

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

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 21 mei 1982 — Nr. 20

Reders laat U niet beetnemen!

De stad Oostende wenst 15 miljoen viskeuringsrechten van de reders die tussen 29 maart 1977 en 14 april 1982 hun vis in de vismijn van Oostende verkochten

Sommige Oostendse rederijen ter visserij kregen zo pas een uitnodiging van het Oostends stadsbestuur om achterstallige viskeuringsrechten te betalen. Gezien het belang van dit onderwerp, door de laatste wendingen die het kreeg, laten we dit schrijven hierna volgen.

Betreft: Viskeuringsrechten

Tot onze spijt zien wij ons verplicht, in opdracht van het Ministerie van Volksgezondheid, U inliggend een vordering toe te sturen van de door U over de periode van 15 maart 1977 tot 23 april 1982 verschuldigde keuringsrechten m.b.t. in de Oostendse vismijn aangevoerde vis.

Hoe het komt dat dit bedrag thans op U verhaald wordt — en dan nog zo laattijdig — is U wellicht grotendeels bekend. Alhoewel U zulks reeds bekend gemaakt werd met onze brief van 04.02.1981 achten wij het toch van nut, hierover nogmaals enige toelichting te verstrekken.

Tot algehele tevredenheid van alle partijen — reders, kopers en stadsbestuur — geschiedde tot het jaar 1977 de keuring van de in onze vismijn aangevoerde vis door daartoe door het stadsbestuur aangestelde en bezoldigde personeelsleden, die door hun jarenlange ondervinding terzake zeker bevoegd waren.

Niettegenstaande de hogere instanties — en inzonderheid het Ministerie van Volksgezondheid — meermaals hierop gewezen werden en wij langs verscheidene zijden druk uitoefenden om deze keuringswijze te behouden, werd, op grond van de art. 4 & 5 van de Wet van 15.4.1965, op 30.4.1976 een Koninklijk Besluit genomen, waarbij — zoals het voor het vlees het geval is — voor de vis de keuring werd toevertrouwd aan dierenartsen die door de Koning tot keurder worden benoemd. Een Koninklijk Besluit van 29.3.1977 legde de betaling van de keuringsrechten van de in zee gevangen vis die via een Belgische haven wordt aangevoerd, ten laste van de „koper” van deze vis, alhoewel art. 6 van de Wet van 15.4.1965 hiertoe uitdrukkelijk „de invoerders en de eigenaars” van de vis aanwijst. Bij Arrest van de Raad van State van 11.6.1980 werd dit K.B. van 29.3.1977 dan ook vernietigd.

Het Stadsbestuur werd er dientengevolge door de heer Minister van Volksgezondheid op gewezen, dat de vernietiging van het K.B. van 29.3.1977 tot gevolg heeft dat de gemeenten de keuringsrechten moeten innen van de „eigenaar” van de vis, zoals door de Wet van 15.4.1965 wordt bepaald.

Maandenlang heeft het Stadsbestuur getracht dit te vermijden en, op zijn initiatief, hadden (in aanwezigheid van de Rederscentrale) besprekingen plaats op het Kabinet van de Minister van Volksgezondheid, gevolgd door verscheidene bijeenkomsten te Oostende met alle betrokken partijen. Door het Stadsbestuur werd anderzijds bij de bevoegde Minister aangedrongen om de kosten van het verleden door het Rijk te laten dragen. Deze vraag werd bij brief van 23 januari 1981 echter volledig afgewimpeld en het Fonds voor Veterinaire Keuringen heeft ondertussen het Stadsbestuur vóór de Rechtbank gedaagd ter betaling van de verschuldigde keuringsrechten, waarmede het de keurders moet betalen.

In het Belgisch Staatsblad van 14.04.1982 werd het Koninklijk Besluit van 26.03.1982 gepubliceerd, waarbij bepaald wordt dat de kosten voor het dekken van de keuring van de in zee gevangen vis, aangevoerd in de vismijnen en de vishallen, voortaan ten laste vallen van de „koper”. Dit Koninklijk Besluit verkreeg uitwerking op 24.04.1982.

Er werd door de bevoegde instanties van het Ministerie van Volksgezondheid bevestigd, dat de achterstallige keuringskosten — dus over de periode vóór 24.04.1982 — door het Stadsbestuur overeenkomstig de wet MOETEN verhaald worden. Als ondergeschikt bestuur zijn wij gehouden, de wet te volgen en de onderrichtingen van het Ministerie van Volksgezondheid uit te voeren.

Wij hopen dat U hiervoor begrip zult opbrengen en groeten U.

met alle achting,

De Secretaris,

G. VAN LAERE.

Namens de Burgemeester,
De Schepen,
H. DUMAREY.

Tot daar dit schrijven van het stadsbestuur van Oostende aan de reders die toen hun vis verkochten in de vismijn van Oostende.

Ons werd de vraag gesteld, hoe het nu wel kan, dat het K.B. van 26/3/82 verschenen in het Staatsblad van 14/4/82, wettelijk kan bepalen, dat de viskeuringsrechten thans ten

laste van de kopers vallen, terwijl het K.B. van 29/3/77 die deze keuringsrechten ten laste van de kopers legde, dit niet kon. Inderdaad, ondertussen verscheen een nieuwe wet op de Stichting voor Veterinaire Keuring, die de vroegere wet van 15/4/1965 zodanig wijzigde, dat het nieuw K.B. van 26/3/82 die de heffing van viskeuringsrechten ten laste van de kopers voorziet, niet meer in overtreding is met de kaderwet. dat wil zeggen dat slechts nadat het Ministerie van Volksgezondheid, de Rederscentrale en zoveel andere instanties, door een arrest van de Raad van State van 11/6/80, eindelijk inzagen, dat een K.B. ondergeschikt is aan een wet, die wet zelf niet kan veranderen, zoals men dit heeft willen doen via het K.B. van 29/3/77. Men heeft hiervoor jaren nodig gehad tot een arrest van de Raad van State dit duidelijk maakte, terwijl „Het Visserijblad” dit verdedigde vanaf het verschijnen van het K.B. van 29/3/77. Toen vroeg „Het Visserijblad” met een nieuw wetsontwerp de kaderwet van 1965 te amenderen zodanig, dat een K.B. die de viskeuringsrechten ten laste van de kopers zou leggen, niet meer betwistbaar zou zijn.

Het gevolg van de vergissing van de stad en de Rederscentrale is, dat de reders thans belastingplichtig gesteld worden voor het betalen van de viskeuringsrechten voor die vele jaren, waarin men koppig aan een ongerijmdheid vasthield, en even koppig de wijze raad van ons blad in de wind sloeg.

Nu het kwaad geschied is, rest er voor allen maar één zaak, namelijk zich eendrachtig te verzetten tegen deze vorderingen en die onder geen enkel beding te betalen.

Sommige reders kregen nu vorderingen welke méér dan 300 duizend fr. bedragen. Samen zou het, voor de betrokken reders die in die periode in de Oostendse vismijn verkochten over een bedrag van meer dan vijftien miljoen gaan.

Waar de regering miljarden over heeft voor zieke sectoren, zoals het „Staal”, waar geen enkele ernstige inspanning gedaan wordt om te saneren en lonen uitbetaald worden, die 10 tot 20% hoger liggen dan in het buitenland en directeurs in werkelijk overtal rond

(Vervolg op blz. 2)

lopen, is het slechts een peuschild voor diezelfde regering die betrokken 15 miljoen te laten vallen. Des te meer omdat deze bestemd zijn om haar eigen keurders-ambtenaren te betalen. Welnu, mijnheer de eerste minister en heren ministers, die nog maar onlangs uw belangstelling voor de noden van de visserij betoond hebben ter gelegenheid van een reisje met de O.29, nu hebt U een werkelijke gelegenheid om uw belangstelling en hierin, in daden om te zetten. Niemand zal hier trouwens aanstoot aan nemen, omdat deze toestand een onvoorzien gevolg is van een vergissing uitgegaan van het Ministerie van Volksgezondheid zelf.

Aan de reders herhalen we dan ook eensgezind te weigeren aan de stad achterstallige viskeuringsrechten te betalen. Alle uitnodigingen dienen met een „njet“ afgewimpeld te worden.

Onze reders mogen NIET opdraaien voor vergissingen van de juridische dienst van het Ministerie van Volksgezondheid. Het Instituut voor Veterinaire Keuring, dat het vuur aan de lont gestoken heeft en die zich in 1975 plots de kaderwet van 1965 herinnerde om uitvoeringsbesluiten te forceren ten voordele van een legertje veeartsen, ten laste van de visserij, zou zich dienen te schamen een bedrijf, dat reeds zo zwaar getroffen wordt door de uit de hand gelopen brandstofkosten, zonder verpinken en met een zeker leedvermaak, een bijkomstige kost van vijftien miljoen op te leggen.

In afwachting dat deze zaak haar verder verloop krijgt, raden we alle reders aan, eendrachtig voorlopig niet in te gaan op het verzoek van de stad Oostende en dus niet te betalen.

Verdere richtlijnen volgen!

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

DE WEIGERING DOOR DE O.V.A. DE VISKEURRECHTEN TE INNEN

In verband met de weigering door de OVA de viskeurrechten te innen, is het eerst en vooral nuttig te weten dat dit zo maar geen zuivere negatieve instelling is vanwege het afslagorganisatie maar een weigering ingegeven door de nu reeds gekende inningsmoeilijkheden ter zake, gezien de stellingname van de visgroothandel die, op basis van de EEG-wetgeving, de wettelijkheid van de viskeurrechten betwist.

Volgens de OVA zal dit aanleiding geven tot heel wat moeilijkheden bij de inning van de betrokken rechten en zelfs tot gedingen voor de rechtbank. Daarom ook wenst de OVA zich niet te lenen voor het innen van de viskeurrechten, zolang de voorwaarden voor een normale, niet-betwiste inning niet geschapen zijn. Dit werd zowel aan de Stad Oostende als aan het ministerie van volksgezondheid medegedeeld.

Inderdaad kan de OVA, die geen ondergeschikt bestuur is van het ministerie, zoals de gemeenten het wel zijn, geen verplichtingen door dit departement opgelegd worden in de vorm van inning van retributies, taksen, belastingen, enz... ten voordele van een parastatale dienst zoals de Stichting voor Veterinaire Keuring. Wel zou de OVA bereid zijn, tegen een vergoeding voor het administratief werk en onkosten, mede te werken aan de inning van de viskeurrechten, wanneer het hiertoe zou verzocht worden en het onbetwistbaar zou vaststaan, dat deze inning

geen aanleiding zou geven tot moeilijkheden, inleiding tot procedures en dergelijke meer.

Hierbij komt nog, dat het K.B. van 26/3/82 de verplichting tot het innen van de viskeurrechten oplegt aan het organisme dat de verkoop organiseert in de Oostendse afslag en hiermede absoluut niet de OVA kan bedoeld worden, maar wel de Stad Oostende. Het is inderdaad deze laatste, die de verkoop organiseert en de verkoopvoorwaarden en modaliteiten ter zake vastlegt. De afslag maakt hiervan deel uit en het is de Stad Oostende, die aan de OVA de toelating verleend heeft om ten voordele van haar leden de afslag uit te oefenen. De OVA is dan ook, ten overstaan van zijn leden verplicht, slechts deze administratieve taken te aanvaarden, die geen aanleiding kunnen geven tot moeilijkheden, ingebrekestellingen, procedures en niet te overziene kosten.

Daar de Rederscentrale bij monde van zijn secretaris, aan de Hogere Overheid werd meegegeeld dat de O.V.A. verkeerdelijk als organisator van de verkoop werd aangeduid schijnen sommige reders niet bewust van het belang van deze zaak en de grote fout welke begaan werd door de Rederscentrale het Ministerie van Volksgezondheid te melden dat alles door de O.V.A. zou dienen geregeld met al de kosten en rechterlijke gevolgen er voor dit organisme aan verbonden bij procedures, faillissementen, enz.

TENTOONSTELLING "BRUGGE EN DE ZEE"

Van 1 mei tot en met 1 augustus 1982 wordt in de gerestaureerde Hallezalen van het Belfort (Markt) een unieke tentoonstelling "Brugge en de Zee" op het getouw gezet.

Door middel van allerlei voorwerpen, documenten en piktografische elementen zal een totaalbeeld opgehangen worden van de inspanningen die Brugge leverde en nog levert om de verbinding met de zee te herstellen of in stand te houden.

Het havenverleden van Brugge-Zeebrugge zal in vier grote fasen worden opgedeeld :

- de periode dat de zee tot in het hart van Brugge spoelde
- het tijdperk waarin Brugge zijn weg naar zee zocht via het Zwin
- het herstel van de verbinding met zee via de leperleet en later door middel van het kanaal Brugge-Oostende
- tenslotte de recentste fase met de uitweg naar zee langs het Boudewijnkanaal, en de uitbouw van de zeehaven te Zeebrugge.

Bij het uitwerken van de tentoonstelling kon men uiteraard flink wat putten uit bestaande Brugse en binnenlandse verzamelingen. Heel wat tentoonstellingsmateriaal zal echter afkomstig zijn uit het buitenland : zo o.m. uit musea in Londen, Parijs, Rotterdam, München, Flensburg en Lübeck. Het leeuwenaandeel wordt echter door Groot-Brittannië geleverd, wat niet verwonderlijk is als men weet hoe nauw de maritieme banden tussen Brugge en Groot-Brittannië door de

eeuwen heen geweest zijn. In het Brits Rijksarchief te Londen werden trouwens documenten i.v.m. Zeebrugge teruggevonden waarvan men het bestaan niet eens vermoedde, en die in Brugge voor het eerst aan het grote publiek zullen getoond worden.

Een apart hoekje van de tentoonstelling zal gewijd worden aan de militaire functies die Zeebrugge tijdens de twee wereldoorlogen vervulde en thans nog vervult als Nato-haven.

De blikvanger zal ongetwijfeld de zogenaamde "Boot van Brugge" zijn. Het betreft een vaartuig dat in 1899 tijdens de graafwerken voor de toen in aanbouw zijnde haven van Zeebrugge werd opgedolven, en waarvan men aanneemt dat het uit de tweede eeuw van onze tijdsrekening moet dateren. Het schip, dat in de verzameling van het Maritiem Museum te Antwerpen werd opgenomen, zal ter gelegenheid van de tentoonstelling "Brugge en de Zee" opnieuw enkele maanden in zijn "thuishaven" vertoeven.

Openingsuren van de tentoonstelling : dagelijks, 10.30 - 12.30 u. en 14.00 - 18.00 u.

Toegangsprijs : 80 fr., 40 fr. (groepen) en 20 fr. (scholen).

Op zaterdagen kan een bezoek aan de tentoonstelling gekoppeld worden aan een gratis havenrondleiding, aangeboden door de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen. Elke zaterdag zullen er drie rondleidingen gebeuren, met vertrek per bus aan de Hallezalen, en met een duur van circa twee uur.

Expansie van de Zeebrugse vissersvloot gaat verder...

Z.50 „TIJL” IN BEDRIJF GENOMEN

Zeebrugge, dat kwantitatief, al een heel stuk boven Oostende is uitgegroeid en zowel naar brutotonnage als paardekracht, veruit de voornameste vissershaven van ons land is, werkt ijverig verder aan de uitbouw van de vloot. Na een periode waarin de nieuwbouw pakweg onbestaande was – beginnend vooraan in de zeventiger jaren en pas uitdeinend op het einde van die deccenium – is men aan een nieuw tijdperk van ambitieuze bouwactiviteiten toe. Reeds vorig jaar werden een viertal nieuwe treilers aan de vloot toegevoegd en ook toen beet Zeebrugge de spits af; in 1982 zet die tendens zich verder want ongeveer anderhalve maand geleden werd de Z.39 „Zuiderzee” in bedrijf genomen en vorige week zaterdag was de Zeebrugse vloot opnieuw aan expansie toe met de overdraging van de Z.50 „Tijl” die voor rekening van de Rederij Versluys-Lagast werd gebouwd op de Scheepswerven van Langerbrugge. Zo te zien een vaartuig dat in de trend loopt van de vorige eenheden die door de voornoemde werf werden afgeleverd en die er stuk voor stuk een schitterende staat van diensten hebben opzitten. De „Tijl” is een kloeke, erg zeewaardige treiler die ruime perspectieven biedt voor de toekomst als... er maar gewerkt wordt en daarvan hebben de mensen aan de Oostkust nu eenmaal geen schrik. Zij werden niet met de rug naar de zee geboren en dat manifesteert zich nu al meerdere jaren in een explosieve progressie van de Zeebrugse vloot. Mensen die, niettegenstaande het spookbeeld van de voortdurend stijgende uitbatingkosten – met de brandstofprijzen in de spits – toch de moed en de durf kunnen en ook willen opbrengen om opnieuw te gaan investeren in een bedrijf dat, laten wij dat eerlijk toegeven, eigenlijk nooit een optimale zekerheid kan bieden. Te veel factoren spelen mee maar anderzijds werd het genoegzaam bewezen dat, wie wil werken en de zaak verstandig runt, ook resultaten behaalt. Dat moet de idee geweest zijn waarmee Kamiel Versluys en Ronny Lagast zijn schip gegaan toen zij het order plaatsten voor de bouw van de Z.50 „Tijl”.

