAG 12 JAN. 1982

KANAAL			
O.168	21	230	1.345.405
WEST			
O.26	8	210	463.092

KUST
N.3/279 619 332.602

WOENSDAG 13 JAN. 1982
N.706 9 405 829.850

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 7 JAN. 1982

Z.92 W	4000	360	1.588.300
Z.40 W	250	100	547.420
			2.135.720

VRIJDAG 8 JAN. 1982

Z.27 W	4000	420	1.401.840
Z.128 W		200	11 614.970

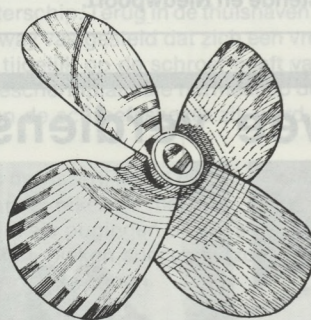
KANAAL (GUL/HARING)

Z.400/548	40.316
Z.554/560	61.346

 VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie

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

Z.403/501 87.340
Z.201/601 18.350
Z.578/580 125.020
Z.494 K 11.880
2.361.062

MAANDAG 11 JAN. 1982

Z.331 W	1400	250	9	684.860
Z.402 W	50	40	6	139.000
Z.324 W	1000	150	6	566.630
Z.533 W		50	5	207.440
Z.582 W		50	5	215.320
Z.53 W	4000	350	6	1.556.510
Z.296 N	3900	350	6	1.496.840
Z.99 N	3500	200	9	1.591.770
				6.458.360

DINSDAG 12 JAN 1982

Z.497 **145.140**

WOENSDAG 13 JAN. 1982

Z.576 W	800	90	8	499.210
Z.14 W	1800	100	8	915.230
Z.162 KN	4500	260	17	2.308.420
KANAAL (HARING)				
Z.400/548	4000			14.576
Z.403/501	4000			115.090
Z.560/554	7500			

Voorlopig totaal 3.742.526

NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 JANUARI 1982

VIS		
N.88	439 kg	25.250 fr.
N.700	439 kg	25.250 fr.
N.172	656 kg	30.542 fr.
N.788	657 kg	30.542 fr.

GARNAAL

N.575	221kg	27.038 fr.
N.211	89 kg	9.932 fr.

Slechts twee koppels spanvissers losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Drie koppels spanvissers hebben reeds de gulvisserij stopgezet en schakelden opnieuw naar de plankenvisserij over. Dit laat vermoeden dat komende week opnieuw meer Westvis aangevoerd zal worden. Kabeljauw werd tegen 5.000 à 5.300 fr. de ben opgekocht en gul tegen 3.300 à 3.750 fr. de ben. Voor de voorkleine gul noteerde men 3.100 à 3.300 fr. de ben. Grote wijting kreeg 2.000 à 2.300 fr. de ben en kleine wijting 1.450 à 1.550 fr. de ben. Grote pladijs bekwam 42 à 50 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs 40 à 45 fr./kg en visjes 35 à 40 fr./kg. Zandschar werd tegen de marktwaarde van 50 à 60 fr./kg aangekocht. Tevens werden twee vangsten garnaal aangevoerd die hun afzetgebied kenden tegen een prijs variërende van 105 tot 122 fr./kg.

MAANDAG 11 JANUARI 1982

VIS		
N.590	526 kg	19.731 fr.
N.738	3.935 kg	75.697 fr.
N.710	1.394 kg	61.435 fr.
N.723	3.263 kg	136.117 fr.

Op de maandagmarkt losten vier vaartuigen van de West hun vangst. Het ongunstige winterweer belemmerde de vaartuigen der West hun gewone visserij te bedrijven.

Tong werd niet aangevoerd en de weinige koopjes varia kregen 180 à 210 fr./kg. Grotere pladijs kocht men tegen 1.750 à 2.250 fr. de ben aan, middenslag- of drielingspladijs tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben en visjes tegen 1.200 à 1.600 fr. de ben.

Kabeljauw werd tegen 4.800 à 5.250 fr. de ben geveild en gul tegen 2.400 à 4.700 fr. de ben, dit volgens sortering en kwaliteit. Voor de voorkleine gul wordt zelfs 2.180 à 2.400 fr. de ben goteerd. Grote wijting bekwam 2.000 à 2.100 fr. de ben en kleine wijting 1.400 à 1.600 fr. de ben. Tongschar boekte men aan 115 tot 155 fr./kg, grote zandschar aan 1.700 tot 1.900 fr. de ben en kleine zandschar aan 1.100 tot 1.300 fr. de ben, wijl voor knorhaan 40 à 50 fr./kg werd betaald.

De slechte toestand der verkeerswegen was er oorzaak van dat sommige leurders niet op de markt aanwezig waren. Desondanks alles kon de prijsnotering toch lonend genoemd worden.

WOENSDAG 13 JANUARI 1982

Geen aanvoer

De aanhoudend heersende Oostenwind verhindert de resterende spanvisserij uit te varen en zet een lelijke pad in de korf der garnalvisserij. Ook de kleinere schepen der West dienden in veilige haven een gunstige weerskentering af te wachten, zodat het voor de aanvoer in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort een visloze woensdagmarkt werd.

VISWINKELWAGEN te koop

☎ (059) 29.00.35

(8787V)

NIEUWPOORTSE TREILER LOOPT AVERIJ OP IN DE THUISHAVEN

De N.723 «Palliet» van reder Vercoutter Norbert lag gemeerd in de Nieuwpoortse thuishaven, langs de Handelskaai. Door het rijkzende water is een visplank klem komen te zitten onder een wrijfhout waardoor die visplank brak. Hoe dat mogelijk is? Gewoon door het feit dat sommige wrijfhouten vernieuwd werden waardoor het nieuwe gedeelte veel harder is dan het totaal vermoldde oude gedeelte. Gekomen aan het nieuw deel van het wrijfhout wil die natuurlijk van geen wijken weten waardoor de visplank klem kwam te zitten en finaal afbrak.

Er bestaan ook plannen om nieuwe ladders aan te brengen; er liggen er zo'n zeventigtal op de kaai te wachten op inheien maar het heet dat dit niet voor morgen zal zijn want de aannemer, die met de werken belast is, heeft een gedeelte van zijn volk afgedankt omdat... hij geen centen kreeg van het betrokken ministerieel departement. Da's ook al niets nieuws!

Verwachtingen

MAANDAG 18 JANUARI 1982

IJSLAND : O.318 (900 m. t.t.z. 240 kab.-gul, 120 rode zeebaars, 70 koolvis, 320 leng, 80 gul, 30 schelvis, 10 heilbot, 50 varia).

KANAAL : O.118, Z.499, Z.34, N.719.

WEST : Z.38, O.705, Z.483, O.206, O.114, O.229, N.45, O.274.

MONKEY BANK : O.232.

DINSDAG 19 JANUARI 1982

KANAAL : Z.183, N.36.

WEST : N.579.

WEST : Z.502, N.597.

● **TE HUUR** : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en STUDENTENKAMERS, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. : „Mon Séjour”, Londenstraat 8, Oostende. Int. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

„HET VISSERIJBLAD”

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

Uurtabel der afvaarten

voor de week van 17 tot 23 januari 1982

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.45 en te 14.45

Dagelijks te 07.35, behalve op 17 en 23.1.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 21.00

Dagelijks te 18.00 en te 23.59, behalve op 23.1.82

Dagelijks te 18.00 en te 23.59, behalve op 23.1.82

Dagelijks te 06.00, behalve op 17 en 18.1.82

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.45 en te 05.15

Dagelijks te 03.30, behalve op 17.1.82

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00

Dagelijks te 04.00, behalve op 17.1.82

Dagelijks te 07.00, behalve op 17 en 23.1.82

Dagelijks te 10.00, behalve op 17 en 18.1.82

Dagelijks te 22.00, behalve op 23.1.82

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45

Dagelijks te 20.55, behalve op 23.1.82

3UURTABEL DER OVERVAARTEN :

Jetfoil

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 8.40, te 13.50 en te 19.45

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.25, te 15.25 en te 21.95

Twee verdienstelijke mensen op rust



Tijdens de traditionele eindejaarsreceptie voor het personeel van de havendienst en vismijn werd tevens hulde gebracht aan twee mensen die de pensioengerechtigde leeftijd bereikt hebben en dus op rust gaan. Dat was het geval voor sluismeester Henri Aesaert en slipwayman John Moreau (beiden op de voorgrond). Beide verdienstelijke mensen kregen het stadsplakket aangeboden. Ook namens onze redactie nog vele jaren genieten van een verdiende rust!

VISAANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.
8 jan.	2	2.272	114.434
11 jan.	4	9.118	392.980

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Minimum	Maximum
8 jan.	2	310	34.120	105	122

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	11 jan.	12 jan.	13 jan.
Lappen	255	.....	.....
Grote	316	.....	.....
3/4	310 331	.....	.....
Bloktongen	259 283	.....	.....
Vóór-kleine	179 194	.....	.....
Kleine	122 130	.....	.....
Slips	97 100	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	263 292	279	282 286
Bloktongen	384 422	411	358 363
Fruittongen	363 420	425	330 359
Schone kleine	239 299	265	252 274
Kleine	146 163	184	156 160
Tout petit	118 124	139	125 128
Slips	102 108	.....	111 114

NIEUWPOORT

Tong I .....	.....	.....	.....
Tong II .....	.....	.....	.....
Tong III .....	.....	.....	.....
Tong IV .....	.....	.....	.....
Tong V .....	.....	.....	.....
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	11 jan.	12 jan.	13 jan.
Grote		51	52
lek (groot-klein)		39	47
Derde slag		32 35	49
Platjes		16 23	23

ZEEBRUGGE

I	36 40	27 28	60 49
II	34 36	38 40	58
III	32 36	40	54
IV	28 31	23 24	24 27
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	35 45	.....	.....
Platjes	40 45	.....	.....
Drielingen	24 32	.....	.....