Het eindresultaat lag afgelopen zaterdag te pronken in de Zeebrugse vissershaven, sierlijk bevlagd en midden een zeer ruime belangstelling, lag de „Tijl” te wachten totdat, medio deze week kan afgevaaren worden voor de maidentrip. Het grote werk dus op de even grote vlakke.

Vorige week woensdag verliet de „Tijl” de Scheepswerven van Langerbrugge, bestemming Oostende, maar tijdens die navette werden meteen ook de technische proeven afgelegd in bijzijn van de zeevaartininspecteurs. Alles bleek piccobello in orde. Voorbij maandag werden dan, tijdens een nieuwe korte trip, de laatste oneffenheden weggewerkt en woensdag verliet de „Tijl” de thuishaven voor de eerste reis. Een korte reis overigens want men gaat niet verder dan de visgronden van de West. Daar moet de „Tijl” dan maar bewijzen dat het klaar is voor het grote werk op het Kanaal en de Ierse zee want voor dit soort visserij werd het vaartuig gebouwd.

Wij zegden het al! Zaterdag had zich een zeer grote menigte verzameld in de Zeebrugse vissershaven toen de doopplechtigheid werd voltrokken. E.H. Corneillie, onze visserijalmoezenier voltrok die plechtigheid met de zwier waarmee hij nu al een kwarteeuw Gods zegen over nieuwe vissersvaartuigen borstelt. Altijd een

moment van ingetogenheid omdat sommige tradities, gelukkig maar, nog worden gehandhaafd in onze vissersmidden; die doop werd natuurlijk bijgewoond door „Meter” mevrouw Hovart, echtgenote van de h. Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij en dus zelf een man die erg vertrouwd is met de visserijproblematiek. „Peter” is de h. Roger Eerebout uit Bredene, bestendig afgevaardigde van de Provincie en van Bredene zijnde, de visserij vooral bij de Opexnaars en de velen te Bredene wonende moeten kennen. De heer Eerebout heeft als bestendig afgevaardigde van de provincie West Vlaanderen ook de visserij onder zijn bevoegdheid, zodat ook hij de leemten er van moet kennen.

Verder bemerkten wij onder de vele aanwezigen de hh. Marcel Poppe en Robert Vancraeynest, secretaris-generaal en directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen; hoofdwaterschout Van Loo; de h. Vande Moortel, secretaris-generaal bij het Ministerie van Landbouw alsook de h. Luc Maertens, van de Zeevisserijdienst van voornoemd Ministerie; de h. Depaep, districthoofd bij het Ministerie van Verkeerswezen; senator Vandermarliere, senator die Minister Decroo vertegenwoordigde; de hh. Van Gerven, Lenotte en Vandezande van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid; de h. Ameele van de Zeevisserijdienst te Zeebrugge; de h. Bourgeois van de Zeevaartininspectie, enz. De Scheepswerven van Langerbrugge waren vertegenwoordigd door de heren Verhoest en Ghys; de h. Mainil van de voornoemde werf was belet wegens een reis naar het buitenland. Verder bemerkten wij ook nog wereldreiziger en topzeiler Staf Versluys, een familielid van reder Kamiel Versluys.

Na de doopplechtigheid verplaatste het ganse gezelschap zich naar een instelling aan de Rederskaai te Zeebrugge waar een korte ontvangst plaats greep. 's Avonds dan werd afspraak gemaakt in een restaurant te Blankenberge waar een feestmaal werd opgediend en waar door enkele mensen het woord werd gevoerd.

TOESPRAKEN OP HET FEESTMAAL

Tijdens het feestmaal dat 's avonds werd opgediend werden enkele toespraken gehouden. Als eerste kwam de heer Johan Verhoest aan het woord namens de Scheepswerven van Langerbrugge. In zijn uiteenzetting bracht hij hulde aan de reders van het nieuwe vaartuig en wenste hen alle heil toe. Vervolgens was het de h. Eerebout, bestendig afgevaardigde en belast met het provinciaal visserijbeleid. In zijn rede had hij het over de moeilijkheden waarmee het bedrijf te kampen heeft en de mogelijke oplossingen die moeten gevonden worden.

Vervolgens kwamen ook reders Versluys en Lagast aan het woord en tenslotte was er ook nog de korte toespraak van Mevrouw Hovart, „meter” van de nieuwe treiler die het ondermeer had over de emancipatie van de vrouw en heel speciaal de rol van de vrouw in een vissersgezin. Vooral dat werd benadrukt door Mevrouw Hovart die verder de zekerheid meegaf dat de „Tijl” een uitstekend vissersvaartuig is en hoopte dat schipper Ronny Lagast en zijn varensgezellen een behouden vaart en flinke opbrengsten zouden mogen lukken.

Nadien werden nog geschenken overhandigd aan de meter, peter en bemanning.

TECHNISCHE GEGEVENS

Het schip is bestemd voor de hoogzevisserij en is speciaal uitgerust voor de boomkorrevisserij.

Hoofdafmetingen

lengte over alles	30,00 m.
lengte tussen loodlijnen	26,15 m.
breedte op de spanten	7,60 m.
holte	3,90 m.
diepgang	3,15 m.
inhoud visruim	± 100 m ³
inhoud gasolietanks	69 m ³
inhoud zoetwatertanks	10 m ³

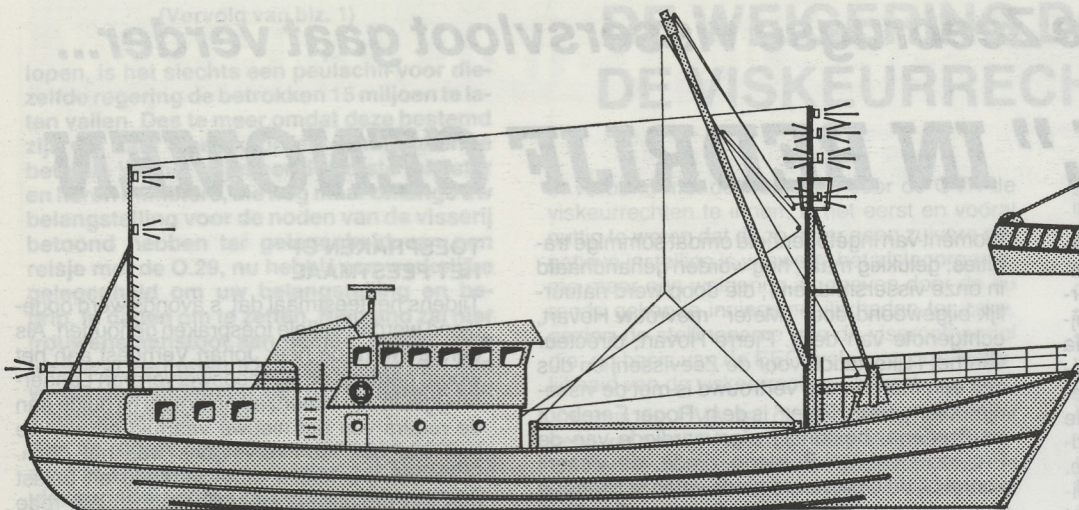
Onder het hoofddek is het schip verdeeld in 6 waterdichte compartimenten: de voorpiek, het nettenruim met brandstofbodemtank, het visruim, een kofferdambrandstoftank, het bemanningsverblijf, de achterpiek

(Vervolg op blz. 5)

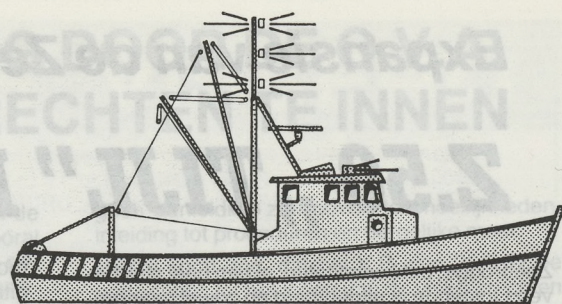


Het nieuwe Zeebrugse vaartuig dat zaterdagmiddag werd gedoopt.

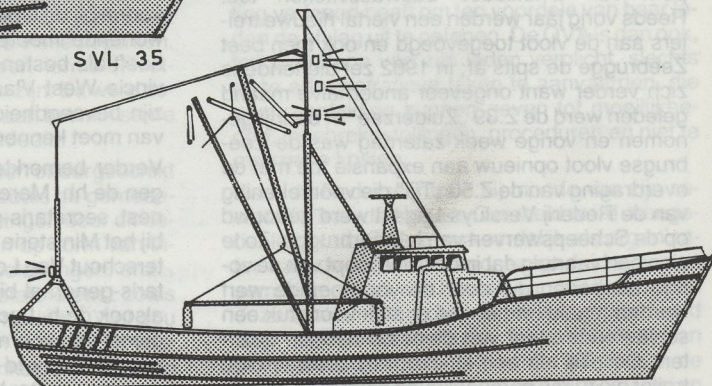
(Foto Peter Maenhoudt)



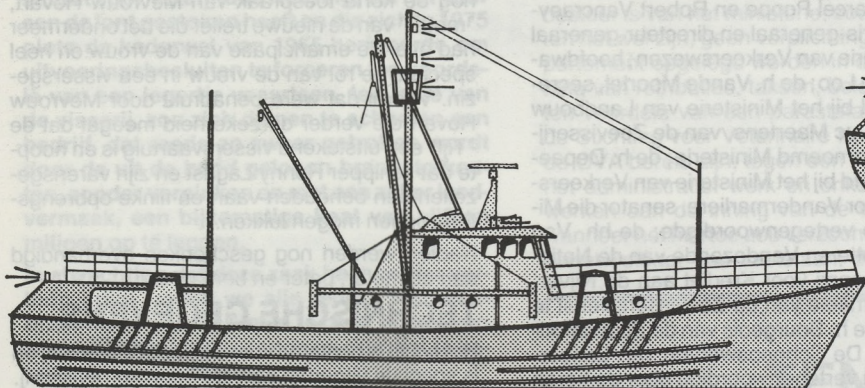
SVL 18



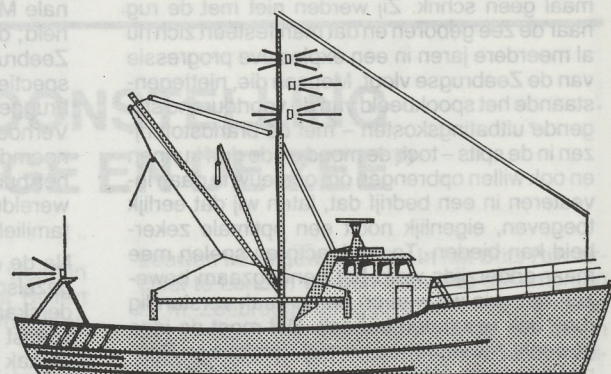
SVL 35



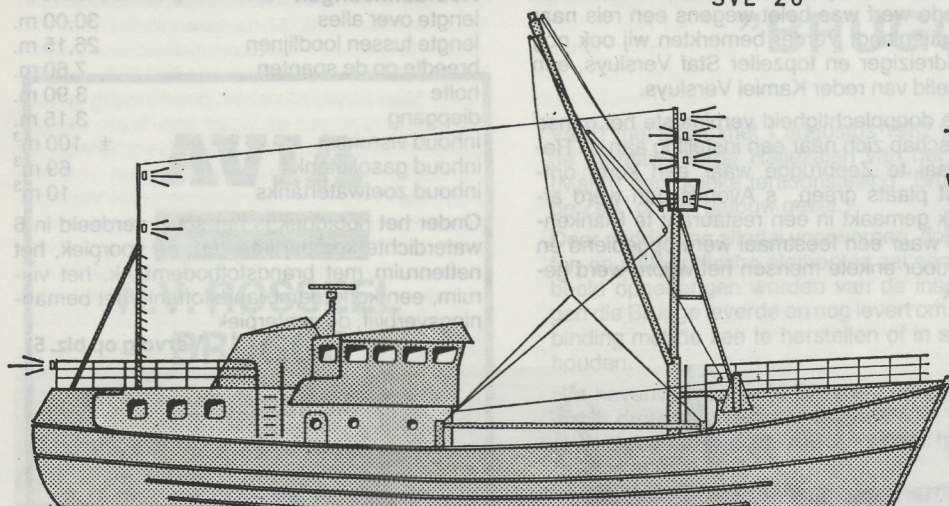
SVL 22



SVL 28



SVL 19



SVL 30



SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

MOERVAARTKAAI 15 9020 GENT TELEFOON 091/45.04.01 TELEX 11522

NA BUREELUREN ir. J. VERHOEST TELEFOON 091/72.80.04

(Vervolg van blz. 3)

De volledige romp en opbouw zijn uitgevoerd in staal van scheepsbouwkwiteit grade A.

De visserij-uitrusting bestaat uit een voormast-konstruktie met visbomen van 11 m. en korrestokken van 9 m.

Het schip is uitgerust met een hydraulische stuurinrichting Brusselle type HSE 100 R.

Verder is een vislier voorzien type Brusselle „210014”, met 2 hoofdtrommels elk voor 740 m. kabel $\varnothing$ 28 mm. in 14 lagen en 2 hulptrommels voor minimum 54 m. kabel van $\varnothing$ 24 mm. en een nettenrol met trommeldiameter 267 mm. $\times$ 1.200 mm. en lengte 2.400 mm. op het achterschip.

De vislier en de nettenrol worden beide aangedreven door een inductiemotor. Het elektrisch vermogen voor deze motoren wordt geleverd door een inductiestroomgenerator van 120 kW die door de hoofdmotor wordt aangedreven op variabele toerental of door een inductiegenerator van 60 kW die door een Scania DS II dieselmotor wordt aangedreven.

Het visruim is uitgerust met 10 verdampers met een totale koelcapaciteit van 7.000 kcal/h die het visruim op 0°—2° C houdt. De koelmachine merk „Sarca” is in het nettenmagazijn geplaatst.

De voortstuwing van het vaartuig gebeurt door middel van een ABC dieselmotor, die via een Reintjes WAV 850 reductie-keerkoppeling, een bronzen vierbladschroef met diameter 2.200 mm. aandrijft. De motor is een turbo-opgeladen 6 MDXC 4-takt motor, die 662 kW bij 750 omw./min. ontwikkelt. De schroef draait 230 omw./min. en werd samen met de Hodi-straalbuis door de firma Van Voorden geleverd.

De elektrische energie aan boord tenslotte wordt geleverd door een der volgende systemen:

- 1) De ABC hoofdmotor drijft een 40 kW gelijkstroomdynamo aan. Deze gelijkstroom drijft op konstant toerental in een omvormset een 39 kVA wisselstroomgenerator aan en deze levert 30 kW aan het 3 $\times$ 220 volt, 50 Hz, net.
- 2) De Scania hulpdiesel drijft een 39 kVA wisselstroomgenerator aan.
- 3) Voor havendienst is een 3 $\times$ 220 volt generator voorzien die aangedreven wordt door een Hatz-dieselmotor.

Voor noodverlichting en nautische instrumenten is een 24 volt net voorzien dat gevoed wordt door een set batterijen. Een aangepaste automatische batterijlader met snellaadinrichting is hiervoor voorzien.

TECHNISCHE GEGEVENS VAN DE MOTOR

Type: 6MDXC

Aantal cilinders: 6

Boring: 242 mm. — Slag: 320 mm.

Vermogen in doorlopend bedrijf:

900 pk/662 kW

Draaisnelheid: 750 t/m

Gemiddelde effectieve druk:
11,99 kg/cm²

Brandstofverbruik: 156 gr/pk/h

Smeerolieverbruik: 0,8 gr/pk/h

De motor is uitgerust met een turbo-oplader Brown Boveri van het type VTR.

De omkeerkoppeling is een Reintjes type WAV 1400.



De knappe bemanning van de Z.50 „Tijl”

(Foto P. Maenhoudt)

Toestellen geleverd door SAIT aan boord van de Z.50 „TIJL”:

- Zender-ontvanger TRP 6000 - 400 Watt; volledig automatische zender-ontvanger met 80 geprogrammeerde frequenties en vol SSB ontvangst op de gehele maritieme band.
- Dieptemeter Furuno FE 814 met zendvermogen 2 kW.
- Radar Furuno FR 1011 72 mijl.
- Radar Furuno FR 711 72 mijl.
- 2 zender-ontvangers VHF SD72 SAIT.
- 1 Automatische piloot Wagner MK4.
- 1 Wachalarm.
- 1 hulpontvanger Kenwood R1000.

Brusselle-Marine leverde:

De 4-trommel vislier is van het bekende merk „Brusselle” type 2100-4 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaartuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te beoefenen, is deze vislier keurig ingebouwd samen met de elektrische motor en volledig vanuit de brug bediend bij middel van licht bestuurbare pneumatische kleppen. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 4 trommelremmen, waarbij in éénzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep: „trommel vrij - trommel op rem” - „trommel ingeschakeld”.

Deze techniek vond zijn oorsprong op de grote lieren voor fabriekschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend is dat tevens veelvoudig gebruik gemaakt werd van het inbrengen van hoofdas-lageringen op kogel- en zelfinstellende rollagers waardoor heel wat pk's bespaard worden voor de aandrijfmotor.

Dit wordt ook duidelijk wanneer we de steekkaart van de lier inkijken:

- Trekt op 1e laag 21 ton aan 22 m/min. - komt tot stilstand bij 32 ton;
- Trekt op buitenste laag: 8 ton aan 60 m/min. - komt tot stilstand bij 12 ton;
- Trekt op gemiddelde laag maximaal 18 ton;
- Trommelcapaciteit op de hoofdtrommels: ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels: ieder 70 m. kabel diam. 24 mm.

De elektrische aandrijving met elektromotor van 120 pk nominaal, werd eveneens zodanig opgevat om een soepele werking van de lier te waarborgen, met de nodige alarmmiddelen tegen overbelasting.

In navolging van de grotere diepzeetruilers is ook een elektrisch gedreven nettrommellier voorzien met een bergingscapaciteit van 2,5 m³. Aandrijfvermogen: 40 pk.

De elektro-hydraulische stuurinrichting, vertoont de traditionele evenwijdig opgestelde cilinders, werkend op een zwenkuk met rollen, en gevoed door een „twin” pompset, waarmee de besturing praktisch in dubbel uitgevoerd wordt met één werkende en één standby-reservepomp. Overschakelen van één op andere pomp kan onmiddellijk gebeuren vanaf het stuurhuis. Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor absolute stuurveiligheid.

DE BEMANNING

Voor de maidentrip, die naar de visgronden van de West gaat, werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper-mede-eigenaar Ronny Lagast; motorist Landuyt Patrick; assistent-motorist Lagast François; matrozen Vileyn Roland en Landuyt Dirk en tenslotte scheepsjongen Alleineersch Jan.



De meter en peter van het vaartuig.

„HET VISSERIJBLAD”

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

UITHOUDINGSVERMOGEN

PLUS!

ABC-diesels hebben een lange levensduur.
Bij ABC worden motoren niet goedkoop ontworpen; maar volgens hoogstaande technische specificaties.

Hoe valt het anders te verklaren dat er overal ter wereld nog zoveel ABC-motoren dagelijks betrouwbaar en economisch werken; 15, 20 en zelfs 30 jaar na indienststelling.

Ook vandaag zijn de ABC-motoren gebouwd met dezelfde degelijke karakteristieken. Deze sterkte is ingebouwd in elk onderdeel van de ABC-diesel.

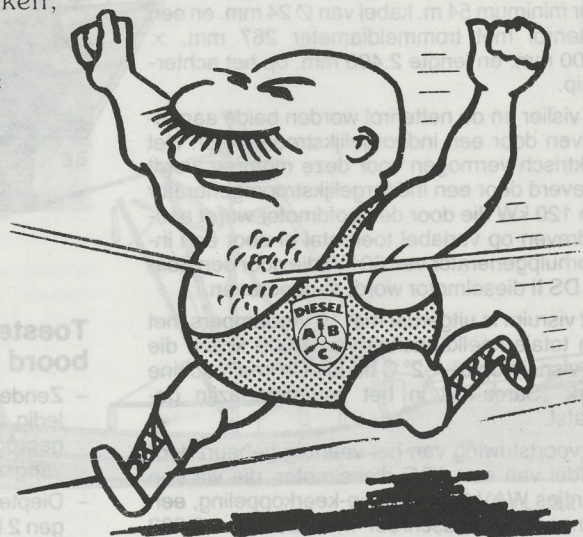
Dat noemt ABC «Meer Uithoudingsvermogen».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel. 091/234541 Telex 11298



**Het uithoudingsvermogen
De betrouwbaarheid
Het laag verbruik
De goede service
waren de factoren waarmee de
Reders Lagast en Versluys
rekening hielden bij de keuze
van de „A.B.C.”-motor voor
hun nieuw vissersvaartuig.
De „A.B.C.” dankt de reders
voor het vertrouwen in
haar motoren.**

DE HOGE KOSTEN VOOR CONTAINERVERVOEREN EN IN ENGELSE HAVENS

Toen de prijzen voor de brandstof voortdurend stegen en praktisch niet meer haalbaar werden voor verre reizen, zijn vooral de Kanaalvisserij zich beginnen een rekensommetje maken, waarbij op het eerste zicht bleek dat, door hun vis in een Engelse afslag te zetten, of per container naar België over te brengen, zij goedkoper gediend werden.

Dit leek inderdaad nuttig omdat men hierdoor enkele dagen visserij kon uitwinnen en daarenboven een 5 tot 8 duizend liter brandstof uitsparen, al naar gelang de pk van de motor van het schip, dit door het uitsparen van een reis, heen en terug naar de thuishaven. Dit zou namelijk tot een gevoelige besparing leiden, zo men de aldus uitgewonnen dagen kon benutten voor een voortgezette visserij, wat toch zou neerkomen op een gemiddelde van meer dan honderdduizend fr. per visserijdag.

Dit is echter een zuivere theoretische berekening, want dan mag men niet in de vreemde haven blijven hangen en moet werkelijk na een vier-en-twintig uren rust, terug uitgevaren worden en regelmatig gevist. Anderzijds is de brutobesomming van de honderdduizend fr. per gewonnen visserijdag, ook geen zuivere winst, omdat deze bedragen verminderd worden met de onkosten van de visserij, van het lossen, het verzenden en de verkoop van de vis. Anderzijds betaalt men ook heel wat meer in Engeland voor de brandstof, die nergens beneden de 12,50 fr. de liter ligt en, volgens een nuchtere vaststelling in bepaalde gevallen nog hoger oploopt omdat een bepaalde Belgische businessman, als vertegenwoordiger van een brandstofleverancier, een vet procentje uitbetaald dient te worden.

Indien men in de vreemde haven blijft hangen, of indien de bemanning per vliegtuig naar huis komt, dan vervalt reeds het voordeel van een onmiddellijke terugkeer naar de visserij en komen daar nog bovenop de zeer zware terugkeerkosten die we verder uit de doeken doen.

Verkoopt men de vangst ter plaatse in Engeland, en waar dit ook geschiedt, stellen we vast dat de kosten, al naar gelang de omvang van de vangst, van 20 tot 25 % bedragen van de brutobesomming. Dit betekent op een vangst van 1,5 miljoen fr. reeds 300 duizend fr. kosten.

Zendt men anderzijds de vangst per container naar België, dan bedragen deze kosten op het huidige ogenblik van 65 tot 70 duizend fr. omdat er in dit domein geen concurrentie bestaat en dit vervoer dus een kwasi-monopolium daarstelt, waarvan men natuurlijk op het maximum profiteert. Voeg daarbij het aanrekenen van allerlei nevenkosten, die ten slotte eveneens zeer hoog uitvallen. Zo stellen wij, aan de hand van gefactureerde rekeningen vast, dat men per gebruikte visbak, met een inhoud aan vis van 35 tot 40 kg., 40 fr. per bak aanrekent. Aldus heeft men voor 300 bennen vis van 50 kg. 430 bak-

ken nodig, hetgeen overeenkomt met een kost van meer dan 17 duizend fr. (!) terwijl dit bv. in de afslag in de thuishaven voor 300 bennen slechts 2.700 fr. zou kosten. Een nog al gevoelig verschil waarmede allemaal rekening dient gehouden te worden. Als de vis uit de container geladen wordt, dan moet nogmaals gebruik gemaakt worden van de bennen van de concessionaris ter plaatse en zo dit niet gebeurt, worden deze toch aangerekend. Dit komt er dus nog bovenop.

Verder dient men eveneens rekening te houden, dat voor de aankoop van gasolie in Engeland men op het huidige ogenblik een prijs van 12,50 fr. betaalt en in sommige gevallen zelfs 14,50 fr. de liter, waar diezelfde brandstof in de thuishaven, na aftrek van de ristourne, hoogstens 11,50 fr. kost. Als we al deze kosten in rekening brengen, dan wordt de winst op de uitgespaarde brandstof totaal opgeslorpt, rekening houdende dat, om ter plaatse in Engeland, heen en terug naar de overslaghaven te varen en terug naar de visserij, eveneens brandstof dient verstookt te worden.

Ten slotte komen we nog tot de kwestie van de bemanning die, weliswaar misschien één enkele reis in Engeland zal blijven, maar meer niet. En dan nog moet men rekening houden met de werkelijkheid dat men ter plaatse nogal gemakkelijk aan een „sortietje” toe is.

Wanneer het schip in Birkenhead achter gelaten wordt onder bewaking van een plaatselijke toezichter, hetgeen ook al kost, en de bemanning naar België overgevlogen wordt, dan kost het vervoer per bus naar Manchester voor een zestal bemanningsleden ook al vijf duizend fr. en met het vliegtuig naar Zaventem, heen en terug voor zes man, ook al rond de zestig duizend fr. Dan komen er nog de verplaatsingskosten Zaventem-Oostende en terug bij.

Als men van de ledige container, waarvoor men ten slotte toch het heen en het terugkeren betaald heeft, gebruik wenst te maken om bij het terugkeren van Oostende naar Birkenhead, materieel en eetwaren mede te geven, gaat dit ook al niet zonder hiervoor, naar gelang hetgeen men medegeeft, tot 20 duizend fr. te betalen! Samen genomen, blijft er niet alleen van dat voordeel (?) dat men de eenvoudige reder tracht wijs te maken, niet veel meer over, maar als we ook de kosten verbonden aan de overtocht per vliegtuig dienen mede te rekenen, dan is het zeker voordeliger naar de thuishaven op te stomen. Waar wel een duidelijk profijt ligt, is voor diegenen, die het containervervoer in handen heeft.

Maar daarmee is de reder niet gediend en ook zijn leveranciers, de stad, het werkvolk en zijn gezin niet.

(Vervolg op blz. 9)

STAF VERSLUYS TE NIEUWPOORT

De wereldreis van Staf Versluys en het wederen van de Crocky en zijn bemanning liggen iedereen nog vers in het geheugen. Na Oosten- de en Blankenberge komt Staf Versluys ook officieel op bezoek te Nieuwpoort, op zaterdag 22 mei e.k.

Men zal de wereldreiziger en zijn gezellen alvast een goed onthaal bezorgen. Omstreeks 18 uur is het gezelschap te gast in het klubbuis van de V.V.W. en om 19 uur wordt de viering bezegeld met een ontvangst op het stadhuis.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

▲ Tijdens de visserij, in span met de N.719, kreeg men aan boord van de O.309 de korre in de schroef tijdens het winden. Gezien herstellen met eigen middelen onmogelijk was werd de sleeppluif ingeroepen van de N.719. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden naar de haven van Helgoland waar een duiker de korre uit de schroef verwijderde. Opnieuw op de visserijgronden kreeg matroos Dewulf Guido, tijdens het splitsen van een touw, een prik in de rechterwijsvinger. De wonde werd aan boord verzorgd en de matroos kon de werkzaamheden voortzetten.

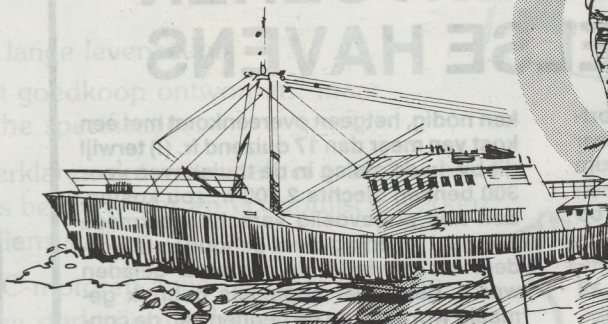
▲ De Z.596 heeft een vrij turbulente reis achter de rug. Eerst werd door opvarenden van het Britse visserijwachtschip HMS Walkerton controle uitgevoerd op de netten. Op dat moment viel de radar uit; er werd assistentie gevraagd aan techniciërs van de HMS Walkerton maar die slaagden er niet in het euvel te herstellen. Er werd dan maar verder gevist maar enkele dagen later sloegen de visboelen vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Hierbij brak de talie van de stuurboordbok die op de verschansing terecht kwam. De verschansing liep geen averij op maar de bok was geplooid zodat men Birkenhead moest binnenlopen voor herstellen. Daar werd tevens de vangst gelost en overgebracht naar Fleetwood voor verkoop. Eenmaal terug op de visgronden kwam motorist André Logge ten val tijdens het afdalen in de machinekamer. Hierbij bezeerde hij zich aan de hiel. Tenslotte werd gedwongen contact opgenomen met het hospitaal-kerkschip De Hoop om wat proviand te krijgen. Tevens herstelde een techniciër van De Hoop de onklaar geraakte VHF.

▲ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de Z.507 te maken met het opvissen van een boei. Deze werd gevangen met de ketting die tweemaal rond het korretouw was gedraaid. Na veel moeite werd de stuurboordboei vrij gekregen. In de omgeving waar de boei werd opgevisst liggen boortorens. Noch de boei noch het vissersvaartuig liepen schade op.

▲ Op de visgronden kreeg men aan boord van de Z.465 een vreemd stuk korre in de schroef. Nadat beide boelen waren gewonnen werd geprobeerd de schroef weer vrij te krijgen maar dat lukte slechts gedeeltelijk. Bij controle werd vastgesteld dat de temperatuur van de motor opliep terwijl de oliedruk daalde. Noodgedwongen werd koers gezet naar Zeebrugge.

▲ De O.275 kreeg af te rekenen met een hevige storm waardoor de sweepantenne van de grote radio plots afbrak. Toch zette men nog korte tijd de visserij verder. Ook de N.45 kwam in dezelfde storm te zitten en ook aan boord van dit vaartuig begaf de sweepantenne ingevolge de hevige rukwinden.

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP-REPARATIE
HODI ZALTBOMMEL



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande produkten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitscontrole.

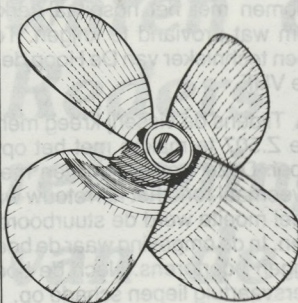
Oog en oor voor uw wensen.

Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen
de Rederij
Versluys-Lagast
en de bemanning
van de Z.50
„Tijl”
behouden vaart
en goede
vangsten!

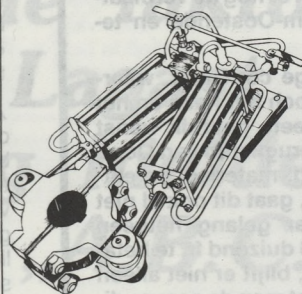
Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

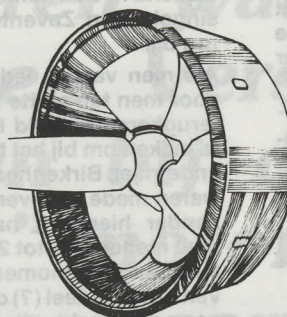
Hydraulische
stuurmachines uitgevoerd
in verschillende systemen.
Roermomenten van 0.5
ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

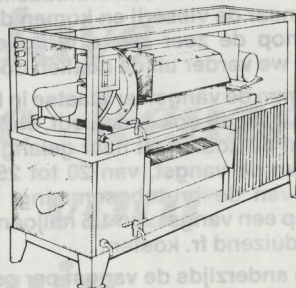
Straalbuizen en
straalbuistroeren voor zeer
effektieve rendements-
verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

Unieke scherfijnsinstallaties
die zondermeer in het
gekoelde visruim kunnen
worden gemonteerd.
Kapaciteiten 600 kg tot 4500
kg/24 hr. Roestvrijstalen
konstruktie.



PROMAC

Promac Nederland b.v.
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

(Vervolg van blz. 7)

DE HOGE KOSTEN VOOR CONTAINER- VERVOEREN EN IN ENGELSE HAVENS

Dit alles schijnen velen niet genoeg te beseffen en nog veel minder berekend te hebben wanneer ze zich laten verleiden om in Engeland te verkopen of hun vis per containers naar de thuishaven over te brengen.

Tot slot dienen we hieraan nog toe te voegen dat, bij het overbrengen van de vis per container naar de thuishaven, noch de schipper en/of de reder, wanneer deze medevaart en ter plaatse in Engeland blijven, hun noodzakelijke rol van toezicht in de vismijn bij het lossen, rapen, wegen en invoeren, niet kunnen uitoefenen. Wanneer zij dan in de thuishaven niet over eigen gezinsleden beschikken voor dit noodzakelijk toezicht, loopt ook al meer dan eens iets verkeerd en verdwijnen al te gemakkelijk veel zootjes kostelijke vis, hetgeen ook al op de keerzijde van het containervervoer dient geschreven.

HET MUSEUM VOOR VOGELS EN SCHAALDIEREN TE NIEUWPOORT

Tijdens de maand juni zal het museum voor vogels en schaaldieren iedere vrijdagvoormiddag van 10 tot 12 u. geopend zijn. Het betreft vrijdag 4, 11, 18 en 25 juni. Het museum is ondergebracht op het gelijkvloers van de stadshalle.

Benevens een uitzonderlijke kollektie zeevogels en schaaldieren, voorgesteld in hun natuurlijk midden, vindt men er ook prachtig panorama van Nieuwpoort, ontworpen door kunstschilder Meester Bastien en voltoid door Meester Wattecamps. Het doek meet 60 x 3,50 m. en is uit één stuk vervaardigd.