SCHADEGEVALLEN IN DE VISSERIJ

★ Terwijl aan boord van de Z.12 werkzaamheden werden uitgevoerd, werd dit vaartuig, plots aangevaren door de aldaar gemeerde Z.126. Hierdoor werd aan boord van de eerstvernoemde treiler de reling ingedeukt over een lengte van ongeveer anderhalve meter.

★ Bij het binnenhalen van de netten aan boord van de Z.14 werd vastgesteld dat de stuurboordbok bleef haperen. Bij nader toezicht bleek de stuurboordtrommel van de vislier defect. Met behulp van een ketting werden de netten aan boord gehaald.

★ Terwijl de Z.44 gemeerd lag in de haven van Calais, stak plots een hevige stormweder op met stormkracht 10. Onmiddellijk werd door de bemanning alles in het werk gesteld om de veiligheid te verzekeren maar tot vijfmaal toe braken de trossen waardoor het vaartuig tegen de kaaimuur geworpen werd. Hierdoor werden deuken opgelopen aan bakboordzijde ter hoogte van de waterlijn over een lengte van 10 meter. Ook de kaaimuur liep schade op. Nadien werd besloten het vaartuig naar een veiliger meerplaats te brengen maar bij het afmeren brak de tros en kwam met volle kracht tegen het been van matroos Depaepe terecht. Een onderzoek wees uit dat de ongelukkige visser een dubbele beenbreuk had opgelopen. Het is onze vissers niet aangeraden Calais aan te doen, dit een zeer slechte haven zijnde, waar bij het minste slecht weder, schade moet opgelopen worden.

★ Kort na het vertrek uit de thuishaven werd aan boord van de Z.47 een abnormaal verhogen van de temperatuur van de motor vastgesteld. Bovendien werd een harde klop gehoord

in het achterschip. Terug in de thuishaven werd op de slipway vastgesteld dat zich een vreemd voorwerp tijdelijk op de schroef heeft vastgezet. Een beschermplaat die normaal op de stevenbus van de schroefaskoker zit, werd afgerukt.

★ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de Z.84 af te rekenen met een korre in de schroef. Enkele pogingen om de schroef weer vrij te krijgen bleken succesrijk zodat de reis kon verder gezet worden.

★ Op de visgronden werden aan boord van de O.110 abnormale trillingen gehoord. Vastgesteld werd dat zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten, zodat men de sleephulp inriep van de O.101 die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende opsleepte.

★ Aan boord van de Z.198 werd veertien dagen geleden vastgesteld dat een gummipijp van de zoetwaterkoeling was afgebroken waardoor de temperatuur van de uitlaat opliep tot 600°. Bij nader onderzoek bleek dat twee uitlaatbakken gesprongen waren terwijl er eveneens een klop zat in twee cylinders. Noodgedwongen werd dan maar de sleephulp van de Z.484 ingeroepen. De Z.198 niet gedekt zijnde door verzekering, omdat hij zijn premie niet betaalde, ligt nog in Grimsby haven.

★ Aan boord van de Z.424 brak tijdens het winden van de boelen de stuurboordkorrestok; men vermoedt dat metaalmoeheid de oorzaak is. Gezien herstellen aan boord niet mogelijk was werd de terugreis aangevat.

★ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de O.737 een kuiltouw in de schroef. Gezien men er niet in slaagde de schroef weer vrij te krijgen, werd de sleephulp van de O.468 ingeroepen.

★ Nadat de Z.507 wegens stormweder de haven van Boulogne was binnengevaren kwam het aldaar in aanvaring met de Franse treiler «Quentic». Dat gebeurde doordat de eveneens aldaar gemeerde Z.509 en Z.408 met meertrossen aan de Z.507 waren vastgemaakt zonder landvasten. Hierdoor was de druk op de Z.507 te groot geworden waardoor de achtertros brak. Hierdoor kwam men met de voorsteven terecht op de reling en stormkap van de Franse eenheid.

★ Door de Z.509 werd tijdens het afmeren averij veroorzaakt aan de bewaarbak van de garmaal aan boord van de Z.473. Hierdoor is de bedoelde bewaarbak niet langer bruikbaar.

★ In de Oostendse vissershaven werd de aldaar gemeerde O.705 aangevaren door de O.81 die van de slipway kwam. Hierdoor liep eerstgenoemd vaartuig averij op aan de bak en de vorenste galg.

★ Op weg naar de thuishaven, dwars van Duinkerke, werd aan boord van de O.518 een abnormaal geluid gehoord in het achterschip. Toen het toerental van de motor verminderd werd nam ook het geluid af. Op halve kracht werd verder koers gezet naar de thuishaven waar een onderzoek uitwees dat de kogellagerbeugel van de keerkoppeling gebroken was en grote schade, gevolg van een vroeger schroefschade opgelopen werd.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	11 jan.		11 jan.		12 jan.		12 jan.		13 jan.		13 jan.		11 jan.		13 jan.	
Tarbot grote			443	456							471	473				
Tarbot middel	307		349	374	279		328				369	389				
Tarbot klein	207	241	251	289							281	290				
Griet groot	195	217	220	227	176		249				239	242				
Griet middel	176		164	172	143	153	190				169	160				
Griet klein			116	124	95	108					136	132				
Schelvis groot	61	72					80				80					
Schelvis middel																
Schelvis klein																
Heek grote																
Heek middel																
Heek klein																
Lom																
Leng																
Rog I																
Keilrog	95										119					
Rog	91	99	102	113							106					
Tiltlen	88	95	84	92							104					
Scherpstaart	78		108	114							104	119				
Halve mans			56	62							104	119				
Teelt			60	62							68	75				
Katrog	45		30	36	14						28	43				
Kabeljauw	72	93	70	92	88				50	65	68	74	96	105		
Gul (groot)	74	77	70	84	63	75			48	54	69	75	48	94		
Gul (middel)	65	72	68	72	62				45	50	53	62				
Gul (klein)	52	64	54	60	42	61			42		49	58				
Hozemondhamme	389		254	488							102	400				
Wijting groot	40	45	38	42	41	42			37		41	52	40	42		
Wijting klein	28	34	30	32	32	33			29	31	34	36	28	32		
Schar	32	52	24	29	37	43			31	45	20		25	38		
Steenschol	62	197	192	204	80	200	216		80	200	186					
Zeehaai			42	49	53						62					
Hondshaai					11											
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal																
Schartong													115	155		
Volle haring																
IJle haring	12	13														
Haringshaai																
Steenholk	30	38			32				26							
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf																
Pollak																
Zonnevis																
Koningsvis																
Vlaswijting	55	78	52								52					
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			24	34							14					
Bot													14	18		
Rode Poon (roobaard)											55					
Gauwe poon (knorhaan)											40	50				
Rode knorhaan																
Posten			18	21							18	24				

De veelgeprezen traditie wil dat bij een gelegenheid als een jaarwisseling even een blik «terug» en een blik «voortuit» wordt geworpen. Even een moment van stilstand om dan vol goede moed en geladen met even goede voor-nemens de hand weer aan de ploeg te slaan.

Ook het jaar dat nu is afgestoken stond weer volop in het teken van de vangstbeperking; of zo men wil de quoterings. Weinig zinvol is het nader op deze zaak in te gaan. Iedereen, van klein tot groot, die er mee te maken heeft gehad heeft de banden van het knellend keurslijf gevoeld.

Het was echter niet uitsluitend de quoterings die de grote zorgen baarde. Levensgroot doet ieder dag weer het spookbeeld op van die stookolieproblematiek. Een te groot deel van de besomming wordt er door opgeslokt. De prijzen van de netten zijn behoorlijk gestegen en evenzo de garens die nodig zijn om de netten te repareren.

Ondanks dat alles heeft men zich door de problemen heen kunnen slaan. Dat wil zeggen er was ook in 1981 brood op de plank. Zelfs waren er schippers-eigenaren die nog een centje op zij konden leggen voor een verbetering aan hun schip. En ook zijn er een niet gering aantal nieuwe eenheden van stapel gelopen. Prachtige schepen die toch getuigen van durf en vertrouwen in de toekomst. Een eenvoudig rekensommetje maakt duidelijk dat met de nieuwste eenheden grote hoeveelheden vis in diepgevroren toestand kunnen worden aangevoerd die in geval van aanvoer in verse toestand toch voor niet geringe problemen zouden zorgen. Om eens iets te noemen: 25.000 visbakken... Daarbij mag dan niet worden vergeten dat het verwerken van vers aangevoerde vis nog steeds «handwerk» is. Nog nimmer is het gelukt de verse vis langs mechanische weg verkoopklaar in de hallen te plaatsen.

De handel heeft het afgelopen jaar ook geen reden tot klagen gehad. Men kon aan zijn assortiment komen. Mede dank zij de importeurs die «bijsprongen» als de markt verstek dreigde te laten gaan. Aan de kant van de afzet heeft men zich wel eens zorgen gemaakt of voor al het aangevoerde wel voldoende belangstelling was. Het viel allemaal mee hoewel de magere schol het wel eens moest ontgelden. Dat geldt overigens ook voor de haring. De vraag naar een goede rokerijharing bleef vaak onbeantwoord. De marinadebedrijven lijken problemen te hebben met de aanvoer van een vers produkt. Men is verwend door de aanvoer van een «kant-en-klaar» gefileerde haring uit Scandinavische landen. Zelfs is er sprake geweest van haringaankopen door Duitsers die hun haring eerst naar fileerbedrijven in Dene-marken stuurden voordat zij hun bestemming naar Duitsland vonden.

En zo zitten we dan alweer «in» het nieuwe jaar. Het is goed ons even te realiseren dat we nog steeds een bedrijfstak hebben, waar ondanks wat gemopper op zijn tijd, ondernemingszin en werklust nog niet zijn verwelkt. Dat geldt voor de visserman maar evenzeer voor de mensen die deel uitmaken van de schakel die men «handel» pleegt te noemen en vaak garant staan voor het uitblijven van stagnatie in de doorvoer van visser naar consument c.q. verwerker.

Laten we alleen hopen dat de visserij niet al te zeer een politieke zaak wordt. De bedrijfstak is nog zo levend als aal. Zal zich ook in 1982 wel weten te handhaven. Daarom bij gelegenheid van deze eerste «Losplank» in 1982: «Veel heil en zegen voor iedereen in het visserijbedrijf!».

Aan de donderdagmarkt van 7 januari 1982 werd aangevoerd: 313 kg tong, 6 kisten tarbot en griet, 500 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 157 kisten wijting, 55 kisten schol, 47 kisten schar, 11 kisten haring, 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg: tarbot 28,91, grote tong 23.00-22.64, grootmiddel tong 27.63, kleinmiddel tong 23.59-23.26, tong één 14.72-14.67, tong twee 10.03-9.60.

Prijzen in guldens per 40 kg: bot 46-28, steenbolk 102-96, tongschar 194, tarbot 1030-641, griet 530-376, kabeljauw één 186-154, kabeljauw twee 204-156, kabeljauw drie 190-154, kabeljauw vier 188-158, kabeljauw vijf 172-132, schelvis drie en vier 268, schol één 142, schol

twee 162-146, schol drie 150-136, schol vier 120-112, wijting drie 164-122, haring twee 29.80-27.80, schar 174-132.

Aan de maandagmarkt van 11 januari 1982 werd aangevoerd: 1270 kg tong, 20 kisten tarbot en griet, 39 kisten kabeljauw, 7 kisten wijting, 241 kisten schol, 3 kisten schar, 31 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg: tarbot 26.14-24.32, grote tong 22.96-22.75, grootmiddel tong 27.33-26.45, kleinmiddel tong 20.69-20.17, tong één 13.30-12.45, tong twee 9.97-9.64.

Prijzen in guldens per 40 kg: tarbot 893-330, griet 460-288, kabeljauw twee 212-164, kabeljauw drie 168-144, kabeljauw vier 142, kabeljauw vijf 150-140, schol één 126-112, schol twee 126-112, schol drie 130-114, schol vier 109-98, wijting drie 152-150, schar 112-94, steenbolk 71, kuit 92, roggen 164-102, tongschar 175-158.

BRITSE MATROZEN BLOKKEREN DE KANAALLIJNDIENST NEWHAVEN-DIEPPE

Na de officiële aankondiging door de Britse Railways dat ze hun overzettlijn tussen Newhaven en het Franse Dieppe gingen stopzetten, heeft de bemanning onmiddellijk gereageerd door het vaartuig te gaan bezetten. Gezien dat lijnvaartuig echter langs de aan- en afvoerhelling voor de lijnschepen ligt, wordt hiermede eveneens de aktiviteit van de andere schepen geblokkeerd. Hierdoor kunnen twee overige vaartuigen ook niet meer ingezet worden en ligt de volledige overzettendienst tussen Engeland en Frankrijk, via Newhaven en Dieppe stil. Door het stilleggen van één der vaartuigen, de «Senlac» en door een reorganisatie der diensten, was reeds het ontslag van 400 werknemers vooropgezet, waarvan het overgroot gedeelte varende werknemers. Het eigenaardige van deze lijn is, dat van de drie ingezette lijnschepen, er telkens één derde in eigendom is van de British Railways en twee derde in eigendom van de Franse spoorwegen. Ook de Franse Spoorwegmaatschappij heeft reeds bij herhaling laten weten dat deze lijn zeer verlieslatend is en het is slechts op verzoek van de Franse minister van de Zee, de socialist L. Le Pensec, dat van Franse zijde, de uitbating nog aangehouden wordt. De Engelse Spoorwegen wensen echter met de uitbating te

kappen en de «Senlac» te verkopen waardoor de British Railways, langs de ene zijde geld zouden binnen krijgen en langs de andere zijde niet meer toesteken. Het moeilijke van de zaak voor Frankrijk is nu echter, zo zij wensen de lijn in stand te houden, dat zij verplicht worden telkens het derde part aandelen van de British Railways te verwerven in de drie lijnschepen. Men zou er langs Franse zijde voor te vinden zijn geweest om de twee-derden aandelen die zij in de «Senlac» met Britse bemanning hebben, om te wisselen voor telkens het één-derde aandeel die de Britten in de twee andere schepen met Franse bemanning hebben, en de uitbating te beperken tot de 2 betrokken vaartuigen, maar voor een goede dienstverzorging heeft men echter drie vaartuigen nodig. Anderzijds lost een eventuele aankoop door de Franse spoorwegen van de «Senlac» de zaak voor de stakende Britse bemanning niet op, gezien Frankrijk zeker niet bereid zou gevonden worden de Britse bemanning over te nemen op een Frans vaartuig. Daar zijn te Dieppe genoeg gegadigde werknemers die hiervoor in de rij staan. Het wordt dus een zeer moeilijk op te lossen geval, terwijl het niet meer functioneren van de overzettendienst, de scheepslijn verder doet aftakelen.

DEN HELDER

Aanvoerbericht van 28 tot en met 31 december 1981.

Door 29 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Vissoort	Hoeveelheid in kgr	Opbrengst in guldens	Prijs per kgr in guldens
Tong	29.811	397.615,57	27,87 — 8,11
Tarbot	9.942	153.897,15	26,25 — 4,65
Schol	155.495	431.129,67	3,24 — 1,66
Kabeljauw	15.560	87.786,63	8,09 — 1,28
Griet	3.304	21.492,17	9,72 — 3,65
Schar	4.590	7.525,04	2,53 — 1,10
Wijting	4.620	7.161,46	2,73 — 1,02
Diversen	152.311	376.143,97	—
	375.633	1.392.751,66	

DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

In ons eindejaarsnummer van vorige week startten wij met een bijdragereeks door de heer J. Verleye die verscheen in «Neptunus», het tweemaandelijks maritiem tijdschrift. In die eerste bijdrage had de heer Verleye het over enkele algemeenheden maar vanaf de tweede bijdrage wordt het menens, want daarin heeft de auteur het overvloedig over het statuut van nationale erkentelijkheid voor de vissers die zich tijdens de bewuste periode van de evacuatie van Duinkerke uitermate verdienstelijk hebben gemaakt. Tot op heden is dit helaas nog altijd een niet gerealiseerde zaak.

Daarover de heer Verleye in onderstaand verhaal.

EERSTE BESCHOUWINGEN OVER DE DEELNEMING VAN DE BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN AAN DE ONTRUIMING VAN DUINKERKE

Vooraleer Duinkerke — voorlopig — te verlaten, schijnen ons nog twee opmerkingen nodig. De meeste Belgische vissers, die aan de ontruiming hebben deelgenomen, waren NOOIT te Duinkerke geweest. Deze haven genoot zelfs niet van een goede faam bij onze vissers. Degene die door de Franse visserijwachtschepen in de Franse wateren waren gepraaid, werden inderdaad tot Duinkerke begeleid waar vistuig en visvangst in beslag genomen en verkocht werden. De tweede opmerking is nog eigenaardiger. De vuurtoren van Duinkerke is gedurende de ganse ontruiming, dag en nacht, aangestoken gebleven. De getuigen zijn formeel op dat punt.

WAT GEBEURDE DAARNA MET DE DEELNEMENDE VISSERSVAARTUIGEN ?

Zoals gezien zijn de vaartuigen teruggekeerd naar Cherbourg en Saint-Vaast-la-Hougue. Enkele zijn te Saint-Vaast of op andere plaatsen langs de Franse kust gebleven en dit over het algemeen ingevolge averij of bij gebrek aan brandstof. De andere hebben, na 18 juni, Engeland bereikt. Deze kleine houten vaartuigen werden over het algemeen tussen twee havens verdeeld : Brixham en Newlyn-Penzance. Zoals gezien zijn deze vaartuigen gans de oorlog in een van deze thuishavens gebleven. Andere daarentegen hebben van aanleghaven gewisseld. Bij het begin van de operaties in Normandië hebben de vaartuigen van meer dan 100 pk deze havens moeten verlaten.