Vrienden Visserijmuseum Oostduinkerke naar Boulogne

Op zaterdag 12 juni as. trekken de Vrienden van het Visserijmuseum te Oostduinkerke naar de Franse vissershaven Boulogne. Men wil er het nuttige aan het aangename koppelen want er staan diverse geleide bezoeken op het programma zoals het kasteel van Bellebrune, de Chèvrerie de Samer en het Musée de Faïences de Desvres en natuurlijk worden ook de haveninstellingen en de vismijn bezocht.

Personen die belangstelling hebben kunnen zich inschrijven door storting van 375 fr op rekening nummer 280-0282830-15 van de „Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke” met vermelding „Reis Boulogne”. De inschrijving is beperkt tot 54 personen en wordt afgesloten op 31 mei. Schrijf dus tijdig in.



HET GEVAAR ENGELSE HAVENS AAN TE DOEN

De reders worden er langs deze weg op attent gemaakt, dat in sommige Engelse havens nieuwe reglementen in voege werden gebracht, waarbij bij het aandoen van een haven, de plaatselijke havendienst de vissersvaartuigen nu verplicht zich te laten binnen loodsen door een plaatselijke sleepbootdienst.

Dit kost zo maar 500 £ of zowat 45 duizend frank, niettegenstaande men geen sleepboot nodig heeft. Dit is vooral het geval wanneer men een ander vissersvaartuig op sleeptouw heeft.

Maandag 10 mei moest de Z.34 door de Z.499 binnen gesleept worden te Birkenhead. Door de havendiensten werd dit verboden zonder de assistentie van een plaatselijke sleepboot, die hiervoor in een half uur tijd, zo maar 500 £ opeiste zonder er maar iets voor te presteren.

We hebben er reeds dikwijls op gewezen dat het aandoen en ook verkopen in Engelse havens enorm duur kost en tot 25 th van de opbrengst betekent.

Sommige reders of schippers hebben een speciale liefde voor Birkenhead.

Het wordt tijd dat de Belgische financieringsmaatschappijen, zoals de NMKN en andere, hier verplichtingen opleggen, welke rekening houden met het feit, dat veel schepen 70 à 85 th leningen ontvangen en zich maar al te gemakkelijk laten verleiden naar vreemde havens te lopen om er te verkopen of hun vis per container naar België te zenden.

Over dit alles hebben we het in een ander artikel, daar het aandoen van Engelse havens en allerlei kosten hieruit voortspruitende veel duurder komen, dan onze havens of een Hollandse haven aan te doen.

GERECHTELIJKE AKTEN EN UITTREKSEL VAN VONNISSEN

BANKBREUKEN

Nr. van het vonnis 1506

Nr. van het parket C/664/82

Nr. van het repertorium 1533

Bij vonnis dd. 29.3.1982, heeft de correctie-nele Rechtbank te Brugge, derde kamer, op tegenspraak en op verzet tegen een vonnis van 30.3.1981,

THIRION Mary, Louise, Jules, café-uitbater, geboren te Gent op 29.11.1945, wonende te Oostende, Plantenstraat 16,

wegens:

A/ Als handelaarster, eenvoudige bankbreuk (3 feiten)

B/ Als handelaarster bewust nagelaten te hebben een voor de aard en de omvang van de aktiviteit van de onderneming aangepaste boekhouding te voeren.

C/ Misbruik van vertrouwen.

D/ Als persoon die zijn handelszaak in pand heeft gegeven alle of een gedeelte van de bestanddelen van het pand bedrieglijk te hebben vervreemd of verplaatst.

Z.M.I.

gepleegd te Oostende, vanaf 2.8.1979, op 26.1.1980, 18.9.1979, op niet nader te bepalen data i/d periode van 18.9.1979 tot 26.1.1980, op 17.8.1979, in de periode van 2.8.1979 tot 19.2.1980, op niet nader te bepalen datum in de loop van december 1979;

veroordeeld tot:

hoofdens de feiten A, B, C en D samen tot een gevangenisstraf van vier maanden met uitsel van drie jaar, en tot een geldboete van 200 fr. x 40 = 8.000 fr. of een vervangende gevangenisstraf van 2 maanden, alsook tot het betalen van de kosten van het eerste vonnis ten bedrage van 1.382 frank, de kosten van de betekening van het verstekvonnis ten bedrage van 955 frank en tot de kosten van huidig vonnis ten bedrage van 614 frank.

Daarenboven werd de publikatie van het vonnis bevolen in de vormen voorzien bij art. 583 van het wetboek van Koophandel, zoals gew. door art. 4 van de wet van 24.7.1962 en ondermeer door inlassing bij uittreksel in het Belgisch Staatsblad en in het „Nieuwsblad van de Kust - Het Visserijblad”, dit ten koste van de beklaagde.

VOOR ECHT UITTREKSEL, afgeleverd aan de Heer Prokureur des Konings te Brugge.

Voor inlassing:

„Het Nieuwsblad van de Kust - Het Visserijblad”

De griffier,

Ch. STUBBE.

”HET VISSERIJBLAD”

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

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.50 „TIJL” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „TIJL”, jongste aanwinst in de steeds groeiende vernieuwing van de Zeebrugse visserijvloot, bezit naast vele andere, drie opmerkelijke troeven:

- 1 Een krachtige BRUSSELLE 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 21 ton, aangedreven door een 120 pk elektromotor en volledig gelagerd op kogel- en rollagers. Trommelremmen en friktiekoppelingen met pneumatische afstandsbediening vanaf de brug. Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij. Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 28 mm. – hulptrommels voor 70 m. dia 24 mm.
- 2 Een elektrisch gedreven nettrommellier 40 pk met bergingscapaciteit 2,5 m³.
- 3 Een hydro-elektrische stuurmachine BRUSSELLE van het befaamde twee-paralleel opgestelde drukcilinders type met dubbel pompaggregaat met twee gescheiden oliecircuits. Aldus kan de stuurknuppel op één pompgroep of op beide samen ingeschakeld worden voor snelle manoeuvres.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen, die de laatste technische snufjes bevatten, is een hoge graad van bedrijfszekerheid bereikt voor jarenlange voldoening.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

A ♦ M ♦ W

ANTWERPSE MOTORENWERKE N V

Elzasweg 12 - 2030 Antwerpen

☎ 031/42 48 40 / 44

telex 31189

REINTJES

scheepsomkeer-
koppelingen en
reduktiekasten



SCHLEGEL-Fenders
produkten voor
scheepvaart en haven

VULKAN

hoogelastische
koppelingen
tot 100.000 Kgm

Alles voor Industrie en Scheepvaart

Sedert ca. 40 jaar verrichten
wij alle mogelijke draai-,
frees-, schaaft-, slijp-, las-,
brandwerk, enz.



schroeven

SNELLE HERSTELLINGEN AAN ELK FABRIKAAT KEERKOPPELINGEN

Het vissen in territoriale wateren

OPGEDRAGEN AAN DE NEDERLANDSE VISSERSBOND EN „VISSERIJNIEUWS”

In het Belgisch tijdschrift „Spectator” van 24 april 1982 verscheen van de hand van Paul de Schipper, onder de hoofding „**De Hollanders zijn gewaarschuwd**”, een interview met sekretaris Wittewrongel van de Belgische Rederscentrale, omtrent het opbrengen van Nederlandse bokkenvissers, ondermeer de KG 8 die binnen de twaalf mijlszone door de Belgische Zeemacht opgebracht werd wegens vissen binnen de 12 mijl.

De opruiende taal aan het adres van de Nederlandse vissers, kunnen we slechts betreuren voor een heerschappij, dat weliswaar geroepen is om de belangen van onze vissers te dienen, maar niet om ze tegen anderen op te ruïnen en handelende alsof de Belgische Zeemacht-officiërs onder zijn bevelen staan, vergetend dat ook in onze rangen, jongens zich schuldig kunnen maken, ten rechte of ten onrechte aan overtredingen van dezelfde aard in Hollandse wateren.

Als mensen van de visserij, die het allen al zo hard hebben, die anderzijds moeten leren begrijpen, dat er noodzakelijke maatregelen genomen werden zowel in Holland als in België, in hun aller belang, valt het dan ook ten zeerste te betreuren dat niet alleen beroeps mensen, die dagelijks op zee hun brood moeten verdienen, in plaats van tot de rede aangemaand worden, nog worden opgeruid.

Om onze lezers zelf te laten oordelen welk ongepast taalgebruik de heer Wittewrongel gebruikt heeft, laten we hierna de tekst van dit artikel volgen en zal de nuchtere lezer of visser zelf kunnen oordelen.

We hopen alleen maar dat dergelijke taal de Nederlandse Maritieme Overheid, niet zal aansporen onze vissers wat harder aan te pakken, want grensgevalle zijn er altijd, zowel bij ons als bij anderen en die lost men niet op met dergelijke on gepaste interviews.

Onder de hoofding: „**De Hollanders zijn gewaarschuwd**”, schrijft „Spectator” dus het volgende:

De Hollanders zaten weer op onze kust. Met een was het raak. Wild-westachtervolgingen, gekidnapte Zeemacht-officiërs en maritiem wapengekletter. De tongenoorlog is opnieuw opgeblazen. Waarom balanceren de Hollandse vissers zo nauwkeurig op het randje van onze 12-mijlszone en riskeren ze kogels voor een maaltje platvis?

Het is namiddag 29 maart en de Zeeuwse Kortgene 8, met aan het roer de jonge schipper Ben Bout, sleept een brede boomkor door het water. Op elf, twaalf of dertien mijl van het strand, wie zal het zeggen. Plotseling stuift de mijnneveger Rochefort, gestationeerd in Zeebrugge, uit de nevel en sommeert de Nederlanders tot stoppen. De KG 6 „Hubenada” maakt geen aanstalten. „Ze willen controleren. Ik heb gezegd dat kan over anderhalf uur als ik het net ophaal”, vertelt de schipper achteraf. Commandant Cauwenberg heeft daar geen oren naar en stuurt een rubberboot met twee officieren op de weerbarstige visserman af. Ze komen langs en worden volgens een Zeemacht-woordvoerder bedreigd met pikhaken. De Hollanders zal later vertellen dat de haak alleen diende om een lijntje aan te pakken. In de stuurhut van de schuit komt

het tot een woordenwisseling „met de klassieke uitlatingen” zoals de Zeemacht achteraf meldt. Ondertussen stevent de KG 8 richting Nederlandse sector, achtervolgd door de Rochefort, die inmiddels een sleepboot te hulp heeft geroepen. Terwijl vanaf de mijnneveger een tros wordt uitgeveerd om de schroef van de KG 8 onklaar te maken spuit de sleper stralen water in de uitlaat. Het helpt niet. Bout vaart door en laat eerst enkele mijlen buiten de Nederlandse kust de Belgische officieren weer gaan.

De lezing van Bout: „Ze wilden ons opbrengen naar Oostende. En van die trammelant wil ik niets weten, netten kwijt, een borgsom en niet kunnen vissen. Dat doen we niet. Bovendien zaten we niet binnen de twaalf mijl. Dat weet ik zeker, want ik kon dat zien op onze radar”. De Zeemacht laat zich in haar verklaring over het gebeurde niet uit over nautische agressie. „We sommeerden hem te stoppen en hij is fullspeed weggevaan”, aldus commandant Verboven te Zeebrugge.

De eerste kogels

Al eerder kwam het tot incidenten. Op 16 april 1980 sloegen de kogels van het marineschip De Wandelaar in de romp van de KG 7 Christina met aan boord schipper Danny Bout, de jongere broer van Ben. In een panische reactie stootte de visser met gedoofde lichten naar volle zee. Het waren de eerste kogels die België afschoot op Nederlanders sinds de dagen van de Tiendaagse veldtocht. De weken er na kregen de Hollanders het nog een paar keer aan de stok met de Zeemacht. „Volgende keer schieten om te raken” schreef een van onze dagbladen toen enigszins oorlogszuchtig. De Hollanders werden afgeschilderd als tongenstropers en piraten, die met reusachtige kotters de vruchtbare onderwaterakker voor onze kust omwoelen.

Achtergrond van de incidenten is de instelling van een twaalf-mijlszone, een EEG-maatregel die dateert uit 1976. De maatregel schrijft voor dat er binnen die zone langs de hele Europese kust niet gevestigd mag worden door schepen groter dan 70 ton of met een motorvermogen van meer dan 300 pk. De maatregel diende vooral om de broodwinning van de kleine kustvissers te beschermen. De EEG-autoriteiten gingen er vanuit dat de grotere schepen hun geluk wel wat verder op zee konden zoeken. Voor België is de twaalf-mijlszone temeer van belang omdat we een kuststrook van slechts 67 kilometer hebben. Volgens secretaris Wittewrongel van de Rederscentrale, de overkoepelende vissersorganisatie te Oostende, wordt dit gebied gebruikt door zo'n twintig vaartuigen uit de categorie van minder dan 300 pk. Tijdens het tongenseizoen, maart, april, mei, krijgen die concurrentie van zeker tien Zeeuwse boten en vaak ook nog van vaartuigen uit noordelijker gelegen Nederlandse havens zoals Urk. Dat zijn dan zogenaamde middenslagkotters van rond de 100 ton en met een motor van ongeveer 600 pk. Die „zwarte jongens” kruipen zo dicht mogelijk onder de wal omdat daar nu eenmaal ook de meeste vis zit. Zorgvuldig op hun radar loerend en navigerend met de zogenaamde Decca-installatie doen ze hun „trek” op de rand van de twaalf-mijlszone. Daarbij gaat het om meters. „Toen de

Rochefort kwam zaten we honderd meter erbuiten”, vertelde Ben Bout na het jongste incident. Maar wat is honderd meter op zee?

Vissers in het Zeeuwse Breskens worden geadviseerd om voor de Belgische kust maar ruime marges aan te houden, omdat men de Zeemacht ervan verdenkt dat ze controles uitoefent tot op 14 mijl.

Het zijn maar Belgen...

In Nederlandse visserskringen wordt trouwens met nadruk gewezen op activiteiten van Belgische vissers voor de wal van onze noorderburen. „De Belgen hebben jaren clandestien garnalen gevestigd, soms tot op honderd meter van de stranden, maar wat wil je, een visser is net een jager die achter prooi aanzit. Als je jaagt kijk je niet naar grenzen”, vertelt een visser uit Breskens.

Volgens Wittewrongel lokken de Hollanders de incidenten uit. Hij bespeurt bij hen een houding van laatdunkendheid ten aanzien van de Belgen. De man van de Rederscentrale: „Dat is een algemene Nederlandse mentaliteit. Ze denken dat die Zeemacht van ons hun niets zal doen en zeggen, ach, het zijn die Belgen maar. In Engelse wateren zullen ze die grappen niet uithalen. Doen ze het wel dan zal het zeker hun beste dag niet zijn”. Vooral de kidnaping van de Zeemacht-officiërs door de KG 8 betitelt hij als „een ernstig incident”. Naar zijn mening moeten de Hollanders oppassen dat ze geen haat gaan oproepen bij hun Belgische collega's.

Wittewrongel: „Juist nu er een goeie verstandhouding ontstaat tussen de nationale visserijorganisaties kunnen we dat niet gebruiken”.

In de visie van Piet de Baare, voorzitter van de Breskensse vissersvereniging „Ons Belang”, dwingen beperkingen als genoemde zone juist tot overtredingen. De Baare praat niet over een laatdunkende mentaliteit, maar zegt hij: „Steeds meer wordt de visserman beknot in zijn mogelijkheden. Dat gebeurt door middel van maatregelen die niets met biologische motieven te maken hebben. Die maatregelen maken het leven van de visser niet alleen moeilijk en soms bijna onmogelijk, maar dwingen hem ook in de richting van burgerlijke ongehoorzaamheid”.

Steeds dezelfde...

Na de eerste confrontaties van april 1980 deden zich dat jaar nog enkele schermutselingen voor. Daarbij waren vissers uit Vlissingen, Arnhem en Colijnsplaat betrokken. In 1981 bleef het rustig, maar nu is het dan weer over. Opmerkelijk is dat steeds één en dezelfde vissersfamilie van de partij is: de zoons van reder Iman Bout uit Colijnsplaat. Ze varen met hun schepen onder de KG (Kortgene)-vlag. Danny Bout werd in december '80 door de Zeemacht opgebracht naar Oostende. Zijn visgerei werd verbeurd verklaard en reder Bout moest 800.000 frank borg storten om de KG 6 vrij te krijgen.

(Vervolg op blz. 13)

De goedkoopste en meest compacte manier tot brandstofbesparing!

SAIT presenteert U zijn microprocessor – gecontroleerde econoommeter ISIS met digitale aflezing.



Basisuitrusting:

- 1) Uitleeseenheid te plaatsen in het stuurhuis.
- 2) Sensor te plaatsen in de brandstoftoevoer tussen dagtank en brandstofpomp motor.

Meetbereik:

van 5 tot 250 liter of van 20 tot 999 liter per uur

Totalisator van het verbruik tot 1.000.000 liter, met rejector voor daginstelling.

Mogelijkheid tot toevoeging van een logmodule en een sensor; dit laat toe uw brandstofverbruik te meten per mijl alsook het totaal verbruik tegenover de afgelegde afstand, tevens is het mogelijk de snelheid van het vaartuig en de afgelegde weg digitaal af te lezen. Het toestel kan ook aangesloten worden op de meest bestaande loggen.

Vraag verdere inlichtingen aan:

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE

Hendrik Baelskaai 21 - ☎ (059) 32 08 11 - 32 08 16

8450 NIEUWPOORT

Kaai 46 - ☎ (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE

Wandelaarstraat 4 - ☎ (050) 54 41 21 - Telex 82149

AAN BOORD VAN DE Z.50 „TIJL” WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W.:

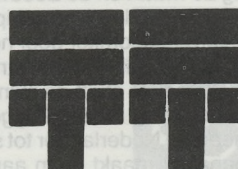
- pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor
- pneumatische afstandsbediening voor de vislier

SEMPRESS

Machinefabriek Sempress B.V.

Pneumatische- en hydraulische apparatuur voor automatisering en afstandsbediening. Technisch advies, engineering, fabricage, installatie, onderhoud, service.

NIJVERHEIDSWEG 1
3341 LJ
HENDRIK IDO-AMBACHT
TELEFOON: 01858-4011



Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202-204, 2510 - Mortsel
Telefoon: 031 - 490618 - 402614
Telex: 32827

HET VISSSEN IN TERRITORIALE WATEREN

Ben Bout haalde zich al verschillende keren de woede van de Zeemacht op de hals. Ooit dreigde hij de mijnenveger Kortrijk, een houten schip, de grond in te rammen. Maar volgens Bout sr. heeft het tongenvissen voor de Belgische kust nauwelijks economisch belang. „Misschien dat we er met tien schepen 10.000 kilo wegvangen”, laat hij weten. Tien ton vertegenwoordigt een marktwaarde van ongeveer 3 miljoen frank. Bout benadrukt dat het niet om moedwillige overtredingen gaat. Hij legt uit dat de tongenvisserij tijgevoelig is: „Je kiest, afhankelijk van de stroomrichting, de baan die je met je net gaat trekken en dan kun je wel eens binnen de zone verzeilen”.

Bout, een man die zelf mede grondlegger is geweest voor de schaalvergroting in de Nederlandse visserij – hij ontwierp zijn eigen vaartuigen – verwacht dat het niet onmogelijk is dat zich de komende maanden nog meer incidenten zullen voordoen. Maar, zo voegt hij eraan toe: „Wij willen niets meer van die rottigheid weten. Zo gauw we kunnen gaan we ergens anders naar toe”.

Secretaris Wittewrongel wijst „de Bouten” nadrukkelijk als zondaars aan waar het gaat om het uitlokken van botsingen met de Zeemacht als hij zegt: „Het zijn steeds dezelfde die het doen. Je mag het niet de hele Nederlandse vloot aanrekenen”. En commandant Verboven van de Zeemacht: „We beginnen ze van naam en toenaam te kennen”.

Na de eerste conflicten van twee jaar geleden reageerden de Nederlanders een beetje spottend op de dreigementen van de marine. „Schieten? Met spek zeker!” sprak toen een Zeeuwse visser. De kogels in de romp van de KG 7 waren zeker geen spek. De nieuwste aflevering in de serie „Zeemacht-pest” is in een beetje operette-achtige sfeer verlopen. Maar de grimmigheid loert opnieuw om de hoek. De woorden van commandant Verboven getuigen ervan: „Dit keer hebben we ons nog vriendelijk gedragen, maar ik weet niet hoe het de volgende keer zal verlopen”. De Hollanders zijn ge-waarschuwd.

Tot daar „Spectator”.

E.E.G.-MAATREGELEN

WIJZIGING INVOERREGIME VISPRODUKTEN UIT RUSLAND

Aan de invoerders wordt medegedeeld dat door een verordening van de EEG Nr 596/82 van 15 maart 1982 (P.B. L 72 van 16/3/82) het invoerre-gime voor onderstaande produkten van oorsprong uit Rusland als volgt wordt gewijzigd:

Douanetarief	Produkt	Benelux-kontingent
03.03-43	garnalen	10 ton
16.04-11	kaviaar	375 kgr
16.04-31	zalmkonserven	964 ton
16.04-98	viskonserven	59 ton

Vorige week donderdag werd, op de terreinen van het Sportkompleks „Ter Polder” te Bredene het 18e internationaal voetbaltornooi voor Loodsenploegen betwist. Dit jaar was Oostende aan de beurt. De deelnemende formaties kwamen uit Nederland, Frankrijk, Engeland, Duitsland en natuurlijk ook onze bloedeigen „Pilots”. Van ’s morgens tot in de late namiddag stond voetballen centraal maar uiteindelijk kwam het tot een finale tussen de LSV Oostende en de Loodsenploeg van IJmuiden. Na een verwoede strijd haalde het Oostendse team het met 1—0 en pakte meteen de Europacup.

Om 18 uur greep dan in het Oostendse Feest- en Cultuurpaleis een ontvangst plaats en ’s avonds werd in het Casino-Kursaal een feestmaal opgediend. Het schitterend geslaagde Loodsenfeest stond andermaal in het teken van de liefdadigheid, met name ten bate van de Godtschalck en de Ibis.

Bij de foto's :

Foto boven : LSV-voorzitter Fons Dekeyser (midden) krijgt de trofee overhandigd door de Bredense schepen voor Sport Opstaele; links LSV-ondervoorzitter Roland Simoen.

Foto onder : de zegevierende ploeg van de LSV-Oostende.

(Foto's Peter Maenhoudt)



N.V. AALTERPAINT

Venecolaan 8 - 9880 Aalter

INDUSTRIELE VERVEN EN VERNISSEN ANTI CORROSIEVE VERVEN

Alle verven en specialiteiten voor de scheepsbouw
en vissersvaartuigen.

METAFIX – alkydverven

APECHLOOR – chloorrubberverven

APECOAT – Epoxy- en polyurethaanverven

FLEXCOAT – coaltare epoxy

ANTI FOULING – northsea & tropical

*Raadpleeg onze technische dienst
zonder verbintenissen...
wij hebben een oplossing voor uw
verfproblemen aan competitieve prijzen.*

Telex 11675

Telefoon 091/74 17 65/66

WILT U NIET ACHTER HET NET VISSSEN
HOUDT HET VEILIG MET KWALITEITS-
BRANDBLUSMATERIAAL

van somati



WENDT U TOT

S.V. SCAP

H. BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32.29.51

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

Bakker Sliedrecht

Ontwerp en installatie:
Bakker Sliedrecht
elektro-industrie b.v.

- ontwerp
- uitvoering
- begeleiding
- in bedrijf stellen
- after sales-service van complete elektrische installaties boord van
- baggerschepen
- visserijschepen
- kraanschepen
- offshore schepen
- grote voorraad INDAR draaistroomgeneratoren, met een vermogen van 20-400 KVA
- gelijkstroom en draaistroom machines tot 3500 KW
- BEN draaistroommotoren tot 300 KW
- TRANSMOTOR omvormers

Reparatie en onderhoud:
Bakker Repair b.v.

- draaistroom- en gelijkstroomreparaties
- reparatie van hoogspanningsmachines, in samenwerking met BERL (British Electrical Repairs Ltd.)
- spoelenfabrikage, zowel hoog- als laagspanning
- mechanische reparaties
- impregneren en ingieten
- metaalspuiten
- assen vernieuwen
- dynamisch balanceren
- collector- en sleeppringreparaties
- reparatie en onderhoud ter plaatse
- transformator-reparaties
- testen/beproeven

Leeghwaterstraat 59 - Postbus 25 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

Bruningsstraat 11 - Postbus 212 - Sliedrecht - tel. 01840-6600 - telex 23772

Het belang van corrosie bestrijden door middel van een verfsysteem

Beschermen van stalen constructies

Staal wordt vaak gebruikt als constructiemateriaal. Wanneer het evenwel aan lucht wordt blootgesteld gaat het roesten.

Grote geldelijke verliezen kunnen geleden worden wanneer men het staal niet beschermt.

Wil men deze verliezen verminderen of voorkomen, dan moet het staal beschermd worden tegen corrosie.

Eén van de meest doeltreffende middelen is een aangepast verfsysteem.

Spreken over een aangepast verfsysteem is niet zomaar eender welke verflag aanbren-gen.

Vooraleer te schilderen dienen verschillende zaken in overweging genomen.

1) in welke omgeving wordt het te schilderen voorwerp geplaatst.

Vrijwel alle constructiematerialen zijn onderhevig aan afbraak wanneer zij blootgesteld worden aan atmosferische invloeden. Deze invloeden kunnen van diverse aard zijn : o.a. zuurstof, water, waterdamp, kooldioxyde, rookgassen en chemicaliën. Een voorwerp geplaatst in een landelijke omgeving eist niet hetzelfde verfsysteem als een voorwerp geplaatst in een scheikundige bezoedelde atmosfeer.

2) de voorbereiding van de ondergrond

Volgens de voorbereidingsmogelijkheden worden er verschillende grondlagen gebruikt. Bv. na zandstralen kunnen alle soorten grondlagen worden gebruikt, maar bij gewoon handontroesting moeten aangepaste grondverven worden gebruikt. (Geen zinkcompound verven). Hier is een alkyd-fenolsysteem aanbevo-len.

3) de werkomstandigheden

Bij temperaturen rond 0°C en bij hoge vochtigheid kunnen speciale verfsyste-men zoals twee componenten verven enige moeilijkheden bieden.

4) de toepassingsmogelijkheden

Sommige verven kunnen verspoten wor-den en ander niet. Sommige leggen zich beter met de borstel; andere kunnen met pistool worden toegepast.

Rekening houdend met hiervoor ge-noemde punten is de keuze van het aan-gepast verfsysteem van groot belang.

Zo ook is een schip, geplaatst in een mariti-me atmosfeer, waar de bezoedelde zoute zeelucht het staal sneller aantast, onderhe-vig aan een grote agressiviteit en roestvor-ming. Staalconstructies geplaatst in dergelij-k milieu moeten dan ook speciaal worden be-schermd met een aangepast verfsysteem.

Voor het beschermen van stalen schepen wordt de voorkeur gegeven aan verfsyste-men met een goede waterweerstand en een grote weerstand aan zeelucht.

Hiervoor komen twee verfsystemen op de voorgrond :

- 1) het chloorrubber systeem (EUOPRE-NE)
- 2) het epoxysysteem (EURYLUX)

Deze twee verfsystemen vragen nochtans een goede voorbereiding van de onder-grond.

Indien boven de waterlijn slechts aan hand-ontroesting kan worden gedaan zal evenwel de voorkeur gegeven worden aan een alkyd-phenol verfsysteem (EURACIER).

Hoe stalen schepen schilderen of her-schilderen ?

A) onder de waterlijn

Het EUROPRENE SYSTEEM, CHLOORRUBBER, (grond-, tussenlaag en eindlaag) geeft een zeer goede be-scherming waarop een verf „ANTIFOU-LING” genoemd wordt geplaatst.

Het begrip Fouling is een verzamelnaam voor alle dierlijke, minerale of plantaardi-ge zeeorganismen, welke vrij in de zee voorkomen als sporen en zich gaan vast-hechten op een ondergrond tot vorming van algen, plankton, enz.

Deze gevormde laag maakt het opper-vlak van het schip ruw, waardoor de glij-weerstand aanzienlijk gaat toenemen met volgende nadelige gevolgen :

- een hogere snelheid

- een verhoogd verbruik aan brandstof (tot 40 %)
- een eventuele stuurhinder
- een snellere aantasting - corrosie van het antiroest verfsysteem.

De antifouling verf EUROPRENE ANTIFOU-LING als eindlaag geplaatst op het EURO-PRENE systeem verhindert deze aangroei zeer aanzienlijk daar zij speciale produkten bevat welke als gift voor de algen dienst doet.

B) boven de waterlijn

Zo er kan gestraald worden of indien me-chanisch zeer goed kan worden ontroest zijn ook de chloorrubber en epoxysyste-men EUROPRENE en EURYLUX zeer gebruikelijke systemen.

Maar indien alleen handontroesting kan plaats vinden wordt hier ook een alkyd-phenol verfsysteem EURACIER ge-bruikt.

Deze korte uiteenzetting kan niet ieder geval afzonderlijk belichten maar onze technische dienst is altijd bereid om U zelfs telefonisch raad te geven, of om een bezoek te regelen voor grondig onderzoek van uw problemen. Neemt U rustig even contact met ons op op volgend adres :

F. GARDIN
EUROCOLOR BELGIUM
34, Pathoekeweg
8000 BRUGGE
Tel. 050/31.51.01

VERFFABRIEKEN EUROCOLOR

ANTI-CORROSIE - BOUW

ROESTWERENDE VERFSYSTEMEN :

EURACIER (ALKYD)
EUOPRENE (CHLOORRUBBER)
EURYLUX (EPOXY)
EUROGLASS (POLYURETHAAN)

**GRATIS INLICHTINGEN EN DOCUMENTATIE
TE BEKOMEN BIJ :**

N.V.
EUROCOLOR
BELGIUM

34, PATHOEKEWEG, 8000 BRUGGE
TEL. 050/31..51.01

De elektriciteitswerken aan
boord van de Z.50 „TIJL”
werden uitgevoerd door de

N.V. G S E

Kaleweg 18, 9910 Gent

☎ 091/53.97.44

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

VERBEKE REMI

OPVOLGER VAN VERBEKE DANIEL
REEDS 18 JAAR TOT UW DIENST

**SCHEEPS-, BOUW- & INDUSTRIELE
SCHILDERWERKEN
ZANDSTRAALWERKEN**

- Specialist: anti-corrosie
- Wij rekenen af met alle roestproblemen
- Verfprocede : **EUROCOLOR**
- BINNENKORT: Metaliseren
Galvaniseren
- Tevens voor de gebouwen:
rekenen wij definitief af met vochtige
 - muren
 - omheiningsmuren
 - kelders

Alle problemen worden ter plaatse
bekeken en opgelost

Indien gewenst:
bezoek van deskundige verftechnicus



Bel ons voor advies:

☎ (050)36.05.84.

DOORNHUT 3A, 8310 BRUGGE 3

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

**FRANSE KUSTVISSERS
EISEN BEPERKINGEN
VAN DE SPORTVISSERIJ**

In het Franse Noord-Cotentin in de streek van Cherbourg groeit de mistevredenheid onder de Franse beroepsvissers uit de kustvisserij over de zich uitbreidende en organiserende sportvisserij, die immer groter en drierster vormen aanneemt, zoals ten andere overal.

In vergadering bijeen gekomen in een lokaal van de vismijn te Cherbourg, werd er op gewezen, dat het hier niet meer gaat om een zuiver sportvisserij maar om een beroepsvisserij waardoor een zwarte marktketen ontstaat, die zeer nadelig is voor de werkelijke beroepsvissers. Er werd dan ook beslist een schrijven te richten aan het maritiem bestuur van Cherbourg met een opsomming van een aantal te treffen maatregelen om de sportvisserij te herleiden tot het doel waarvoor deze visserij ontstond, of minstens om een bepaalde controle hierop te kunnen uitoefenen.

De voornaamste maatregelen die men ter overweging geeft zijn :

- 1) beperking van de vistijd toegekend aan de sportvisserij in de periode van half juni tot half september, namelijk vanaf het opstaan tot het ondergaan van de zon.
- 2) beperkingen op het vistuig en op de hoeveelheid aangevoerde vis.
- 3) een verplicht aan boord hebben van een vergunning uitgeschreven door de maritieme overheid, die eventueel kan ingetrokken worden in geval van overtreding van de uitgevaardigde reglementen en beperkingen.
- 4) het dragen door de sportvissersvaartuigen van een eigen vlag, waardoor zij gemakkelijk kunnen erkend worden en waardoor eveneens het toezicht op deze vaartuigen vergemakkelijkt wordt.

Wij zelf menen dat dit zeker een normaal verzoek is uitgaande van de betrokken kustvisserij waarvoor wij begrip kunnen opbrengen. Of dit echter wel het nodige gevolg zal halen bij de betrokken maritieme autoriteiten, valt nog te betwijfelen, omdat men ook daar te veel met de vrijheid van visserij en van de vrije toegang tot de zee schermt. We vragen ons dan af waarom men dan wel bepaalde wetten, reglementen en beperkingen aan de beroepsvissers van de kustvisserij kan opleggen of oplegt. Als het ene kan, dan kan het andere toch ook.

Thans worden massas vis door sportvissers aangevoerd in restaurants en andere, verkocht zonder faktuur, wordt er door sommigen gevisst met ondermaatse netjes en nog zoveel andere zaken, waarop niet de minste controle bestaat

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Voor veel soorten werden tijdens de voorbije week heel wat lagere prijzen betaald dan de voorgaande weken. Niet wegens de grotere aanvoer, wel wegens de grotere invoer en de kleinere vraag. Een feestdag halverwege de week is doorgaans weinig bevorderlijk voor het visverbruik. Tenzij dan voor de viswinkels langs de kust die goed weer en veel toeristen verwachten.

Een IJslandse vangst van zowat 750 bennen gaf een opbrengst van 1,5 miljoen. Veel te weinig om de gemaakte kosten te dekken. Rode zeebaars kreeg rond de 45 fr. wat zowat 18 fr. het kg minder is dan verleden week. Schelvis noteerde tussen 40 en 50 fr. terwijl koolvis rond de 40 fr. kreeg. Kabeljauw en gul werden verkocht tussen 42 en 48 fr. Geen topprijzen dus.

De spanvissers moeten het nog altijd doen met weinig omvangrijke vangsten. Tot verleden week maakten de hoge prijzen veel goed. Na de dalende noteringen voor alle gulsoorten, was dit minder het geval en bereikte het span een opbrengst van 912.000 fr.

Meer vis van de West dan verleden week met sterk dalende prijzen voor haai op de dinsdagmarkt toen nog slechts rond de 25 fr. genoteerd werd tegen 55 fr. en meer de dagen en weken voordien. Roggen zijn schaars gebleven, er werd voor goede kwaliteit dan ook tot 108 fr. het kg betaald. Rode knorhaan is in prijs gedaald en noteerde dinsdag nog tussen 28 en 68 fr. volgens de grootte. Soorten als griet en tarbot zijn samen met staartvis wel duur gebleven.

Voor de tongvissers werden het redelijke resultaten. Toch zijn de kleine tongsorteringen iets te goedkoop vooral dan voor de kleine kustschepen die bijna uitsluitend zulke sortering in de afslag brengen. Slips schommelen tussen 105 en 115 fr., kleine tong kreeg van 115 tot 130 fr. en voor/kleine sortering werd verkocht tussen 140 en 170 fr. Voor bloktong lag de prijs rond de 240 fr. en driekwartsortering haalde tussen 170 en 290 fr. De grote tong is de duurste gebleven en kreeg bestendig meer dan 300 fr. De lappen tenslotte gingen weg tussen 215 en 230 fr.

De kustvissers zitten zowat allemaal achter de tong aan. Een paar uitzonderingen zoeken het nog in de garnaalvisserij. De vangsten zijn echter niet erg groot en de prijs schommelde tussen 140 en 165 fr. het kg.

dag. vis tong fr.

VRIJDAG 14 MEI

KANAAL				
O.231	15	80	12335	2.920.313
WEST				
N.706	8	110		317.428

MAANDAG 17 MEI

IJSLAND				
O.317	20	730		1.562.419
MONKEY BANK				
O.243	10	160		349.834
KANAAL				
N.36	14	40	5415	1.357.352
WEST				
N.3	11	285		704.030
O.229	9	245		489.080
O.206	5	45		126.699
N.45	9	210		490.813
Z.300	7	25	2275	387.007
NOORDZEE				
O.232/N.752	12	470		912.420

DINSDAG 18 MEI

KANAAL				
Z.502	20	45	4830	1.002.442
WEST				
N.798	11	215		441.151
N.736	7	210		299.767

WOENSDAG 19 MEI

KANAAL				
Z.583	16	70	6000	1.337.778
N.579	12	25	2000	433.735

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 19 mei 1982

Grote schelvis	35,00/	39,00
Mid. schelvis	34,00/	
Kleine schelvis	32,00/	
Kabeljauw	40,00/	46,00
Gul	42,00/	
Wijting		
Schaat	112,00/	
Zeebaars	43,00/	48,00
Leng (witte)	34,00/	36,00
Blauwe leng	49,00/	
Schartong (Schotse schol)	32,00/	36,00
Heilbot	135,00/249,00	
Koolvis	32,00/	38,00
Hondstong (mieten)	36,00/	
Zeewolf	40,00/	51,00
Staart		

Verwachtingen

VRIJDAG 21 MEI 1982

KANAAL: O.33 (3.000 tong - 30 vis);
WEST: O.134 (260 vis);
NOORDZEE: O.123/O.306.

MAANDAG 24 MEI 1982

NOORDZEE: O.141/O.369 - O.135/O.275 - O.279/O.128.
KANAAL: Z.183 - Z.499.
WEST: O.35 - N.708 - N.597.

DINSDAG 25 MEI 1982

NOORDZEE: O.26/O.285.
KREEFTENPUT: Z.38 (vermoedelijk).

WOENSDAG 26 MEI 1982

NOORDZEE: O.309/N.719.

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr

DONDERDAG 13 MEI

Z.525	K	1200	40	6	326.900
Z.12	K	1000	30	4	226.445
Z.55	KN	900	30	4	203.900
Z.198	W	1200	160	12	817.650
Z.474	K	1700	80	8	370.010
Z.500	K	1500	60	8	475.690
Z.578	K	700	20	8	233.100

VRIJDAG 14 MEI

Z.189	W	700	40	5	298.720
Z.512	K	800	70	8	435.020
Z.571	W	1200	100	6	641.910
Z.582	W		70	10	357.370
Z.16	W	4000	200	12	1.709.862
Z.484	W	1400	50	12	551.320
Z.510	W		130	11	516.806
Z.509	W	700	40	10	346.360
Z.12	K	100	5	2	30.230
Z.55	K	100	5	2	43.180
					4.931.778

MAANDAG 17 MEI

Z.27	W	3000	300	14	1.260.015
Z.98	N	2500	200	14	1.480.295
Z.431	KN	900	130	8	665.330
Z.589	LPB	4500	120	21	1.396.190
Z.462	LPB	4500	160	20	1.534.381
Z.181	KRP		120	11	565.642
Z.526	LPB	5500	185	21	1.940.620
Z.176	W	1500	50	14	599.330
					9.391.803

DINSDAG 18 MEI

Z.126	KN	4800	130	18	1.119.244
Z.40	KRP	120	100	11	590.205
Z.41	KRP	100	130	11	541.380
Z.200	LPB	5700	130	18	1.317.756
Z.43	W	2300	200	14	937.144
Z.506	W	200	210	4	416.250
					4.921.979

WOENSDAG 19 MEI

Z.408	K	1200	140	14	481.670
Z.14	KN	2000	150	14	1.291.635
Z.31	LPB	4000	140	15	1.117.687
Z.533	W		100	8	208.545
Z.424	LPB	1000	50	12	579.210
Z.315	K	1700	240	10	883.930
Z.580	K	400	40	6	158.050
Z.584	K	450	240	12	675.320
					5.396.027

NIEUWPOORT

VRIJDAG 14 MEI 1982

VIS				
N.349		189 kg.		32.948 fr.
N.700		237 kg.		40.635 fr.
N.88		288 kg.		50.155 fr.
N.788		310 kg.		42.607 fr.
N.211		372 kg.		52.354 fr.
N.720		250 kg.		36.446 fr.
N.575		1.287 kg.		106.621 fr.
N.22		378 kg.		63.244 fr.
N.710		818 kg.		80.902 fr.

Slechts negen kustvaartuigen boden hun vangst op de vrijdagmarkt aan. Tong nr. 1 kreeg 214 à 224 fr./kg en tong nr. 2 298 à 304 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 309 à 320 fr./kg en voor tong nr. 4 of fruitong 295 à 310 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 196 à 218 fr./kg en kleine tong 110 à 120 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 265 à 290 fr./kg. Griet 190 à 240 fr./kg en tongschar 90 à 120 fr./kg. Wegens een nijpend tekort aan aanvoer van Westvis werd voor pladijs opnieuw een dure prijsnotering geboekt. Zo werd grote pladijs tegen 3500 à 3750 fr. de ben aan de man gebracht, drieling of midden-

slagpladijs tegen 3400 à 3600 fr. de ben en visjes tegen 1150 à 1400 fr. de ben. Robaard bekwaam 60 à 70 fr./kg, grote zandschar 2100 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. De vrijdagmarkt werd gekenmerkt door een nijpend tekort aan Westvis, zodat voor de vangsten der kustvaartuigen een lonende marktprijs werd betaald.

ZATERDAG 15 MEI 1982

VIS		
N.211	197kg.	28.451 fr.

MAANDAG 17 MEI 1982

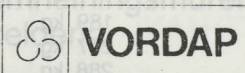
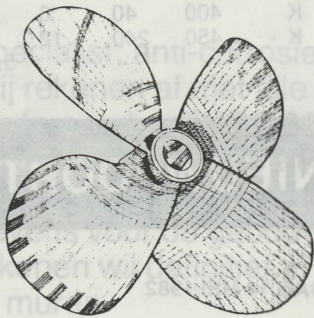
VIS		
N.346	2.825 kg.	116.057 fr.
N.172	4.260 kg.	202.726 fr.
N.590	2.736 kg.	139.519 fr.
N.22	184 kg.	38.693 fr.
N.88	149 kg.	24.185 fr.
N.349	117 kg.	18.719 fr.
N.575	1.934 kg.	78.112 fr.
N.700	303 kg.	53.512 fr.
N.788	292 kg.	49.106 fr.
N.710	1.091 kg.	80.981 fr.
N.720	556 kg.	80.275 fr.

GARNAAL		
N.782	58 kg.	11.746 fr.



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VanVoorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

Op de maandagmarkt losten drie vaartuigen van de West en acht kustvaartuigen hun vangst. Zo kon iedere handelaar de voor hem nodige keuze tussen Westvis en variatie maken. Er werd vastgesteld dat alle genoteerde prijzen aan een gevoelige recessie onderhevig waren, dit in vergelijking met de prijzen vorige week geboekt. Voor tong nr. 1 werd 222 à 230 fr./kg geboekt en voor tong nr. 2 304 à 316 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 320 à 338 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 318 à 334 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 194 à 215 fr./kg betaald en kleine tong tegen 110 à 124 fr./kg. Grote tarbot haalde uiteindelijk nog 300 à 346 fr./kg, middenslag tarbot 260 à 300 fr./kg en griet 180 à 225 fr./kg. Tongschar bekwaam 90 à 150 fr./kg, koningvis 130 à 186 fr./kg. Robaard 55 à 75 fr./kg en rode soldaten 60 à 85 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3500 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2500 à 3000 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 4750 fr. de ben geveild en gul tegen 2400 à 3400 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog werd tegen 75 à 85 fr./kg aan de man gebracht, speur- en doornhaai tegen 2350 à 2600 fr. de ben en zeehond tegen 2400 à 2600 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2400 à 2600 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 950 à 1150 fr. de ben. Grote zandschar kende zijn afzetgebied tegen 1550 à 1680 fr. de ben en kleine zandschar tegen 1300 à 1400 fr. de ben, wijl voor knorhaan 800 à 1200 fr. de ben werd geboekt. Geringe interesse der leurhandel en een middelmatige notering kenmerkten de maandagmarkt.

WOENSDAG 19 MEI 1982

N.470	5.928 kg.	190.392 fr.
N.88	176 kg.	29.517 fr.
N.349	129 kg.	23.089 fr.
N.211	377 kg.	59.863 fr.
N.700	148 kg.	28.497 fr.
N.720	457 kg.	64.177 fr.
N.710	668 kg.	96.135 fr.
N.788	230 kg.	42.709 fr.
N.22	284 kg.	48.356 fr.

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

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	kg	fr
14 mei	4.129	505.912
15 mei	197	28.451
17 mei	14.447	881.885

GARNAALAANVOER

	kg	fr	min	max
17 mei	58	11.746	160	160

"HET VISSERIJBLAD"

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

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 23.5 tot 29.5.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 23.5.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 06.00, te 09.00, te 18.00 en te 21.00 u. (x)
- Dagelijks te 03.00 u., behalve op 23 en 24.5.82
- Op 23, 28 en 29.5.82 bijk. afv. te 12.00 u.
- Dagelijks te 13.45 (xx) en te 23.59 u., behalve op 29.5.82
- Op 29.5.82 bijk. afv. te 15.00 u.
- (x) van 24 tot en met 27.5.82 : 19.45 u.
- (xx) van 24 tot en met 27.5.82 : 15.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.
- Dagelijks te 19.30 u., behalve op 29.5.82.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40 en te 15.30 u.
- Dagelijks te 19.10 u., behalve op 29.5.82.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 23.5.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 23 en 24.5.82
- Op 23, 28 en 29.5.82 bijk. afv. te 16.00 u.

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 18.45 en te 23.55 u.
- Dagelijks te 22.30 u. behalve op 29.5.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50 en te 19.45 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.25, te 13.25, te 15.25 en te 21.05 u.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	17 mei		18 mei		19 mei	
Lappen	229	236	213	217	215	233
Grote	304	308	302	315	290	308
3/4	272	308	272	285	270	280
Bloktongen	225	280	236	239	226	229
Vóór-kleine	147	172	149	179	143	161
Kleine	112	118	113	127	105	116
Slips	101	116	103	116	89	108

ZEEBRUGGE

Grote	234	248	233	241	231	244
Bloktongen	303	310	301	315	297	306
Fruittongen	270	312	271	323	280	293
Schone kleine	221	249	206	252	205	219
Kleine	147	163	148	160	148	160
Tout petit	107	110	104	124	107	119
Slips	92	107	104	109	92	109

NIEUWPOORT

Tong I	222	230	.....	219	224
Tong II	304	316	.....	306	316
Tong III	320	338	.....	324	335
Tong IV	318	334	.....	308	320
Tong V	194	215	.....	185	210
Kleine tongen	110	124	.....	110	128

PLADIJS

OOSTENDE

	17 mei		18 mei		19 mei	
Platen	58	61	.....	.....	44	.....
Iek (groot-klein) ...	54	58	.....	.....	36	.....
Derde slag	42	54	.....	.....	28	.....
Platjes	23	36	.....	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	48	53	58	64	51	57
II	37	44	32	47	31	33
III	36	42	28	36	31	40
IV	22	27	22	26	22	25
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	60	70	.....	.....	55	65
Platjes	50	60	.....	.....	50	60
Drielingen	26	30	.....	.....	30	35

BEMANNINGSLEDEN VAN DE VIER OPGEVORDERDE BRITSE DIEPVRIESTREILERS ZONDER PARDON AAN DE DOP

De 90 bemanningsleden van de 4 grote diepvriestrellers van de Britse rederij Marr, die door het Ministerie van Landsverdediging opgeëist werden om ingezet te worden op de Falklands, werden door de rederij voor de laatste maal op 21 mei betaald. Inderdaad blijft de regering doof voor verzoeken vanwege de rederij in verband met de loonsvergoedingen voor de bemanningsleden, terwijl men de rederij van het ene departement naar het ander verwijst, departement landbouw en visserij, departement verkeerswezen, departement landsverdediging, diensten eerste-minister, diensten opeising, enz... De rederij heeft reeds aan de opeising, uitbetaling verzekeringspremies, huur apparatuur, wedden en lonen, sociale lasten, enz... een bedrag van nagenoeg 4 miljoen B.fr. betaald, waarboven zij niet wenst te gaan. De bemanningsleden werden dan ook in opzeg geplaatst.

Een ander probleem voor de rederij is dan, bij het eventueel terug in bezit krijgen van de vier grote en succesrijke diepvriestrellers, om dan weer aan een gespecialiseerde bemanning te geraken, want het is duidelijk dat de, in opzeg geplaatste bemanningsleden zo spoedig mogelijk naar andere jobs zullen gaan uitkijken. Gespecialiseerd personeel en vooral de goede krachten zullen zeker graag door andere rederijen aanvaard worden en dit betekent dan ook een groot potentieel verlies voor de rederij Marr & Son. Anderzijds weet men nog altijd niet in welke staat men de betrokken vaartuigen zal terug krijgen, en of de aanpassingswerken die aan boord van de vaartuigen gebeurden geen onoverkomelijke problemen voor later zullen stellen. Van de firma zelf vernamen de media

verder, dat de regering nog met geen enkel frank over de brug is gekomen. Ook de machtige syndikale transportbond heeft niet kunnen verhinderen, dat de bemanningsleden in opzeg werden geplaatst. Ook hun aandringen bij de regering kwam niet terecht. Dergelijke voorvallen bewijzen terug hoe hopeloos zwak de positie van het privaats is in tijden van conflicten en oorlogen en hoe hardnekkig de regering en haar leidster Mw Thatcher de belangen van Engeland vóór alles, dient, zodat „England for ever” nog steeds het groot patriotisme aantoon.

ENGELAND

Een te Londen gevestigde visoverslagfirma heeft de grote Schotse Redersfederatie SFO benaderd met een voorstel om de makreeloverslag door één enkele firma te laten gebeuren, in plaats van door de thans verschillende optredende firmas. Deze enige firma zou zelf instaan voor de bestemming, verkoop en verdeling over de verscheidene buitenlandse faktorijschepen en besomingen aan de rederijen voorschieten. Hierdoor zouden de algemene kosten gevoelig kunnen verminderd worden. Een dergelijk management onder één enkele firma, mede dank zij en gevoelige drukking van de algemene onkosten, zou het mogelijk maken een prijs van 10 fr het kg te waarborgen aan de rederijen. De vissers en reders, zo zij in deze firma zelf geen vinger in de pap hebben, lopen toch een bepaald risico door één enkele firma een monopolium toe te kennen.

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	17 mei		17 mei		18 mei		18 mei		19 mei		19 mei		17 mei		19 mei	
Tarbot grote	335	352	272	298	293	332	293	298	283		285	315	300	346	300	320
Tarbot middel	300		225	248	222	280	280	295	267		263	277	260	300	260	285
Tarbot klein	218	224	177	213			224	229			245	249	140			
Griet groot	227	246	237		263		219				274		180	225	210	240
Griet middel	220		190				180				230					
Griet klein	161		140				120				115					
Schelvis groot	46	51														
Schelvis middel	31	40														
Schelvis klein																
Heek grote																
Heek middel																
Heek klein																
Lom																
Leng	42															
Rog I													75	85	90	94
Keilrog													48	68		
Rog	95		85				92				79					
Tilten	90		82				91				68		75	85	88	90
Scherpstaart			96				99				80		75	85	75	85
Halve mans			81				85				72				80	
Teelt			80				80				45					
Katrog			46				49				22					
Kabeljauw	54	70	60	65	48	70	56	68			54	62	90	95		
Gul (groot)	58	62	46	50	46	50	57	66	40	55	35	59			60	75
Gul (middel)	55	57	40	46	43	48	48	56			36	52				
Gul (klein)	32	38	36	44	33	41	42	44	28		34	38				
Hozemondhamme			126	329	110	271	130	349	111	283	111	324			286	300
Wijting groot	51	56			26	50	47	52	35		40	42	48	52	48	50
Wijting klein	20	24	45	46	17	25	18	20	18	23	20	23	19	23	30	32
Schar	17	32			17	33			8	16			28	36	25	35
Steenschol	43	132	149		36	120	150		26	100	120					
Zeehaai	48	52	47		22	26	43				30		39	44	8	12
Hondshaai	40				26				9	11						
Doornhaai													47	52	25	26
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal																
Schartong													90	150	90	150
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	20	23			22				13							
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf	43	80														
Pollak	44	68														
Zonnevis																
Koningsvis					175								130	186		
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond													48	52	22	28
Bot													10	16	10	14
Rode Poon (roobaard)	40	56			46								55	75	60	85
Grauwe poon (knorhaan)	6	8			6								16	24	25	35
Rode knorhaan	50	80			48	68										
Posten			18				18				8					

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 11 mei** werd aangevoerd : 2 kisten tarbot en griet, 210 kisten kabeljauw, 264 kisten wijting, 18 kisten schol, 42 kisten schar, 142 kisten diversen en 2 kisten makreel. Vanuit de Ierse zee werd aangevoerd : 3.565 kg. tong.

Prijzen in guldens :

Per 40 kg. :

Tarbot 472-368, griet 393-240, kabeljauw één 126, kabeljauw twee 188-148, kabeljauw drie 164-138, kabeljauw vier 164-130, kabeljauw vijf 154-57, schol twee 124, schol drie 118, schol vier 114-82, wijting drie 90-57, inktvis 380, rode poon één 242, rode poon twee en drie 140-106, poontjes 54-50, horsmakreel 40-5, steenbolk 64-48, hammen met kop 214, makreel twee 100-96. Voor de Ierse zeetong werd in guldens per kg betaald : groot 15,01-14,99, grootmiddel 19,33, kleinmiddel 15,46-15,45, éénen 11,13-11,02, tweeën 7,56-7,16.

Aan de **woensdagmarkt van 12 mei** werd aangevoerd : 850 kg. tong, 13 kisten tarbot en griet, 233 kisten kabeljauw, 349 kisten wijting, 56 kisten schol, 90 kisten schar, 14 kisten makreel en 93 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 18,00-14,05, grote tong 15,77-14,91, grootmiddel tong 19,57-19,48, kleinmiddel tong 15,92-15,10, tong één 11,60-11,33, tong twee 8,78-8,09, zalm 23,60.

Per 40 kg. :

tarbot 609-520, griet 544-379, kabeljauw één 144, kabeljauw twee 224-184, kabeljauw drie 176-164, kabeljauw vier 172-154, kabeljauw vijf 156-73, schol één en twee 174-152, schol drie 144-130, schol vier 114-88, wijting drie 90-51, schar 87-53, makreel twee 100-90, rode poon één 204-194, rode poon twee 160-156, rode poon drie 130-86, horsmakreel 45-8, poontjes 45-38, steenbolk 57-40, bot 40-36, krab 53, inktvis 290-274.

Aan de **donderdagmarkt van 13 mei** werd aangevoerd : 715 kg tong, 21 kisten tarbot en griet, 321 kisten kabeljauw, 323 kisten wijting, 172 kisten schol, 114 kisten schar, 16 kisten makreel en 106 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

steur 25,59, tarbot 14,72-14,68, grote tong 14,72-14,68, grootmiddel tong 19,28-18,82, kleinmiddel tong 15,83-14,81, tong één 11,09-10,76, tong twee 8,24-8,00.

Per 40 kg. :

tarbot 582-488, griet 522-362, kabeljauw één 144, kabeljauw twee 204-180, kabeljauw drie 188-146, kabeljauw vier 168-146, kabeljauw vijf 160-76, schol één 164, schol twee 172-170, schol drie 148-126, schol vier 108-85, wijting drie 86-57, makreel twee 110-92, schar 75-50, tongschar 104, krab 57, rode poon één 206-190, rode poon twee 152-126, rode poon drie 76-58, steenbolk 56-52, poontjes 55-46, horsmakreel 13,00-10,40, inktvis 318-280.

Aan de **vrijdagmarkt van 14 mei** werd aangevoerd : 11.215 kg tong, 160 kisten tarbot en griet, 1010 kisten kabeljauw, 4 kisten schelvis, 695 kisten wijting, 636 kisten schol, 351 kisten schar, 27 kisten makreel en 557 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg. :

tarbot 14,48-12,73, grote tong 14,90-13,66, grootmiddel tong 19,30-18,62, kleinmiddel tong 14,25-13,81, tong één 11,63-10,12, tong twee 7,79-7,17.

Per 40 kg. :

Tarbot 570-444, griet 512-351, kabeljauw één 246-168, kabeljauw twee 204-144, kabeljauw drie 162-114, kabeljauw vier 156-118, kabeljauw vijf 144-76, schelvis twee en drie 222, schol één 172-154, schol twee 184-150, schol drie 174-124, schol vier 100-74, wijting drie 81-44, makreel twee 86-62, schar 66-30, poontjes 35-23, rode poon één 206-180, rode poon twee 180-156, rode poon drie 140-60, steenbolk 48-26, bot 31-26, inktvis 296-210, krab 65-57, tong-schar 268-134.

OOK EEN VET MAKREELSEIZOEN VOOR DE NEDERLANDERS

Alhoewel we over geen partikuliere cijfers beschikken, wat de brutobesommingen betreft van de Nederlandse trawlers en diepvrieshektrawlers op de makreel, kan men toch uit de Nederlandse exportcijfers afleiden, dat het daar eveneens een vet makreelseizoen werd. In het jaar 1980 voerde Nederland nagenoeg 100 duizend ton bewerkte makreel uit, terwijl dit voor 1981 meer dan 170 duizend ton werd! Het grootste gedeelte van de uitvoer ging naar Egypte en naar de West-Afrikaanse republieken. Slechts iets rond de 15 duizend ton ging naar landen van de EEG, voornamelijk naar West-Duitsland.

De grote Nederlandse treilers bezochten voornamelijk de makreelgronden voor de Ierse kust en konden aldus een groot deel van de Ierse makreelkoek binnenrijven, niettegenstaande geruchten verspreid werden, zowel in Ierland als in Groot-Brittannië, dat de Hollanders maar bleven voort vissen en altijd beneden het hun toegekend vangstkotum bleven! Aan de uitvoercijfers tracht men nu af te leiden, dat de naarstige Hollanders wellicht het hen opgelegd vangstcijfer als een lachertje opzij gelegd hebben.

NEDERLAND

In de Nederlandse grachten kan men zich thans met gewaarborgd succes op slagen, aan een nieuwe soort visserij wagen. De hengelsportvereniging Haarlem heeft inderdaad, ter gelegenheid van de jaarlijkse schoonmaak van de grachten, hieruit niet minder dan 350 fietsen opgehaald. Dat zal heel wat aan oud ijzer opgebracht hebben. Welk soort angel men voor deze nieuwsoortige visserij gebruikt heeft, werd er niet bij gezegd. Ook parkeermeters en verkeersborden kwamen er aan de afslag.

Op de jaarvergadering van de Nederlandse Visserbond in Alkmaar gehouden was de heer de Koning, Nederlandse minister van Landbouw, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, aanwezig. Deze aanwezigheid heeft de voorzitter van de Visserbond, de heer Hoekstra, duidelijk er toe aangezet één en andere tekortkoming vanwege de regering en het betrokken departement ten overstone van de visserij uit de doeken te doen.

In 1974 stichtte de toenmalige Nederlandse minister van Landbouw, Van der Stee, het Ontwikkelings- en Saneringsfonds, ten eerste ten gerieve van de visserij, zowel op ontwikkelingsgebied door het instellen van projecten voor nieuwe vismethoden en onderzoek van nieuwe visgebieden, als voor de toen op gang komende uitsanering van de Nederlandse vloot als gevolg van opgelegde vangstbeperkingen. Nu heeft de huidige minister de Koning te verstaan gegeven dat dit fonds duidelijk platzak zou zitten. De vraag stelt zich echter of dat fonds nuttig werk heeft verricht en zo dit het geval is, dan zien we niet in waarom de financiële middelen niet zouden kunnen gevonden worden om dit bestaan verder te verzekeren.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 10-5 t.e.m. 14-5-1982

Door 97 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
52.578 kg.	Tong	f 698.737,11	van f 15,88 tot f 6,62
12.184 kg.	Tarbot	f 156.463,49	van f 15,31 tot f 7,59
70.980 kg.	Schol	f 191.848,70	van f 4,20 tot f 1,71
36.590 kg.	Kabeljauw	f 95.748,12	van f 7,50 tot f 1,55
3.796 kg.	Griet	f 39.795,75	van f 1,92 tot f 7,00
19.305 kg.	Schar	f 26.477,01	van f 1,71 tot f 0,19
17.730 kg.	Wijting	f 27.514,07	van f 2,55 tot f 0,98
119.499 kg.	Diversen	f 617.330,82	
332.662 kg.		f 1.853.915,07	

EEN BOEK WAARDIG VAN ZIJN MEESTER

In verschillende week- en dagbladen werd zo pas kennis gegeven van het feit dat door de Provincie West-Vlaanderen, in het Provinciaal Museum Constant Permeke te Jabbeke, een tentoonstelling georganiseerd werd onder de titel „De Zee en het Vissersvolk” gezien door fotograaf Maurice Antony uit Oostende, die in 1883 geboren werd en ons in 1963 verliet. Het fotoboek te dezer gelegenheid uitgegeven is uitsluitend gewijd aan de zee en ons vissersvolk.

Deze publicatie kende een zodanig succes dat nog tijdens de tentoonstelling werd overgegaan tot een tweede uitgave.

Thans staat deze catalogus als fotoboek, los van de tentoonstelling.

Hierin zijn 48 zwart-wit foto's, formaat 24 x 31 cm, opgenomen. Al de opnamen werden gemaakt door de fotograaf M. Antony in het Oostende van 1907-1935.

De biografische gegevens die voor deze publicatie werden verzameld en voor het eerst neergeschreven door conservator W. Van den Bussche vormen de inleiding.

Dit boek is verkrijgbaar in het Provinciaal Museum Constant Permeke te Jabbeke, in de boekhandel, of kan bekomen worden door storting van 350 fr op PCR 000-0019013-01 (Provincie West-Vlaanderen, Culturele Aangelegenheden, Brugge).

In zijn voorwoord heeft conservator W. Van den Bussche van onze Provinciale Dienst voor Cultuur het over de persoon van de Oostendse fotograaf als zoon van Marie-Leontine Permeke, zuster van Henri Permeke, de vader van Constant Permeke, die als kunstenaar een wereldfaam verworven heeft.

Op Maurice Antony werd immers dikwijls voor fotografische aangelegenheden door Henri Permeke beroep gedaan, omdat deze foto's onvergelijkbaar zijn en zelfs een historische waarde hebben gekregen.

Maurice Antony had er immers een groot genoegen in langs de Oostendse Visserskaai te slenteren, waar hij de dagelijkse tafereel van ons vissersvolk gadesloeg en vooral rond de toenmalige vismijn, „de cirk” genoemd, op de gevoelige plaat wist te zetten. Dat was meesterwerk!

Naar aanleiding van het feestmaal welke hem op 24 september 1951 door de perskring van de kust aangeboden werd, zei de knappe Oostendse journalist John Hermans over hem het volgende:

„Gelukkig zij die ZIEN, want zij genieten reeds in dit leven. Dit is zeker wel het geval voor onze ouderdomsdeken Maurice Antony, die vanaf zijn prille jeugd tot in zijn oude dag een meesterlijke verheerlijker geweest is van Natuur en Schoonheid.

Maurice Antony heeft West-Vlaanderen GE-ZIEN, zoals weinigen dit Vlaamse land gezien hebben. Hij heeft in zijn werk de volle lof gezongen van onze visserij, onze zeebonken met hun typische oorbellen, onze vissersvrouwtjes die op kade en staketsel de zee aftuuden, de broze vissersschuiten met hun flapperende zeilen.

Hoefte het dan nog te verwonderen dat Maurice Antony in kunstmiddens weldra naam en faam verwierf? Door zijn moeder opgeleid in de fotografische kunst, geholpen door tal van vooraanstaande kunstenaars, is Maurice Antony ten slotte zelf een talentvolle fotograaf geworden.” Tot daar wijlen John Hermans.



In dit mooie fotoboek kunnen we immers achterenvolgens prachtige foto's van de zee en ons vissersvolk bewonderen.

We hoeven slechts als dusdanig op te noemen: **Vissersboten - Na de storm - In de oude vismijn - Rust na het werk - Het lossen van de vangst - Het sorteren van de vis - Een vrolijke discussie - Op sleeptouw - Het sorteren van mosselen - Vissersvrouwen op de vismarkt - In de Bonenstraat (Vismarkt) - Vissersvrouwen aan de kaai - Groepsfoto rond vrouw met snuifdoos - Aan de trap - Verzameld rond de vangst - Het sprotseizoen - Na de sprotvangst - Avondstijte - De roddels van de kaai - Na de garnaalvangst - De O.189 - Golvenwals - Avondwandeling - Vismarkt - Zee en strand te Oostende - Visser met hondenkar op de Kapellebrug - Het lossen van de vangst - De winter 1928-29 - Met vissersboten in het ijs - Het haringseizoen - Storm - Vrouwen vissen op garnaal - Het nazien van de netten - In de oude vismijn (visverkoop) - Woelige zee - Bijna uiterkocht.**

Al deze foto's zijn prachtig en gemaakt op 23,6 x 30,2 cm.

Zeggen we ter ere van conservator W. Van den Bussche, dat de uitgave van dit fotoboek van onze oude vriend Maurice Antony ter ere strekt.

Het Visserijblad heeft van 1933 tot hij overleed dikwijls van zijn foto's kunnen weergeven tot eer van de meester-fotograaf en zijn familie.

Een spijtige zaak is het nochtans dat dergelijke tentoonstelling over het prachtige fotowerk van Maurice Antony te Jabbeke heeft plaats gehad.

We zijn overtuigd dat dezelfde tentoonstelling te Oostende, met de medewerking van het Oostends stadsbestuur in het Kursaal of waar ook ingericht, een enorm succes zou boeken.

Wie doet het en waarom zou dat niet kunnen geschieden met de medewerking van de Provinciale Dienst voor Cultuur.

P. Vandenbergh.

BEDUIDEND HOGER EKSPORTCIJFERS VOOR OOSTENDSE HAVEN

Het is voor Oostende zeker een verheugende vaststelling dat in deze moeilijke tijden van economische recessie, de Oostendse Handelshaven in het eerste kwartaal 1982 een uitzonderlijke groei van het exportcijfer kende. Dit is vooral te danken aan de expansie van de Shiffaffinolijslijn op Dover met de roll-on/roll-off goederen, verder aan de gevoelige verhoging van de uitvoer van de scheikundige producten van de U.C.B.-Zandvoorde en een plotse boom aan uitvoer van veevoerders, dit laatste als gevolg van een nieuwe trafiek op Noord-Afrika, die nog maar onlangs is gestart.

Wat de aanvoer betreft, was deze in 1981 teruggelopen met zowat 4 %. Ook dit is nu gedeeltelijk achterhaald, gezien we in het eerste kwartaal een groei van 1,5 % kennen. Enigzins begrijpelijk, vooral omdat voor wat de verhoogde uitvoercijfers met ongeveer 10 duizend ton van de U.C.B. betreft, hiervoor eveneens een groter invoer van scheikundige grondstoffen moet tegenover staan. De invoer van oliederivaten is met 3 % toegenomen. De bouwmaterialen blijven echter het zorgenkind, hetgeen niet zo onbegrijpelijk is, gezien ook in 1981 de teruggang in de bouw zich verder doorzette. Aldus telt men in het eerste kwartaal van 1982 een minderinvoer langs de Oostendse haven aan bouwmaterialen van eventjes 38,7 duizend ton!

Als we echter de aanvoer en de uitvoer samen nemen, dan is de havenbalans voor Oostende in het eerste kwartaal van 1982 toch nog bijzonder positief met een groei van 22 %. Hopen we nu dat deze relance zich verder in het tweede kwartaal en over het ganse jaar verspreid, zal doorzetten, dit in het bijzonder in het kader van de tewerkstelling.

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

NEDERLAND

Dat de heer de Koning, Nederlandse Minister van Landbouw en Voeding en... Visserij, de grote investeringen vanwege Nederlandse rederijen ter visserij als gewaagd aanziet, maakt men uit aan de hand van zijn toespraak ter gelegenheid van de jaarvergadering van de Nederlandse Visserijbond gehouden op 1 mei te Alkmaar. Hij zegde er onder meer, dat hij bezorgd is over de toekomst van de Nederlandse vloot. Hij voegde er aan toe, dat hij geen onheilsprofeet wenste te zijn, maar dat de Nederlandse regering geen verantwoordelijkheid neemt voor de gevolgen van de investeringen door de rederijen. Wij zelf hebben hieromtrent ook reeds meer dan eens tot voorzichtigheid aange- maand.

SPAANS GEVAAR DWINGT „TIEN” TOT VISSERIJ-OVEREENKOMST

Als we spreken van het Spaanse gevaar, dan is het duidelijk dat we het hier hebben over de toetreding van Spanje, binnen afzienbare tijd, tot de EEG en dit wat de gemeenschapsvisserij betreft.

Inderdaad beschikt Spanje op zijn eentje reeds over méér vissersvaartuigen dan alle andere partnerlanden samen en deze vaartuigen zijn geen van de minste. Als deze armada zou losgelaten worden op de gemeenschapswateren, wordt het een dubbele ramp. Ten eerste vanwege de vele vaartuigen die in alle hoeken en kanten zouden te zien zijn en ten tweede wegens het feit, dat de Spanjaarden geen rekening houden, noch met beschermingsmaatregelen, noch met maaswijdten, noch met kwota en dergelijke meer. Het is in feite jammer dat we moeten schrijven, dat de Spaanse visser niet alleen tuchteloos is, maar zelfs arrogant.

Wat nu onze titel betreft, nl. dat het Spaanse gevaar tot een visserij-overeenkomst tussen de huidige „Tien” dwingt, ligt in het feit dat, zo geen dergelijke overeenkomst tot stand komt vóór het einde van 1982, men in feite, volgens het Verdrag van Rome en de toetredingsakkoorden tot de EEG, de vissers uit alle partnerlanden omzeggens tot op de stranden van elkaars kusten zouden mogen vissen. Dit zou leiden tot een regelrechte ramp mocht er op de dag van de Spaanse toetreding nog geen overeenkomst uit de bus gekomen zijn. Meer zelfs, hebben de „Tien”, wat de visserijbelangen van de onderscheidelijke partnerlanden betreft, er nu belang bij, minstens een erkenning te aanvaarden van de twaalf-mijlszone met inbegrip van de historische rechten van de thans tot de EEG-behorende partnerlanden. Aldus zou men de Spaanse vissersvloot minstens buiten de betrokken 12-mijlszone kunnen houden en slechts historische rechten toekennen in die gebieden waar vroeger bij voorkeur slechts Belgische, Nederlandse, Franse en Deense vissersvaartuigen kwamen, namelijk van die landen behorende tot de huidige „Tien”. Men mag inderdaad de historische rechten beperken tot bepaalde kustgebieden en deze niet toekennen wanneer sommige kustgebieden een hoofdbestaan in de visserij vinden. Hoe men het ook moe uitdrukken, de kans bestaat dus om die regeling zodanig te manipuleren, dat zoveel mogelijk historische rechten van de, zich thans in de EEG bevindende landen, zouden geëerbiedigd worden en gebieden waar, vóór het ontstaan van de EEG, de Spanjaarden een traditievisserij uitoefenden, zouden kunnen uitgesloten worden.

We herhalen dat het hier om een „must” gaat om een totale ineenstorting van de huidige EEG-visserij te vermijden. Inderdaad kan men nu reeds geen gemene deler vinden om de totale visserijkwota op te delen in nationale kwota, omdat elk partnerland meent te kort te krijgen. We vragen ons af wat het zou of zal worden met nog een elfde en waarschijnlijk twaalfde partner er bij, namelijk Portugal, die ook al staat te springen om tot de EEG toe te treden.

We kunnen moeilijk de Spaanse en Portugese wateren als een winst aanzien wanneer deze bij de gemeenschapswateren zouden gevoegd worden. Deze zijn inderdaad tot op de bodem leeggevestigd.

Hoeveel men nu ook tracht te redden en voor de huidige gemeenschap te behouden, toch kunnen we ons niet van de gedachte ontdoen, dat de eventuele toetreding van vooral Spanje tot de EEG, een ramp zal betekenen voor de visserij van de huidige partnerlanden. In het geheel van de economische belangen of van de bruto-nationale produkten is de visserij echter van zeer ondergeschikt belang zodanig, dat deze wel redenen heeft aan te nemen dat zij hier het kind van de rekening zal worden. De zogenoemde Europese producentenorganisatie, die een samenbundeling is van de nationale producenten-organisaties, zou dan ook de voornaamste inspanning hierop moeten richten, maar tot nog toe hebben wij hier nog maar weinig, of totaal niets over gehoord.

P. VANDENBERGHE

FRANKRIJK

Te Ete, aan de Franse zuidwestkust van de Atlantische Oceaan, werd een nieuw marineveiligheidscentrum in gebruik genomen. Dank zij de uiterst gesofistikeerde apparatuur en de instelling van micro-ordinateurs, zal het nog moeilijker worden voor de Spaanse vissers om aan het Franse oog aan de Golf van Gascogne te ontsnappen. De micro-ordinateur zal onmiddellijk alle inlichtingen over de Spaanse treiler bezorgen, die in de 200-mijlszone van de Franse gemeenschapswateren aan het vissen is, namelijk wat het beschikken over een vergunning betreft, het verleden van dit vaartuig, het eventueel reeds opgebracht zijn, enz.... Al deze gegevens kunnen onmiddellijk doorgespeeld worden naar de controle-uitoefenende Franse marine.

Van het uitbreidingsprogramma dat de Franse vissershaven Concarneau zich gesteld had om de vissersvloot terug op te bouwen, nadat deze in de laatste jaren met 50 eenheden was teruggelopen, werd in de tachtiger jaren reeds het grootste gedeelte verwezenlijkt. Van de 11 vierendertig meter eenheden zijn er op dit ogenblik reeds 7 in bedrijf genomen, terwijl de overige in de tweede semester van 1982 zullen gereed komen. Het gaat om vaartuigen met een motorsterkte van 800 tot 1.000 pk.

Het is niet alleen in onze Belgische havens dat we een tekort aan aanvoer van vis gekend hebben in de maanden maart, april en mei, maar ook in de Franse was dit het geval. Aldus bereken ons berichten uit Boulogne, dat men daar zelfs in deze maanden in veel bedrijven is moeten overgaan tot afdankingen van personeel. Het duidelijk tekort aan vis is dus een algemeen verschijnsel geweest, zowel bij ons als bij onze noorder- en zuiderburen. In Frankrijk wijt men dit aan de langdurige aanslepende koude. Als dit werkelijk zo is, dan zal het grootste leed wel geleden zijn nu we werkelijke zomerdagen beginnen te kennen. Maar nu komen de jonge groenten de prijzen bederven.

Verleden week zijn opnieuw twee Spaanse vissersvaartuigen door de Franse marine opgebracht en naar La Rochelle opgeleid. Het was de reeds voor deze zaken zeer gekende Franse vedette „Ancelle” die deze karwei tot een goed einde bracht. De Spaanse vaartuigen hebben als thuishaven „Pasajes”. De betrokken Spaanse vaartuigen beschikken wel over een vergunning uitgegeven door de EEG, maar... de zich aan boord bevindende vis was voor het merendeel... ondermaats, of anders gezegd Spaans!

Enkele dagen voordien had zelfde vedette eveneens twee Spaanse vissersvaartuigen opgebracht die, door het in plan laten van hun vistuig getracht hadden weg te komen. Reden van het opbrengen: ondermaatse vis!

IERLAND

Noorse en Deense grote seinetreilers, die op de blauwe wijting vissen en voor het lossen het Ierse Killybegs aandeden, beklagen er zich over, dat het lossen veel te traag gebeurt en zij hierdoor te veel tijd verliezen. De blauwe wijting wordt er gelost voor de vismeelfabriek van Killybegs tegen ongeveer 230 B.fr., de 100 kgr. Door gebrek aan lossingsfaciliteiten en akkomodaties, moesten heel wat van de tientallen Deense en Noorse treilers, havens van Noord-Schotland aandoen of zelfs Deense havens.

Rond de Ierse kust, waar zich op bepaalde tijdstippen van het jaar grote sprotscholen verzamelen, zal men zich in het vervolg bedienen van helikopters om deze scholen, wanneer zij zich in ondiep water bevinden, te lokaliseren en hun verplaatsingen door te geven. Hiervoor vliegen de helikopters op een hoogte van 150 tot 300 meter aan een snelheid van 200 km. per uur en dit in rechte lijnen.

Zoals onze lezers reeds vernomen hebben heeft een Navy-onderzeeboot via een vastgehaakt visnet, een Ierse vissersvaartuig over een afstand van 2 mijl medegesleept, waarna dit vaartuig kapseisde en verging. Gelukkig kon de bemanning vóór het kapseizen het vaartuig verlaten. Thans vordert de eigenaar van het 21,3 meter lange vissersvaartuig een vergoeding van de Britse Navy van 40 miljoen BF, voor de nieuwbouw van dit vaartuig. De Navy heeft intussen aanvaard alle redelijke schadeclaims te zullen aanvaarden.

De Ierse regering heeft in verband met het medeslepen en het kapseizen en vergaan van een Ierse 21-meter treiler een tamelijk scherpe uitleg gevraagd over het zolang uitblijven van de erkenning van de verantwoordelijkheid van de Britse Navy, nadat eerst bevestigd werd dat geen enkel Britse duikboot zich in de nabijheid van de plaats van het ongeval bevond. Verder bleek ook een Ierse ongenoegen uit het feit dat de Britse onderzeeboot, die zich wel bewust moet geweest zijn van het kapseizen van het vaartuig zich nooit bekommerd heeft om de mogelijke slachtoffers.

”HET VISSERIJBLAD”

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

De EEG komt financieel tussen in de opvangen vis naar gelang de opgevangen hoeveelheid van 40 tot 85%. Indien er slechts 5% van het aangevoerde volume opgevangen wordt, is dit 85% van de opvangprijs. Het wordt 40%, indien het totaal opgevangen volume de 20% van de aangevoerde niet overschrijdt. De producentenorganisatie zelf mag 10% buiten deze prijzen gaan.

Er heerst, vooral in Amerika een crisis in de tonijn zodanig, dat de prijzen aan de producent gedaald zijn van 20 tot 45% naar gelang de kwaliteit van de tonijn. Het is vooral in de Verenigde Staten, die normaal 700 duizend ton voor hun inleggerijen opnemen, hetzij 40% van de jaarlijkse wereldproductie van ongeveer 2 miljoen ton, dat de voornaamste tekenen van teruggang merkbaar zijn. Men vreest dat deze teruggang zich ook in Europa zal laten voelen, waardoor vooral Frankrijk, waar verleden jaar toch nog een aanvoer van 73 duizend ton plaats had, door de eigen schepen, het voornaamste slachtoffer zal worden.

Een reuzeworm die tot 1,80 meter lengte kan halen en op de zeebodem op zeer grote diepte gevonden werd, heeft de geleerden voor heel wat problemen gesteld. Inderdaad bezit deze worm noch mond, noch darmen, noch spijsverteringsstelsel. Thans werd uitgemaakt dat deze worm leeft dank zij de activiteit van bacteriën die in zijn lichaam leven en hem de nodige energie bezorgen, precies zoals men een machine met een stopkontakt laat draaien.

In het voorbije jaar 1981 heeft de olie-industrie in de Noordzee 11,3 miljoen schadevergoeding uitbetaald aan de visserij wegens aanvaarde eisen voor schade aan vistuig en voor visverlet. Het ging hier over 65 schade-eisen. In 1980 ging het over 74 schade-eisen voor een totaal uitgekeerd bedrag van 15,6 miljoen frank.

Nigeria, met 90 miljoen inwoners, voert elk jaar zowat een half miljoen ton vis in, vooral makreel, horsmakreel (onze poer), gedroogde, gezouten en ingelegde vis. Nigeria is dus een belangrijke invoermarkt voor visserijproducten en het hoeft dan ook geen betoog dat verscheidene EEG-landen er trachten voet in huis te krijgen. De onlangs uitgevaardigde invoerstop voor makreel, dit door gebrek aan buitenlandse deviezen, waardoor Nederland en Ierland in het bijzonder getroffen werden, kwam dan ook zwaar aan.

Nigeria dat in financiële moeilijkheden zit, minstens wat de likwiditeit voorlopig betreft, heeft een invoermakreelboycot uitgevaardigd. Nigeria is vooral een grote afnemer van Nederlandse diepvriesmakreel zodat het te hopen valt voor onze Noorderburen, dat deze boycot niet te lang aansleept en slechts een maatregel wordt van zeer tijdelijke aard.

IJSLAND

Een eksperiment in IJsland heeft aangetoond dat men de motor van wagens kan laten draaien met een mengsel van visolie en gasolie, in een verhouding van 60% voor de visolie. De betrokken visolie was dan nog afvalolie die onbruikbaar was voor verdere bereidingen. Men heeft berekend dat men, met de afval aan visolie alleen, 70 zware wagens zou kunnen laten draaien over het jaar. Wat er echter niet bijgezegd wordt, is de graad van onderhoud en/of sleet die dergelijk mengsel misschien veroorzaakt aan de motoren zodanig, dat de rendeerbaarheid van dit mengsel zou kunnen betwistbaar zijn.

ENGELAND

De vislossers van Grimsby hebben een voorstel van hun werkgevers verworpen waarbij hen een verhoging van loon met 6,7% wordt toegekend. Zij eisen 15% verhoging en hebben tussenkomsten van de overheid om tot een overeenkomst te geraken, van de hand gewezen. Als akties zullen zij weigeren overuren te doen, ook al moet hierdoor een gedeelte van de vis ongelost in het schip blijven, terwijl ook nog andere akties overwogen worden. Indien aan de lossers toegegeven wordt, zal dit natuurlijk terug op de reders en vissers hun nek komen door hogere losserskosten te eisen.

GROENLAND

Naar het er naar uitziet, hebben de tegenstanders van de EEG in Groenland, nadat zij nipt het referendum wonnen om uit de EEG te gaan, thans wat ingebonden. Inderdaad werd door de lokale regering nog geen verzoek in die zin naar Brussel gericht, zodat voorlopig Groenland nog altijd tot de EEG behoort en haar wateren gemeenschapswateren blijven. In Groenland zijn er volgend jaar verkiezingen en waarschijnlijk zal één der programmapunten van de deelnemende partijen, het al of niet in de EEG blijven zijn. Aan de hand van deze verkiezingsuitslagen en van het programma ter zake van de winnende partijen zal dan waarschijnlijk de uiteindelijke beslissing volgen. Het is duidelijk dat de EEG en bepaalde visserijen van partnerlanden belang hebben aan een niet-uitreden van Groenland uit de EEG.

NOORWEGEN

Noorwegen heeft zich terug beklagd bij de EEG tegen zagezegde overbevissing in gebieden van het Noorse gedeelte van de Noordzee waar eveneens kwota voor EEG-vissers voorbehouden zijn. Noorwegen heeft dan ook het verzoek tot de EEG gericht in het bezit gesteld te worden van de te Brussel opgetekende individuele vangsten per partnerland. Inderdaad volgens de gekende totaalcijfers van alle EEG-landen samen overschrijden deze de door Noorwegen toegekende kwota in 1981. Graag kende Noorwegen in het bijzonder het overtredende of de overtredende landen.

"HET VISSERIJBLAD"

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

Ierland overschreed voor het eerst de drie miljard viseksport

Voor het eerst overschreed het viseksportcijfer in Ierland de 50 miljoen Ierse pond, hetzij in onze munt uitgedrukt, zowat 3,25 miljard BF!

Hiertoe benodigde men een aanvoer door Ierse vaartuigen in eigen en omringend landen, van 135 duizend ton. Ten overstaan van enkele jaren terug, is dit een uitbreiding in aanvoervolume met bijna 70% en een uitbreiding in waarde met 27%. Het is vooral de makreel en de haring, alhoewel deze laatste in mindere mate, welke voor dergelijke reuze-opgang zorgden, namelijk de verhoogde uitvoer aan bewerkte diepvries makreel, in het bijzonder naar Nigeria. Deze uitvoer die in 1980 nog maar slechts 8,5 duizend ton bedroeg, liep in 1981 op tot iets meer dan 433 duizend ton!

Ierland dat een tiental jaren terug in de visserij nog het bescheiden broertje was onder de EEG-partners, is intussen ver voorbij België en ook Nederland gestevend en zet nog zijn opwaartse gang voort. Ierland verkreeg anderzijds ook een voorkeursbehandeling door de Commissie te Brussel, zowat wat het ter beschikking stellen van bijzondere kredieten en subsidies betreft, als wat de toekenning van kwota aangaat. Het is duidelijk, dat zonder deze kredietverschaffing Ierland niet uit haar primitieve visserij zou zijn los gekomen. Dat schijnt men toch soms wel eens over het hoofd te zien, wanneer men het heeft over de visserijvloeden van de partnerlanden, die ook al eens de Ierse wateren aandoen en men dan ter plaatse zou durven gaan roepen van „houdt de dief“!

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