Wij hebben reeds gezien dat sommige vaartuigen, kort na hun aankomst in Engeland, door de Britse Admiraliteit opgeëist werden (bv. de O.153 «Prins Boudewijn»). Ondanks hun zware verliezen heeft onze vissersvloot nog vele hulpvaartuigen aan de Royal Navy geleverd. Het waren natuurlijk de beste vaartuigen die werden opgeëist. Ik dank hier de heer C. De-

clerck uit De Panne die hieromtrent opzoekingen heeft gedaan en die mij spontaan heeft ingelicht. Hij heeft de namen van niet minder dan 71 eenheden teruggevonden.

Dit cijfer werd met de bijdrage van andere geallieerde landen vergeleken. Wij vonden alzo : 85 Franse schepen, 71 Belgische schepen,

55 Noorse schepen (meestal walvisvaarders) tegen slechts 28 vaartuigen voor Nederland, 1 voor Polen, 1 voor Denemarken en 1 voor IJsland. Wat Nederland betreft, moeten wij met de H. Hazelhoff Roelfzema (reeds geciteerd) laten opmerken dat vele Nederlandse vissersvaartuigen niet konden ontsnappen en dat, buiten de



Belgische vissersvaartuigen in de haven van Brixham (Devonshire).

Foto ter beschikking gesteld door dhr. Carlo C. Segers, hoofdredakteur «Sirene»

Onder : Eveneens te Brixham. Zoals men kan merken werden de identifikatienummers voor de «British Censor» geschrapt. Op voorplan links de O.154 «Georges-Georgette» en rechts de O.254 «Beatrix-Adrienne».

Foto ter beschikking gesteld door dhr. Carlo C. Segers, hoofdredakteur «Sirene»





De krotwoningen waarin onze Belgische vissers verbleven te Newlyn-Penzance (Cornwall).

Foto van Charles Ryssen, schipper N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen»

door de Royal Navy opgeëiste vaartuigen, nog enkele andere door de Koninklijke Nederlandse Marine zelf werden opgeëist. De 71 Belgische vissersvaartuigen waarvan sprake hierboven werden dus in 1940 (meestal in juni en juli) door de Royal Navy opgeëist en zijn daar tot 1945 of 1946 in dienst gebleven. Op 2 of 3 na keerden zij terug. Daarenboven werden in 1944, nog enkele vaartuigen door het Ministry of War Transport opgeëist (bv. de H.41 «Jacomina», de H.42 «Pharaïde» en N.58 «Abel Dewulf»). Wij mogen dus met fierheid besluiten dat de Belgische vissersvloot op dit vlak een enorme bijdrage heeft geleverd.

KORTE KENNISMAKING MET DE OORLOGSTHUIHAVENS

Op dit gebied mogen wij ook beschrijvingen besparen en de plaats aan de illustratie laten. Deze spreekt voor zichzelf. Onze vissers en onze vriend Carlo G. Segers, hoofdredacteur van het maritiem tijdschrift «Sirene», hebben ons bedacht met enkele kostbare oorlogsfoto's. Al onze vissers gaan akkoord om te beweren dat de authentieke oorlogsfoto's uiterst zeldzaam zijn. Het gebruik van een fototoestel in een haven was formeel verboden.

Enkel en alleen officiële fotografen of beroepsfotografen die een vergunning hadden, mochten foto's nemen (en nog onder controle van «British Censor»). Anderzijds waren de fotofilms praktisch onvindbaar. Onze mannen hebben niet overdreven.

H. Hazelhoff Roelfzema (reeds geciteerd) schrijft in het voorbericht van zijn «Tweede Wereldoorlog ter zee»: «Foto's mochten meestal niet worden genomen en filmpjes waren haast niet te krijgen». Bijgevolg heeft hij beroep gedaan op tekenaars en kunstschilders om bepaalde afbeeldingen, volgens de gegevens van ooggetuigen, te reconstrueren. Wij mogen dus Frans Provoost, schipper van de O.244 «Philomena», Charles Ryssen, schipper van de N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen» en Carlo G. Segers hartelijk danken voor de ons bezorgde foto's.

TOEKENNING VAN ERETEKENS EN BELONINGEN...

In het algemeen werden deze bewijzen van dankbaarheid op zeer onregelmatige wijze toe-

gekend. Sommige vissers kregen het «Zee-eretecken» in Engeland, hetzij ter gelegenheid van een plechtigheid, hetzij zonder plechtigheid. Anderen hebben dit eretecken slechts na de oorlog gekregen. Enkele vissers van de ploeg vertrokken uit Dartmouth, kregen het Belgisch Oorlogskruis en «the Medal of the most honorable Order of the British Empire (Civilian Branch)». De Heistse vissers kregen in 1952 op initiatief van de burgemeester van Heist-aan-Zee, notaris Jonkheer J.B. de Gheldere, het Frans Oorlogskruis 39/45. Verleden

jaar heeft ere-luitenant-kolonel (R.) P. Eygenraam de toekenning van het Frans Oorlogskruis ten bate van de Nieuwpoortse vissers gevraagd. Er werd alzo vanwege de Franse overheden vernomen dat een rondschrijven van de Franse minister van defensie op 13 oktober 1954 een einde heeft gemaakt aan de toekenning van eervolle vermeldingen en eretekens voor feiten van de oorlog of van de weerstand.

Anderzijds hebben wij meermaals over het «Guldenboek van het Zeewezen» gesproken. Wij hebben laten opmerken dat bepaalde vaartuigen en bemanningen die werkelijk aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen niet ingeschreven werden. Dit was over het algemeen het geval voor deze die in Frankrijk waren gebleven (bv. O.168 «Joseph-Marcel», O.210 «John», H.16 «Emma-Leon», H.23 «Alex-Rachel», H.51 «Navis Mariae», Z.35 «Constant-Leopold», Z.42 «Kompas» en Z.48 «Mariette-Bertha»). Op de een of andere manier zijn toch enkele van deze laatsten ingeschreven. Zonder twijfel heeft iemand voor hen in Engeland gesproken (bv. twee bemanningsleden van de N.58 «Abel Dewulf» die zijn te Saint-Vaast gebleven). Laten wij nog opmerken dat het «Guldenboek van het Zeewezen» geen melding van de andere ontruimingen maakt (Saint-Valery-en-Caux, Saint-Vaast-la-Hougue en Cherbourg) en, na de oorlog, nooit bijgevuld werd.

Aan de hand van dit «proefstukje» staat het dus vast dat een herziening van de zaak noodzakelijk is.

TOEKENNING VAN EEN STATUUT VAN NATIONALE ERKENTELIJKHEID...

De toekenning van een eretecken, van een schamele rente aan degenen die vanuit Engeland tijdens de oorlog hebben gevaren (laatste wet-



Koninklijk bezoek te Newlyn-Penzance op 6 mei 1942.

H.M. Koning Georges VI heeft juist een 1st. Luitenant R.N.R. gedecoreerd voor een succesvolle aanval op St. Nazaire (duikbootbasis). Midden : een admiraal R.N. Naast Queen Mary is de plaatselijke R.N. Commander te Newlyn-Penzance. Tussen de admiraal en de commander bemerkt men de twee gebroeders Zonnekeyn (Leonard en Emmerly) en Geryl Prosper, reder van de O.225 «Guido Gezelle». Tussen de Koningin en de Army-Officer rechts : Zonnekeyn Arthur, broeder van de twee eerstgenoemden; Utterwulge A., thans bestuurslid van de «Rederscentrale»; Ackx Frans, schipper H.41 «Jacomina» en Depaape Leon, schipper H.61 «Belgica».

Foto ter hand gesteld door Charles Ryssen, schipper N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen»

geving ter zake : Wet van 4 april 1978 tot wijziging van de wet van 5 juli 1971 tot toekenning van een rente aan de zeevissers die tijdens de oorlog 1914-1918 de zeevisserij hebben beoefend vanuit Britse, Franse of Belgische havens en vanuit Britse havens tijdens de oorlog 1940-1945 - Belgisch Staatsblad van 9 mei 1978), een vermelding in een «Guldenboek» brengt met zichzelf geen statuut van oudstrijder. De leden van de Koopvaardij daarentegen hebben zelfs de Herinneringsmedaille 40/45 en de 50 % vermindering op de spoorwegen gekregen. Beide voordelen werden niet toegekend aan de vissers die werkelijk aan de oorlogsoperaties hebben deelgenomen. Het staat nochtans vast dat mensen (die wij reeds kennen) zoals Theophiel De Groote, Decreton Lucien en Beyen Hippoliet, enkel en alleen op grond van hun aanmontering gedurende enkele maanden door het «Ministry of War Transport» toch als leden van de koopvaardij dienen beschouwd te worden. Deze mening wordt door een hoge personaliteit bijgetreden. Ik zal geen namen citeren om moeilijkheden te vermijden.

Sedert eind 1955, bestaat op het Kabinet van de Heer Eerste Minister een Permanente Commissie belast met de regeling van de betwiste zaken aangaande de «Oorlogsslachtoffers». Om nutteloze incidenten te vermijden zullen wij geen commentaar op deze benaming zelf geven. Wij beperken ons bijgevolg tot de vermelding dat deze commissie zich bezig houdt met de laatste grieven van degenen die voor onze vrijheid en onze onafhankelijkheid, onder alle vormen, hebben gestreden.

Het ogenblik is ook gekomen om te laten weten of te doen herinneren aan het feit dat twee zusterfederaties die zich bezig houden met de verdediging van de morele en materiële belangen van onze oorlogszeelieden die tot nu toe buiten militair statuut zijn gebleven :

- de Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de oorlogen 1914/18 en 1940/45 (V.Z.W.). De zetel is gehuisvest te Antwerpen, Italiëlei 72 (in de welbekende «Stella Maris»). De voorzitter is Kapt. L.O. A. De Bock, Nautisch Directeur van het Loodswezen Kust en Scheldemonden. Hij wordt door drie onder-voorzitters bijgestaan : Kapt. L.O. A. Leonard, Ere-Divisie-Admiraal L. Lurquin en Kapt. L.O. J. Van de Waele. De Secretaris is koopvaardij-officier R. Machielsens;
- de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 1914/1918 en 1940/1945 (eveneens een V.Z.W.). De zetel is gevestigd te Oostende, Wapenplein 14 (in de «Noordzee»). De voorzitter is de Kapitein (o.r.) R. Rycx van de Rederij «Pêcheries à Vapeur». Tussen de bestuursleden vinden wij de door ons reeds gekende Th. De Groote en H. Beyen. De Secretaris is F. Lauwereins.

Vruchtbare contacten zijn nu aan de gang tussen beide federaties teneinde alle tegenstrijdigheid op te lossen en met verenigde krachten te werken. De «Federatie van Antwerpen» publiceert het driemaandelijks tijdschrift «Echo» waarin een plaatsje onlangs aan de «Federatie van Oostende» werd voorbehouden. «Eendracht maakt Macht!». Laten wij er nog bijvoegen dat de betrekkingen tussen de «Neptunus» en de beide federaties perfect zijn.

Reeds op 28 februari 1977 werd een afvaardiging van de «Federatie van Antwerpen» door de Permanente Commissie ontvangen. Daarna werd een «Memorandum» van 17 blz. inge-



Haven van Newlyn-Penzance (Cornwall). Op voorplan de Z.31 «Gustaaf» en de Z.44 «André-Helena». Links boven het water : de vismijn. Links boven (X) : wijk der Belgische vissers. In het midden : Franse tonijnjager. Rechts : «betonnen schip».

Foto ter hand gesteld door Fr. Provoost, Schipper O.244 «Philomena»

diend. Dit memorandum heeft vooral betrekking op de Koopvaardij maar eveneens op de Zeevisserij. Er werd, eerst en vooral, gevraagd dat de oorlogszeelieden het statuut van «Gewapend weerstand» zouden mogen bekomen. Dit statuut werd bij wetsbesluit van 19 september 1945 vastgesteld. Het heeft voornamelijk tot doel, de hoedanigheid van oudstrijder aan de leden van de erkende groeperingen van de Gewapende Weerstand (Geheim Leger,

Witte Brigade Fidelio, Onafhankelijkheids Front, Belgische Nationale Beweging, Koningsgezinde Nationale Beweging, enz.) toe te kennen. De erkende «Gewapende Weerstand» is volledig met een militair oudstrijder gelijk te stellen. Ten bijkomende titel mag dit statuut eveneens aan personen, die zonder lid te zijn geweest van een officiële militaire strijdkracht (bv. de Belgische Afdeling van de Royal Navy) of van een erkende groepering van de



Zaterdag 30 januari 1943, vóór het stadhuis van Newlyn-Penzance, overhandigen van «Zeeretekens» aan helden van de ontruiming van Duinkerke.

Van links tot rechts : Beernaert Kamiel, motorist H.81 «Madeleine-Kamiel»; Vandierendonck André, H.56 «Zeemeermin»; Ackx Frans, H.41 «Jacomina», Verbeke Karel, H.42 «Pharaïlde», Creyf A., H.41 en De Groote J., H.56. Links : Waterschout J.E. Wynans, rechts R.N. Commander.

De twee burgers zijn de Ere-Vice-Konsul van België Stephenson en de Lord-Mayor van Newlyn-Penzance. De weduwe en haar zoontje, die het «Oorlogskruis met palmen» hebben gekregen, zijn nog te vereenzelvigen.

Foto ter hand gesteld door Charles Ryssen, schipper N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen»

Gewapende Weerstand, toch werkelijk aan oorlogsoperaties hebben deelgenomen. Deze laatste gevallen waren tot nu toe gering in vergelijking met het groot aantal leden van de groeperingen. Het gaat namelijk om weerstanders die geïsoleerd waren in bezet land of die bedrijvig waren op het ogenblik van de Bevrijding of kort na de Bevrijding. Na jaren besprekingen en vruchteloze pogingen zijn de zeelieden van de Koopvaardij en van de Zeevisserij tot het besluit gekomen dat de toepassing van het Statuut van Gewapend Weerstand voor hen de beste oplossing is. Voor hen heeft de oorlog op 3 september 1939 reeds een aanvang genomen.

Onze vissers die aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen waren de eerste Belgen die na de capitulatie van het Belgische Leger in ons land de strijd in de schoot van de Franse Marine Nationale of van de Britse Royal Navy hebben voortgezet. Jarenlang, en tot de capitulatie van Japan, op 2 september 1945, hebben onze zeelieden overal ter zee aan de oorlog deelgenomen.

Op te merken valt dat een gedeeltelijke maatregel reeds getroffen werd ten bate van onze zeelieden.

Bij Koninklijk Besluit van 24 januari 1968 (Belgisch Staatsblad van 21 februari 1968) «houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische Zeelieden die tijdens de oorlog 1940-1945 in de Belgische Koopvaardij hebben gevaren» werden de hoedanigheid van «zeestrijder» en een «Kaart met opgave der oorlogsdiensten als zeestrijder» opgericht.

In het «Memorandum» laat de «Federatie van Antwerpen» opmerken dat dit «statuut van zeestrijder» een «aalmoes is waaraan enkele kleinere voordelen worden gekoppeld: a) een vermindering van 50 % op de lijnen van de N.M.B.S. en de N.M.V.B.; b) vanaf de leeftijd van 60 jaar, voor iedere maand vaart in oorlogstijd aan boord van een **Belgisch** vaartuig, een **jaarlijkse** rente van 100 F.».

Het «Memorandum» gaat verder met de volgende bittere vaststelling: «Voor de zeelieden welke ten gevolge van oorlogsfeiten omkwamen op zee of volledig of tijdelijk invalide werden, werden de vergoedingspensioenen berekend als zijnde het gevolg van een **eenvoudig werkongeval**.»

Uit betrouwbare ingewonnen inlichtingen blijkt dat, in 1977 en 1978, de verschillende aspecten van de zaak door het secretariaat van de Permanente Commissie grondig onderzocht werden. De adviezen van de bevoegde ministeriële departementen werden namelijk verzameld. Een bespreking van de zaak door de commissie greep toch niet plaats daar de bedrijvigheid van deze commissie door twee factoren werd geremd: de aan de gang zijnde revalorisatie van de oorlogspensioenen en de interne politieke toestand in België.

Tot nu toe hebben wij gesproken over een poging om een oplossing te vinden op «**Regeringsvlak**».

Intussen hebben sommigen gedacht dat de zaak op «**Parlementair vlak**» moest opgelost worden. De besluitwet van 19 september 1945 mag inderdaad slechts bij een wet gewijzigd worden. De Wetgever had zich vroeger wel om oorlogsvissers bekommerd. De wet van 10 juli 1969 (Belgisch Staatsblad van 26 juni 1969) «tot wijziging van de wet van 21 juni 1960 houdende statuut van de militairen die tijdens de oorlog 1940-1945 in de Belgische Strijdkrachten

in Groot-Brittannië gediend hebben» heeft namelijk een nieuwe categorie van begunstigen opgericht. De wet van 1960 was alleenlijk van toepassing voor «de militairen die ingeschreven waren op de stamlijsten van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië met inbegrip van de Belgische afdeling van de Royal Air Force en van de Belgische afdeling van de Royal Navy». De wet van 1969 heeft de toepassing van de wet van 1960 uitgebreid «tot de Belgische vissers, die vóór de oprichting van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië, opgeëist en gemobiliseerd werden door de Britse Admiraliteit en gediend hebben in de «Lowestoft Division». Henri Arnys spreekt in zijn welbekende boek «Congé pour mourir» van deze mensen die door Waterschout J. Barbe (overleden te Liverpool in 1942) aangeworven werden. Eigenaardig genoeg is deze benaming «Lowestoft Division» in ons vissersmilieu vrij onbekend. De Algemene Verslaggever van het Actie Comité van de Belgische Strijdkrachten in Groot-Brittannië heeft zelfs daaromtrent inlichtingen gevraagd. Eindelijk heeft de heer Georges Depoorter, gewezen Waterschout te Nieuwpoort, en thans Ere-Kapitein-ter-Zee bij onze Zeemacht, mij laten weten dat de «Lowestoft Division» een mobilisatiekern was van de Royal Naval Volunteer Reserve» belast met het aanwerven, vóór de oorlog, van vrijwillige reservisten voor de Royal Navy bij de Britse vissers.

Opzoeken in de voorbereidingswerken van de wet hebben niets aan het licht gebracht. Volgens de bevoegde diensten van de Kamer is echter deze zaak niet meer van zo groot belang.

Op 20 april 1978 werd inderdaad door Volksvertegenwoordiger Dries Claeys een wetsvoorstel ingediend betreffende «de erkenning als leden van de gewapende weerstand van de zeelieden die tijdens de oorlog 1940-1945 in dienst van de geallieerden hebben gevaren». Daar de Wetgevende Kamers, in het najaar van 1978 ontbonden werden, heeft Volksvertegenwoordiger Dries Claeys zijn wetsvoorstel op 5 april 1979 opnieuw ingediend. Op 2 mei jl. heeft de Kamer het wetsvoorstel in acht genomen. Besprekingen zijn aan de gang om de bevoegde parlementaire commissie aan te duiden. Dit is de voorlopige toestand van de zaak bij het begin van het parlementair verloop van dit jaar. De lezer zal de tekst van het wetsvoorstel



Inhuldiging van een herdenkingsplaat, op zaterdag 2 juni 1976, op de «Nicolas II Dijk» (reddingspost) te Malo bij Duinkerke. Belgische, Franse en Duinkerke vlaggen. De kust mijnenveger M.927 «Spa» en de kust mijnenjager M.934 «Verviers» waren ter plaatse.

Foto: Mevrouw Van Eygenraam

in bijlage vinden. De gelegenheid werd ons geboden tot medewerking aan het opstellen van de artikels van het voorstel. De nodige voorzorgen werden genomen inzake toepassingsveld (art. 4) (**Niet alleen zeelieden van de Koopvaardij of van de Visserij maar eveneens bemanningsleden van sleepboten, zandzuigers, yachten en vaartuigen van de Staat mogen in aanmerking komen**) en toekenning van onderscheidingen (art. 5). Laten wij hopen dat onze oorlogszeelieden eindelijk hun statuut van «100 % oudstrijder» zullen bekommen!

HET BEWAREN VAN EEN «NATIONAAL PATRIMONIUM»

De heldendaden van onze oorlogszeelieden die het voorwerp uitmaken van dit wetsvoorstel behoren tot het gemeenschappelijk patrimonium van België. Dit patrimonium is een hoofdstuk van ons verleden en moet bewaard worden. Het is een voorbeeld voor iedereen en in het bijzonder voor onze huidige en toekomstige zeelieden. Verschillende fysieke en morele personen hebben zich reeds om deze zaak bekommerd. Om niemand te vergeten (officiële of private personen, groeperingen, tijdschriften, musea, enz.) is het beter niemand specifiek te noemen.

Laten wij toch twee uitzonderingen maken.

Voor wat in het bijzonder Duinkerke betreft, moeten wij er nochtans doen aan herinneren dat op zaterdag 12 juli 1976, op initiatief van de Koninklijke Maatschappij «Antwerpse Afdeling van de Vriendenkring der Officieren van de Veldtochten 14/18 en 40/45» en van haar Voorzitter, Ere-Luitenant-Kolonel (R) P. Eygenraam, een herdenkingsplaat ter hulde aan de Belgische schepen van de ontruiming van Duinkerke ingehuldigd werd.

Globaal gezien mag dit jaar beschouwd worden als het vertrekpunt van de officiële instudering van de Belgische oorlogsbedrijvigheid ter zee tijdens de laatste oorlog. Ter gelegenheid van zijn tienjarig bestaan heeft het NAVORSINGS- en STUDIECENTRUM voor de GESCHIEDENIS van de TWEDE WERELDOORLOG een «Commissie voor Militaire Geschiedenis» opgericht. Het Centrum werkt onder de bescherming van onze beide Ministers van Nationale Opvoeding. Het wordt, sedert zijn oprichting, dagelijks bestuurd door zijn Directeur Dr. J. Vanwelkenhuyzen en beschikt over de medewerking van talrijke bevoegde personen alsook over navorsers en administratief personeel. Het voorzitterschap van de «Commissie voor Militaire Geschiedenis» werd aan Kolonel R.R.M. Van Onsem, Hoofd van de Historische Dienst van de Strijdkrachten, toevertrouwd. Tijdens haar eerste vergadering heeft de nieuwe commissie unaniem geoordeeld dat de oorlogsbedrijvigheid ter zee (vissers inbegrepen) diende deel uit te maken van haar studiën. Aan deze commissie behoort dus de taak de wens, meer dan eens door onze Ministers in Engeland uitgedrukt, te verwezenlijken: «Onze oorlogszeelieden NOOIT vergeten!». Uw nederige dienaar werd tot lid van de commissie geroepen. Zonder de medewerking van nog levende ooggetuigen en van personen die herinneringen bewaren is hij onmachtig.

Daarom sluiten wij deze mededeling met een verzoek: «Zendt ons nog meer getuigenissen, verhalen, foto's, enz. Er is nog veel te doen!». De verzameling en de exploitatie van talrijke verspreide bronnen alsook opzoeken in andere landen zijn nu mogelijk en zijn reeds aan de gang.

(wordt vervolgd)

UIT D'OUDE DOZE

Het leven van onze vissers

FRANS FALIZE, geboren te Oostende in 1905, is ook nog iemand van het oude vissersras. Alhoewel hij zich nog goed de oorlog van 14-18 herinnert, was hij bij het uitbreken hiervan nog te klein om reeds actief in de visserij te staan, alhoewel vader visser was. Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog, vluchtte de familie naar Engeland (Yorkshire) en dat was voor het negenjarig Fransje de eerste werkelijke belevens. Na de oorlog, begin 1920, kwam Frans in de visserij terecht na eerst nog wat broekverslijten en deugnietstreken in de visserijschool bij meester Dekeyser.

Hij kwam aan boord van de O.204, te klein om er een visbak tegen te zeggen, maar toch iets groter dan de toen veel gebruikte en gekende drifters. Frans, die van jongsaf een «kloeke boeten» was, kreeg de job van trimmer om briketten bij te halen, want de grotere vissersschepen vaarden toen met een stoomketel. Later klom Frans op in rang en werd... stoker.

De O.204 droeg de naam van «Burgemeester Max», de Brusselse burgemeester die zich, wegens zijn administratief verzet tegen de Duitsers binst de oorlog 14-18, onderscheiden had.

De O.204 was van de Compagnie Nierynck & C°. Er waren toen nog geen pvba's noch maatschappijen of firma's. Alleen «compagnies» omdat het toen nog volop mode was het Frans hiervoor te gebruiken.

Van de O.204 ging Frans naar de O.203, van dezelfde compagnie, voor de visserij op het Kanaal. Ze verkochten toen regelmatig in Fleetwood omdat de reder daar woonde.

Frans heeft dan in 1921 de staking in de visserij gekend. Waarom eigenlijk heeft hij nooit goed begrepen. Ten eerste omdat het dan nog geen mode was van staken. Ten tweede omdat de mensen het niet te vet hadden en in de staking zelf hun plan moesten trekken en ten derde omdat de aanleiding voor de staking in feite niet van de visserij uitging, maar van de plankenboten. De lossers van de plankenboten die in de handelshaven hun planken kwamen lossen voor de grote houtzagerijen van Deweert en Snauwaert, wensten een paar «kluten» meer loon per uur en omdat ze dat niet kregen, legden zij het werk stil. Het plankenlossen gebeurde dan nog met mankracht en van uit het schip liet men deze zakken op de schouders van de

lossers die een lederen beschermkapje op hun schouder droegen. Men zeulde dan met dit zware gewicht tot onder de hangar waar de planken op elkaar gestapeld werden om verder te drogen.

We moeten toegeven dat het een bijzonder lastig werk was en dat velen, na tien uur zwaar sjouwen, geen schouder meer voelden, en als de dag voorbij was, er eerst vijf minuten bijgingen zitten om op adem te komen.

De staking van de lossers van de plankenboten sloeg ineens over op de visserij omdat de bemanningsleden daar ook vonden dat ze wat beter mochten betaald worden. Eerst op de visbakken en de drifters en naderhand op de sloepen en smacks. Frans weet nog, toen de staking gedaan was, dat zij er in de visserij geen kluit op verbeterd waren, wel integendeel. Men moest van armoe terug in zee.

Op de visbakken die naar IJsland en Spanje gingen, kreeg men toen een gage (een stuk vast loon) en een procent op de verkoop. Met de sloepen en de grote motoren vaarde men op procent alleen. De bemanningsleden kregen op de grote visbakken 700 fr in de maand + een klein procentje. De schipper en de stuurman iets meer. Het procent was 0,50 fr en later werd het 1 %.

Er waren 3 man aan boord van de visbakken, namelijk één schipper, één stuurman, 4 matrozen, 1 lichtmatroos en 1 jongen. In «t machien» was er nog een équipage apart, nl. één machinist, twee stokers en één trimmer. Verder had men dan nog de kok.

De kolenbriketten brachten veel werk bij. Voor lange reizen naar IJsland en Spanje, lagen deze zelfs aan weerskanten op dek geklasseerd. Men gebruikte dan eerst de deklading, omdat het dek moest vrij komen tegen dat men op de visserij kwam. Trimmers en stokers moesten de kolenbriketten dan naar beneden brengen, hetgeen een hele en vuile karwei was.

De O.204 is dan naar reder Henri Cloet overgegaan. Dit schip werd dan naderhand het eigendom van Raymond Deckmijn die met de dochter van Henri trouwde en aldus de schoonzoon werd. In 1935 kreeg de O.204 een motor van 200 pk en later zelfs een motor van 300 pk. Dit schip deed nog dienst tot ongeveer 1965 toen het vervangen werd door de O.206. Het



Frans als jongen en trimmer.

heeft heel goed gevaren en zeker Cloet rijk gemaakt volgens onze Frans. Men ging toen naar de Witte Bank, gekend voor zijn tongen naar het Kanaal en de Noordzee. Er werd verkocht te Oostende, toen reeds in de nieuwe vismijn.

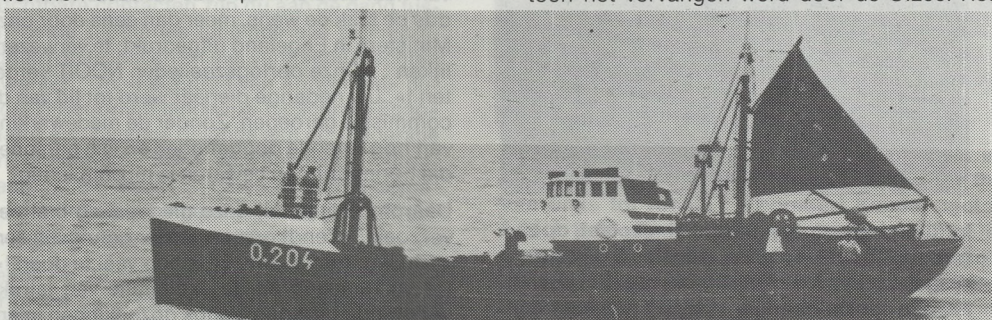
Ondertussen was Frans op de O.99 overgegaan, een visbak van de «Pêcheries à Vapeur». Dit schip was, samen met 3 anderen, van Canada gekomen. De O.99 ging echter, met Frans aan boord, verloren op de rotsen van Whitby. Was er op de klippen gelopen.

Frans heeft dit nog altijd springlevend in de herinnering. Ze hadden toen 13 man aan boord en één passagier die er voor de aardigheid aan boord was. Hij kon niet slechter hebben uitgekozen. De reddingboot werd uitgezet maar ging na een tijdje ondersteboven. Gelukkig was men tamelijk dicht onder de wal en met nog water tot aan de borst en intijds onderste boven en kop onder vanwege de branding en 't zwel, geraakten toch elf man aan de wal. Drie man bleven achter en verdronken, namelijk de jongen van ongeveer 15 jaar, die nog niet lang aan boord was en van de IBIS kwam, zoals in die tijd de meeste jongens. Verder bleven ook de machinist en een matroos achter.

Frans heeft nooit aan kustvisserij gedaan, behalve tijdens de tweede wereldoorlog, maar met de grote schepen; ondermeer ook met de O.287. Hij heeft op de haring gevist, een beetje buiten de limieten aan de Franse westkust om buiten de greep van de Franse «koolbak» te blijven.

Aan die «koolbak», het Franse kustwachtschip die jacht maakte op de Oostendse haringschepen die binnen de limieten kwamen, heeft Frans zelf dus geen nare herinneringen. Hij heeft toen ook de «haringkoning» Charel Picket gekend. Een echte durver en leeuw, die niet uit de weg ging voor de koolbak, zegt Frans. Niemand kon tegen Charel vissen. Hij bracht altijd de meeste en de beste haring binnen.

In de oorlog van 40-45 heeft hij op Nieuwpoort gevist met de kleine kustvisserij op visjes en garnaal en ook op haring die toen op sommige plaatsen zo dik zat dat ge bijna boven op de scholen kon lopen. Als zo'n school te dicht naar de ondiepten kwam, dan werden de bovenste haringen opgestoken dat ze boven water kwamen te liggen. In elk geval lagen de meeuwen somtijds niet meer op het water, maar stonden boven op de haring. Van de honger hebben deze binst de oorlog nooit geweten.



De O.204 rond 1935. Reder was Henri Cloet en later Raymond Deckmijn, schoonzoon van Henri Cloet. Uit de vaart genomen rond 1965.

WERELDREIZIGER

Veel van onze vissers zullen zich nog de heer A. De Bock, zeekapitein herinneren die gedurende vier jaren ook directeur was van onze loods- en reddingsdiensten aan de kust en die nu en dan een interessant artikel in Het Visserijblad liet opnemen, welke onze "zeelieden minded" en visserij lezers graag lezen omdat het telkens ging over een stuk leven aan boord van schepen, en over de zee, toen hij kapitein ter lange omvaart was.

Heden ontvingen we van uit Mexico van hem een brief, waarin hij ons meldt, dat tot zijn spijt hij dit jaar aan ons Kerstnummer zijn medewerking niet kon verlenen.

Hij is immers sedert mei 1980 gepensioneerd. Daarover hadden we het toen in een onzer nummers van Het Visserijblad.

Kapitein Debock was immers van 1 sept. '76 tot 1 mei 1980 directeur der loods- en reddingsdiensten van de kust, na voorheen als gewezen kapitein ter lange omvaart, dienstdoende directeur van dezelfde diensten te Antwerpen te zijn geweest.

Ere directeur Debock doet sedert zijn op pensioenstelling als gepensioneerde een wereldreis met een der ligaschepen van de C.M.B.

Hij schrijft ons van uit Mexico o.m. dat, zolang zijn gezondheid het toelaat, hij zijn pensioentijd zal doorbrengen met grote reizen "All round the world".

Verleden jaar maakte hij een maandenlange reis naar de havens van de Oostkust van Zuid Amerika; deze zomer naar Spanje en Portugal om thans naar Mexico City te zijn afgereisd met de "Mokaria" langs Vera Cruz, om van daar naar de Hawaï eilanden te vliegen, waar hij een maand lekker van zon en weelde zal leven om daarna over de States tegen half februari terug naar huis te keren.

Hij sluit zijn brief met te melden, dat het hem genoeg heeft gedaan nog iets van ons aan de kust te horen, want meestal is het: "Uit ter oog, uit ter hart" maar dat is blijkbaar niet waar bij U.

Ondertussen wensen we onze wereldburger behouden vaart en terugkeer in België.

BOLNES MOTORENFABRIEK ONTVANGT ORDERS TER WAARDE VAN 12 MILJOEN GULDEN

"Bolnes" Motorenfabriek B.V. te Krimpen aan de Lek heeft in december 1981 voor circa 12 miljoen gulden aan contracten afgesloten voor de levering van 20 dieselmotoren met een gezamenlijk vermogen van 19.900 kW (27.800 e.p.k.).

Een aantal motoren is bestemd voor de Nederlandse Visserij en de kustvaart.

IHC Holland gaf opdracht voor de levering van de dieselmotoren voor hun bouwnummers CO 1157 t/m 1160, 4 nieuw te bouwen snijkopzuigers voor de U.S.S.R.

BERICHT VAN «HULP IN NOOD»

De leden en bezoekers worden er attent op gemaakt, dat de spreekuren van de heer Vandenberghe P. beperkt blijven van 10 tot 12 uur, en men het best doet vooraf een onderhoud aan te vragen per telefoon.

HUURPRIJS BENNEN IN OOSTENDSE VISMIJN VERHOOGD

Zonder ook maar enig overleg met het bedrijf werden de huurprijzen voor de bennen in de Oostendse vismijn verhoogd. Waar tot op 31 december jl. de reders 10 fr. per mand betaalden zullen zij nu 11,50 fr. moeten betalen. Ook de huurprijs voor de vishandelaars werd verhoogd, met name van 8,30 fr. naar 9,50 fr. per mand.

Opnieuw dus een duurdere post op de bilan van de reders die het al zo moeilijk hebben om tot een min of meer rendabele exploitatie te komen.

VERANDERINGEN in de «Officiële lijst der Belgische vissersvaartuigen» Maand december 1981

Geschrapt :

Z.600 «ADHESIRE»

Eigendom : WITGEERS Walter

Tijdokstraat 1, app. B 3

8380 Zeebrugge-Brugge 5

Geschrapt : 16.12.1981

Adresverandering :

Z.41 «TER STREEP»

Eigendom : Rederij D. Declerck en

M. Vergaerde pvba

Knokkestraat 154

8390 Knokke-Heist

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

FRANKRIJK

Het Franse tonijnvissersvaartuig "Laurent" dat op 14 december van vorig jaar door de Ghanese autoriteiten opgebracht werd om in de 200 mijlszone van dit land zonder vergunning te vissen, mag van geluk spreken. Inderdaad, dank zij de tussenkomst van de Franse ambassade, en van deze van het buurland Ivoorkust, omdat dit vaartuig onder het paviljoen van dit land vaart, niettegenstaande het eigendom is van een reder uit het Franse Concarneau, kwam het vaartuig op 30 december vrij en vaarde in de vroege morgen van 31 december uit de haven van Tema, op hetzelfde ogenblik van het losbreken van de Staatsgreep, die een nieuwe man aan het bewind bracht. Het is duidelijk dat dit anders nieuwe onderhandelingen met de nieuwe machtshebbers tot gevolg zou gehad hebben.

De Franse rederij "Nord-Pêcheries" uit Boulogne die onder meer eigenaar is van de "Otter-Bank" de treiler die de blauwe wimpel veroverde voor de grootste brutobesomming, heeft nog vijf andere treilers die dit jaar de kaap van de 10 miljoen Franse fr., hetzij 70 miljoen B.fr. overschreden hebben. De rederij heeft hieromtrent reeds haar voldoening uitgesproken en laten uitschijnen, dat zo in 1982 dezelfde trent aanhoudt, men voor de eerste maal zou overwegen, eventueel aan nieuwbouw te doen. De "Otter-Bank" is een zeer moderne treiler die in 1974 in Polen gebouwd werd. Dit bewijst nogmaals dat men inderdaad moet moderniseren om nog mede te kunnen, of nog renderende resultaten te maken.

Een Frans kustvaartuig, dat de visserij met potten en fuiken bedrijft met twee man aan boord, is verleden week niet in zijn thuishaven Concarneau teruggekeerd. Vergeefs hebben helikopters, vedetten en vliegtuigen de ganse omgeving afgespoord. Behalve een grote olievlek werden, noch de bemanningsleden noch wrakstukken teruggevonden.

Tussen Frankrijk en Australië is een overeenkomst tot stand gekomen om de respectievelijke visserijlimieten te bepalen tussen de Franse gebiedseilanden van Nieuw-Caledonië en de Chesterfield en de Australische koraaleilanden, daar de wederzijdse 200 mijlszone elkaar in dit gebied overlappen. Ook is een overeenkomst tussen beide landen tot stand gekomen voor de Australische eilanden Hers en Shag en de Franse eilanden Kerguelen ten zuiden van Australië.

De "Bisson" van de rederij "Jégo-Quéré" uit Lorient die tweede werd in 1981 met 91 miljoen wat de brutobesomming van de grote Franse treilers betreft, heeft nochtans het verlies van de andere vaartuigen van de rederij niet kunnen goedmaken. Ook de rederij "Lucas" uit Lorient met 4 grote treilers heeft het evenmin in 1981 kunnen waarmaken, alhoewel dit jaar slechts... 7 miljoen deficit gemaakt werd, tegenover bijna dertig miljoen in 1980. Als geld verliezen een verbetering mag genoemd worden? Anderzijds heeft de reder "Lucas" er 75 jaar op zitten en geen opvolger, zodat men zich te Lorient met ongerustheid afvraagt, hoelang de rederij nog haar activiteit zal behouden.

REEDS 150 MILJOEN VERZAMELD VOOR VERDRONKEN BEMANNING VAN ENGELSE REDDINGSBOOT

Zoals we in ons vorig nummer meldden, is in het week-end van 19 op 20 december 1981 ter hoogte van het Engelse Lands-End bij een verzoek om de opvarenden van het vaartuig "Union-Star" te redden, de reddingsboot van Penlee omgeslagen en zijn de acht redders die deze boot bemanden, omgekomen. In totaal verloren er, met de bemanningsleden van de "Union-Star" aldus 16 mensen het leven. Gezien het tragische gebeuren waarvan de vrijwillige redders van Penlee het slachtoffer werden, werden door de visserij kollekten gehouden om de vijf weduwen en twaalf wezen van de redders ter hulp te komen, de drie overige redders niet gehuwd zijnde. Deze kollekte bracht thans reeds meer dan 20 miljoen op in een spontane elan uitgaande van zoveel vissers en vissersfamilies die reeds van zoveel tussenkomsten vanwege de vrijwillige reddingsdiensten genoten of in de toekomst nog zullen genieten.

Anderzijds werd er ook een nationale kollekte gehouden die thans reeds bijna 120 miljoen opbracht. Een eigenaardigheid in de Britse wet is echter dat, partikuliere initiatieven, vrij over het geld beschikken die rondgehaald werd, dat wil zeggen, dat alle gelden onmiddellijk onder de getroffen families kunnen verdeeld worden of ter beschikking van deze families gehouden, het zij door voorzieningen, spaarboeken, enz... Met het geld van de nationale kollekte is het echter niet zo en hiervan gaat slechts het strikt nodige naar de families opdat zij niet in nood zouden verkeren. Er kan ook voor de wezen een spaarboekje geopend worden tussen de 40 en 75 duizend fr., die dan, bij meerderjarigheid vrij komt. Gezien de nationale kollekte nu reeds bijna 120 miljoen opbracht, zou aldus slechts een heel klein deel van deze som kunnen gebruikt worden voor de betrokken weduwen en weeskinderen. Het overschot zou dan naar gelijkaardige barmhartige werken gaan, dit niettegenstaande het motief van de nationale kollekte, de hulp is aan de getroffen gezinnen. Enkele parlementairen menen dat aan deze wetgeving iets moet gedaan worden opdat gelden, die voor een speciaal doel rondgehaald en gegeven worden, naar hun bestemming kunnen gaan.

Van de partikuliere kollekte door de visserij ingericht, gaat echter de volledige som naar de noodlijdenden, zodanig dat voor de vijf gezinnen zowat 3 miljoen per gezin zou beschikbaar gesteld worden, waarvan een gedeelte zou belegd worden opdat het vruchtgebruik voor een min of meer regelmatig inkomen zou zorgen. Een kleiner deel zou naar de gezinnen gaan van de ongehuwde omdat deze een loontrekkende, een zoon, een broer en een steun missen.

De kollekte die anderzijds gehouden werd voor de bemanningsleden van de "Union-Star", bracht heel wat minder op. Dit komt ook omdat het hier gaat om een arbeidsongeval en de be-

trokken huisgezinnen een normale wettelijke steun krijgen.

In elk geval moeten we toch de geweldige solidariteitsakte onderstrepen die plaats vond bij onze overburen, hetgeen het betrokken bedrijf in het bijzonder en het ganse land siert. Wij denken daarbij dan ook aan de vijf kinderen van Clement, matroos aan, boord van de vergane Z.180, die, gezien hij niet gehuwd was met de moeder van deze kinderen, van geen wettelijke steun kunnen genieten. Ook hier is het de visserij, die in het verweer is getreden om de nood in

JAPAN

Japan, het eerste vis voortbrengend land met circa 10 miljoen ton aanvoer, bezit een enorme vloot van meer dan 400 duizend eenheden, waaronder een 30 duizend bootjes zonder motor, en bijna 350 duizend kleine eenheden beneden de 5 Brt maar gemotoriseerd. Onder de grote eenheden tellen we er 1400 met een Brt tussen de 100 en 200, en 1900 met een Brt van meer dan 200. Tevens telt dit land een half miljoen vissers, waaronder wel verscheidene die niet het ganse jaar volledig als visser actief zijn. Als we onze nagenoeg duizend vissers hier tegenover stellen, dan zijn we toch maar een heel, heel klein Japanees broertje.

E.E.G.

De onderhandelingen tussen de EEG en de Faröer-autoriteiten voor een bilaterale visserij-overeenkomst werden verleden week te Brussel voortgezet, nadat deze gehouden in december 1981 tot geen resultaat leidden. Het is vooral Groot-Brittannië en Ierland die hier stokken in het wiel steken omdat deze landen het beste uit deze overeenkomst voor de eigen vissers wensen, waardoor de Fransen de blauwe leng en de koolvis op de Faröe niet kunnen gaan bevissen. Hierop heeft Frankrijk dan maar het akkoord tussen de EEG en Noorwegen, waar het vooral om Britse belangen gaat, eveneens geblokkeerd.

FARÖE

Tussen Ierland en de Faröe gaat het niet te best in verband met de zalm. Inderdaad vangt de Faröe, volgens de leren te veel zalm in haar wateren weg, zodat deze vissoort, die later de Ierse wateren aandoet, door de Ierse vissers niet meer renderend kan gevestigd worden. De Ieren wensen dat de Faröe die verleden jaar nog meer dan duizend ton zalm viste, dit contingent beperken tot 400 ton ! Het is duidelijk dat de Faröe voor dergelijke plotse vermindering niet te vinden zijn.

dit gezin zoveel als mogelijk te helpen, en dit op initiatief van het Visserijblad en onder de auspiciën van Hulp in Nood, SCAP, O.V.A., Hand in Hand Oostende en Zeebrugge.

De vergane reddingsboot behoorde toe aan de Royal National Life-Boat Institution, hetgeen we zouden kunnen vertalen als Koninklijke Nationale Reddingsboot-Instituut die in 1824 gesticht werd. Dit Instituut moet door middel van kollekten, schenkingen, spaarbussen in de pubs vooral langs de havens, enz... zelf voorzien in de bouw- en onderhoudskosten van de reddingsboten, die bemand worden door vrijwilligers. Hopelijk wordt dit Instituut door de wetgeving eveneens als een bijzondere instelling van barmhartigheid aangezien, opdat een gedeelte van het nationaal opgehaald geld voor de bouw van een nieuwe reddingsboot zou kunnen voorbehouden blijven.

MAURETANIË

400 dollars, dat wil zeggen viermaal meer dan vroeger, moeten de Bretoense kreeftenvissers thans betalen per ingezette brutoton die hun vaartuig telt om op de rose kreeft in de wateren van Mauretanië te mogen vissen. Dit wordt een onoverkomelijke hinderpaal voor de tien Bretoense kreeftenvissers, die voor de kreeftenvangst in een Mauretaanse haven liggen. Op 100 brt toch altijd, omgezet in onze munt 1,6 miljoen B.fr. ! De Bretoense reders hebben zich tot hun eigen regering gewend om onderhandelingen met de autoriteiten van Mauretanië te beginnen om deze vergunningsprijs te doen zakken.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !