



1933 - 1983

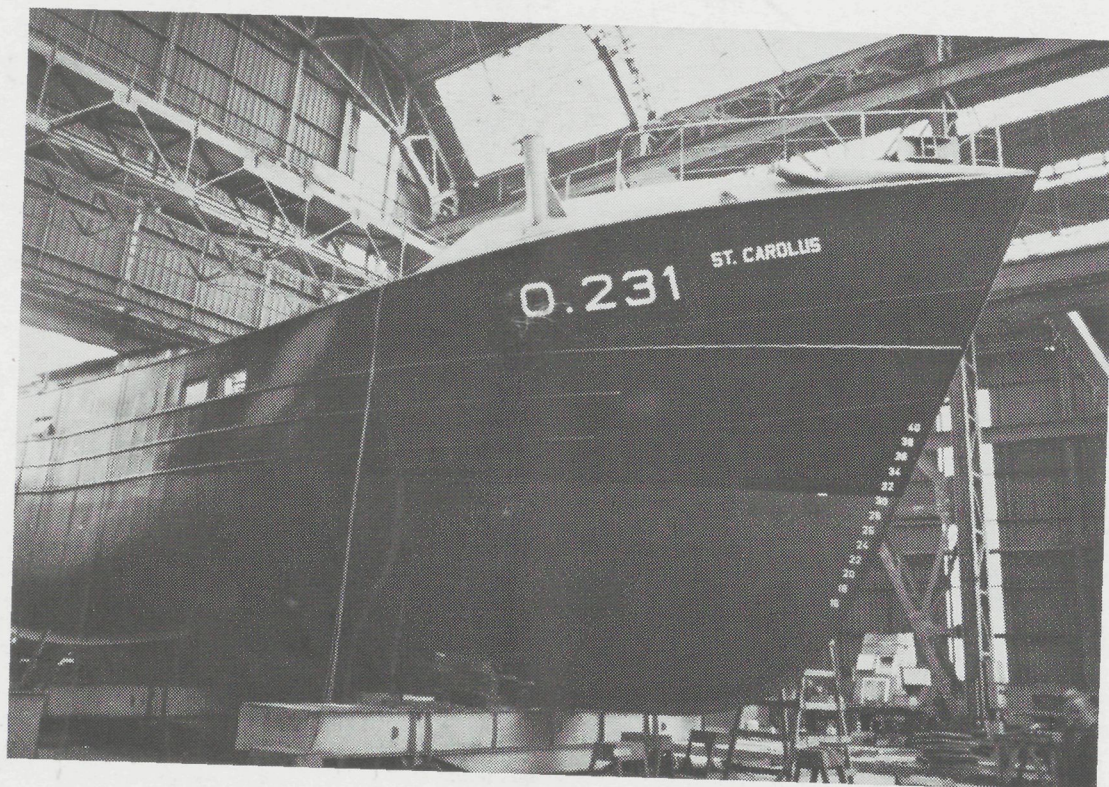
HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 29 APRIL 1983 - NR. 17



TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI '83 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI '83 SPECIAAL AANBOD

TEL.: 091/45.04.01



VOOR DE HOOGSTE KWALITEIT IN DE KORTSTE LEVERTUD AAN
DE INTERESSANTSTE PRIJS

BELANGRIJKE **PRJSVERMINDERING** VOOR DE **EERSTE 5**

KOPERS VAN DE NIEUWE SVL STANDAARD **EUROKOTTER**

GELEID BEZOEK AAN ONZE MODERNE WERF GEVOLGD DOOR EEN TOERISTISCHE
KENNISMAKING MET DE ARTEVELDESTAD KAN OP EENVOUDIG TELEFONISCH VERZOEK

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

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

het visserijblad

WORDT BELGIE EEN SCHEEPSKERKHOF VOOR DOOR NEDERLANDSE REDERS AFGEDANKTE VISSERSVAARTUIGEN ?

- Zullen Nederlandse treilers, onder de vorm van een pvba, de Belgische kwota helpen opvissen ?
- En wat met onze modernisering, scheepswerven en tewerkstelling ?
- Halt aan die methoden.
- Aan onze bevoegde overheid die kwota voor ons te houden !

Het is onze lezers en in het bijzonder onze reders bekend, dat in het kader van de EEG-normen, talrijke maatregelen werden genomen, die niet alleen het visbestand moeten waarborgen, maar ook zoveel mogelijk de belangen van de bestaande vissersvloot van elk land in de EEG.

Daar dit alles niet zo gemakkelijk te handhaven en te ordenen is, ligt voor de hand.

Voor elk land zijn er problemen met de brutotonnage van de vissersvloot ingevolge het tot stand komen van het Europees visserijbeleid. Sommige landen zoals Engeland en Duitsland hebben, vóór het tot stand komen van dit beleid, zich van een groot deel van hun verre-visserijvloot moeten ontdoen en tientallen treilers moesten verkocht worden omdat bepaalde visserijgronden, zoals IJsland, daardoor verloren gingen. Ook België heeft zijn visserijvloot op IJsland, die na de oorlog nog ongeveer 40 treilers omvatte, niet alleen zien slinken, maar met IJsland moeten overeenkomen, naarmate de rest verging of uit de vaart genomen werd, ze niet meer te vervangen, zodat wij nog slechts een viertal IJsland-schepen hebben, welke voor die visserij in aanmerking komen. Globaal genomen is onze vlootcapaciteit de jongste jaren gestabiliseerd.

Waar echter onze vissersvloot rond de jaren 40, wat het aantal betreft, nog een 500-tal eenheden telde, bestaat de vloot momenteel nog uit 203 eenheden, waarvan er bovendien een achttal werden opgelegd. In de jongste drie jaar zien wij anderzijds weliswaar een langzame vernieuwing van vaartuigen, daar het een feit is, dat meer dan de helft van onze vloot méér dan 20 jaar oud is en ook het systeem van vissen niet meer beantwoordt aan de moderne eisen van de techniek. Maar deze vernieuwing is langzaam en meer dan vijf nieuwe schepen kwamen in 1981 en 1982 niet in bedrijf. Andere vergingen, werden naar het buitenland verkocht of werden uit de vaart genomen. Wij vernoemen hier zo maar de Z.180, de O.202 en de Z.209 die vergingen, de N.579 die failliet ging en zal gesloopt worden en de Z.38 en de O.150 die naar het buitenland werden verkocht.

Wat bij ons in een zeer gematigd tempo vernieuwd wordt en er geen overproductie van brutotonnage ontstaat, kan van sommige andere landen van de EEG en in het bijzonder van Nederland, niet gezegd worden. Hier zijn het er geen vijf per jaar die vernieuwd worden maar stonden er begin dit jaar nog méér dan 40 op de

lijst, waarvan de tonnage en de pk minstens 50 % hoger liggen dan van de bestaande.

Nederlandse uitvoer van oude treilers een groot gevaar

Voor Nederland bestaan nochtans de EEG-normen evengoed als voor de andere lidstaten zodat de verhouding kwota-vangcapaciteit grotelijks verstoord werd. De Nederlandse reders schijnen dat maar al te gemakkelijk over het hoofd te zien zoals ook de kwota-regeling door hen wordt genegeerd daar hierop tot op heden weinig controle bestaat vermits de verplichting in Nederland niet bestaat en men in tientallen kleine havens kan aanlanden om de vis per transport af te leiden zonder kennis van kwantum of soort.

Waar de Spanjaarden, die in de EEG nog niet ingeburgerd werden, de truk gevonden hebben om zich onder Engelse vlag te scharen om de „mooie-meiden-visserij” en andere te kunnen verder bedrijven, schijnen onze Nederlandse vrienden er niet minder sluw aan toe. In Nederland werd op regeringsvlak beslist, dat nog alleen aan nieuwbouw mag gedaan worden, voor zover een ander vaartuig verdwijnt. Van vervanging van dezelfde tonnage of pk, wordt niet gesproken. Men krijgt er een kwota schol of tong toegewezen per vroeger bestaande eenheid om in de nieuwe te gebruiken. Controle daarop is theorie. Dat die kwota, tengevolge van de niet officiële verkoop in allerlei vormen, dus fel overschreden worden, is een feit.

De regeringsmaatregelen hieromtrent genomen of te nemen, zijn immers moeilijk te controleren, in acht nemend, dat de verplichting in tegenstelling tot België, niet bestaat. De nieuwbouw wordt, zoals hierboven vermeld, nochtans slechts toegestaan om een oud vaartuig te vervangen.

En wat zien wij ?

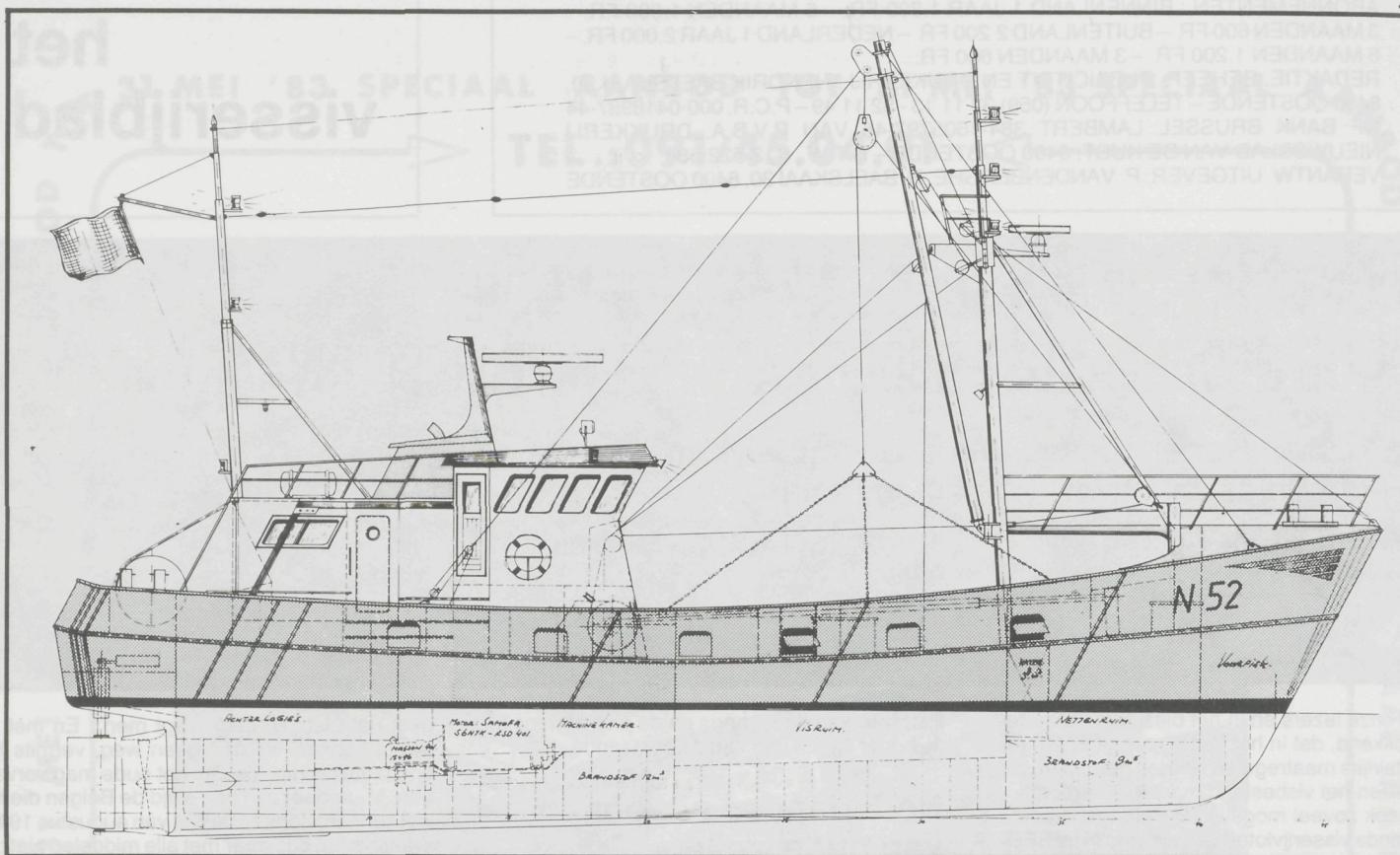
Treilers van vijf tot tien jaar oud, worden als verouderd en technisch niet meer geschikt aangezien, zodat deze ten alle prijze en met alle middelen, door veel grotere wat omvang en pk betreft, vervangen worden. De vaartuigen welke men wil vervangen wil men dus verkopen en dit tegen zelfs zeer dure prijzen. In Nederland zelf,

gaat dat niet. Te duur, zegt men ! En met de kwota kunnen we dan geen weg, vermits het ene nieuw schip, slechts het oude mag vervangen. Maar **daar** zijn nog altijd de Belgen die het wel kunnen, dank zij de wet van augustus 1948 ! Waarom het dus **daar** met alle middelen niet gewaagd ? En wie wordt het kind van de rekening ? Ja, de Belgische visser ! Het gevaar hiervan is dat niet alleen de Belgische nieuwbouw in het gedrang komt, maar dat wij ook met door Nederland afgedankte vaartuigen onze vloot komen aanvullen, waardoor het rendement van alle vaartuigen, ingevolge de kwota in gevaar komt. Bovendien zal onze vloot hierdoor een verouderde vloot blijven in plaats van aan de eisen van de moderne wetenschap en techniek aangepast te worden, wat eens te meer nadelig uitvalt t.a.v. de opbrengsten en de rentabiliteit. De goede bedoeling van de regering, de jongeren te helpen door hen toe te laten tweedehandsvaartuigen in eigen land aan te kopen tegen een goedkope (?) prijs met nu de wet van augustus 1948 ook zoveel mogelijk toe te passen, kan een gevaar worden wanneer wij de weg opgaan ook verouderde buitenlandse schepen aan te kopen, omdat wij ook in eigen land met een kwota gekonfronteerd worden, die over meerdere schepen, niet verder verdeeld kan worden, willen wij het gevaar niet lopen de vloot niet renderend te maken, elkeen tijdelijk te doen opleggen, de scheepswerven, die het al niet breed hebben, werkeloos te stellen, enz...

Want buiten de bestellingen bij de scheepswerf Degraeve te Zeebrugge, zijn nog geen nieuwe kontrakten vastgelegd.

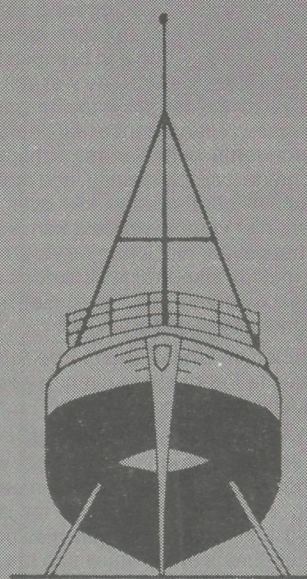
Daarom is het ogenblik aangebroken om onze reders en vooral de jongeren er op te wijzen dat, vooraleer ze zich op allerlei wijzen een vreemd vaartuig aanschaffen, ze zich tot de hogere overheid moeten wenden en niet doen zoals reeds gebeurd is en opnieuw aan het gebeuren is, een oud Hollands vaartuig in exploitatie te nemen met een pvba te stichten, in afname van een gedeelte van de kwota, België toebehorend. Het schip of de schepen welke men nu opnieuw aanbiedt, zijn Nederlands kapitaal, willen de Belgische vlag krijgen, verkopen hun vis in Belgische havens en tasten onze kwota aan, terwijl de winnstuitbating de Nederlandse rederij ten goede komt. Wij vernoemen de O.131 en straks de Z.512 welke naar Nederland verhuist

(Vervolg op blz. 3)



De eurokotter...

het vaartuig van de toekomst.



Grote afmetingen doch minder dan 70 brt. voor een lengte van 24 m., een breedte van 6,30 m. en een holte van 2,80 m.!

De eerste **EUROKOTTER** in België wordt gebouwd bij

WESTVLAAMSE SCHEEPSWERVEN N.V.
A. VAN DER CRUYSSÉ

LEGEWEG 163 - 8020 OOSTKAMP
Tel. 050/35.83.60 — Privaat 050/31.34.42

VRAAG ONS VRIJBLIJVEND ALLE INLICHTINGEN

(Vervolg van blz. 1)

om te trachten het straks door een andere Nederlandse Z.512 te vervangen. Het zal ten andere in het brein van geen enkel vreemde reder komen, het kwotum in eigen land voor een oud schip bekomen, mee te verkopen aan de Belg. Daarvoor zal hij van de Nederlandse autoriteiten geen toelating bekomen en zit de Belg, zo van regeringswege straks inzake kwota opgetreden wordt, met de gebakken peren.

En op het ogenblik dat we dit schrijven, worden er nog andere aangeboden.

Belgische reders en jonge vissers, opgepast !

Dat er overal avonturiers zijn, voor wie alle midelen goed zijn, is een feit. Laat u bijgevolg, voorlopig althans, niet meer verleiden om een vreemd schip aan te kopen, zonder voorafgaande toestemming van de hogere overheid. In Nederland zijn er minstens tientallen te koop. Vooreerst zich aan om het even welke mooie (?) financiële vorstelen te laten vangen, moet men raad vragen. Vooreerst u een vreemd vaartuig naar België kunt brengen, moet u van de minister van Verkeerswezen de Belgische vlag bekomen, nagaan met de Belgische en niet met de Nederlandse Zeevaartinspectie of het te kopen schip beantwoordt aan de stabiliteitsnormen en nieuwe technische eisen door onze overheid gesteld. Nagaan of er geen hypothecaire schul-

den op staan, zoals zulks in veel gevallen het nu schijnt te zijn. Stel u echter vóór alles de vraag of u de toelating zult bekomen, de visserij met dat schip in België en onder Belgische vlag te bedrijven, **gezien de huidige beperking van de kwota**, die zowel voor ons Belgen als voor de andere vissers uit de EEG geldt en die dit jaar kans ziet 15 % te verminderen in plaats van te vermeerderen.

En wat met de nieuwbouw?

Velen beweren dat ze bij eventuele nieuwbouw, het niet meer aan kunnen.

Laat ons in die beoordeling zeer voorzichtig zijn en zorgvuldig nagaan welke nieuwbouw het best geschikt is inzake lengte, breedte, bokken, motorsterkte, soort visserij en de visgronden welke men wenst te bevissen. Laat U niet verleiden om aan nieuwbouw te doen en een schip te bouwen dat twee meter langer is, dan dit van een familielid of konkurrent, al was het maar om te tonen dat je meer kunt. Vergeet niet dat je op het huidige ogenblik een grote regeringssteun krijgt, die in alle opzichten deze van vroeger overtreft. Er is het krediet van de N.M.K.N., dat 80 % bedraagt van de kostprijs aan een interest van vier ten honderd over vijftien jaar af te lossen. Er is een provinciale premie van 2,5 miljoen voor elk nieuw gebouwd schip op een Belgische werf, er zal misschien zelfs een Feoga-premie van 25 % komen en tenslotte hebt ge de eigen coöperatieve verzekering Hulp in Nood, die er

nog twee miljoen aan toe voegt in voorwaarden zoals deze door de N.M.K.N. gesteld voor wat de interesten betreft, zonder te spreken van het Redersfonds, waarover in alle talen gezweven wordt, maar zou moeten dienen om U te helpen.

Het is met deze overwegingen en raadgevingen aan alle vissers van klein tot groot, dat wij heden gemeend hebben te moeten naar voren komen, nu plots meer en meer gevaar dreigt van onbegrensde aankopen in het buitenland, waar men schepen die niet meer beantwoorden aan nog zwaardere technische eisen, van de hand wil doen ten koste van de Belgische visserijgemeenschap, die thans meer dan ooit door de Belgische regering moet geholpen worden om geen verouderde vloot te behouden maar te zien moderniseren, en dan op een wijze, dat wij opnieuw onze burenen niet achterna lopen met verouderde technieken en schepen. Onze vissers zijn werkzaam en minstens zo bekwaam als om het even welke Europeaan.

Hun quota is zowel beperkt, als dat van andere naties in de E.E.G. Zal dit nu of later uitgebreid worden? Dat is een vraag waarop in elk geval voor 1983 negatief mag op geantwoord worden en misschien, zo we de bevoegde middelen mogen geloven, nog gevoelig zal dalen. Wie er zich aan verbrandt zal zeker geen quota in België toebedeeld worden. Ook in andere landen is deze maatregel van toepassing.

En waarom zouden wij het anders moeten doen?

P. VANDENBERGHE

Onze visserij in de belangstelling van de hogere overheid

ZEVEN SECRETARISSEN-GENERAAL MET „BROODWINNER” NAAR ZEE

Zoals we reeds hebben aangekondigd, hebben de Sekretarissen-Generaal van verschillende ministeries verleden week vrijdag een reis op zee ondernomen met het oefenschip van de zeevisserij, de O.29 „Broodwinner”. Op het tiental sekretarissen-generaal die thans in functie zijn, waren er zeven aanwezig wat toch wijst op een ruime belangstelling voor het zeevisserijbedrijf. Zo scheepden in, de hoogste ambtenaren van Landbouw waarvan de sekretaris-generaal L. Vande Moortele tevens voorzitter is van de Raad van sekretarissen-generaal, van Buitenlandse Zaken, Verkeerswezen en PTT, Middenstand, Openbare Werken, Onderwijs en Arbeid en Sociale Voorzorg. Ze waren vergezeld van directeur-generaal Vancraeynest van het Zee-wezen, Dries Claey, voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij en de heer Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale. Een afdeling leerlingen met instructeur van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” van Oostende hielp bij de praktische oefeningen op zee.

Schipper André Van Craeynest van de O.29 had de boomkorren aangeslagen en met zijn rijke ervaring (het oefenschip heeft reeds meer dan 100.000 mijlen gevaren als opleidingsvaartuig voor onze visserijscholen) wist hij een flinke hoeveelheid tongen te verschalken. De nieuwe



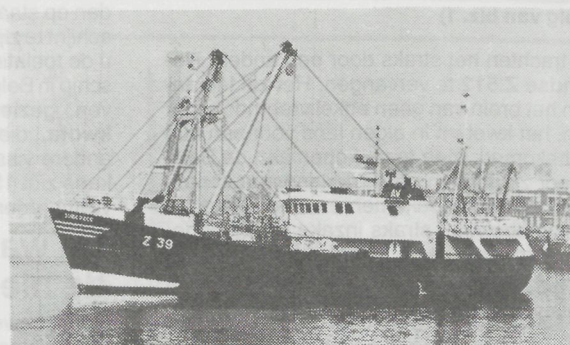
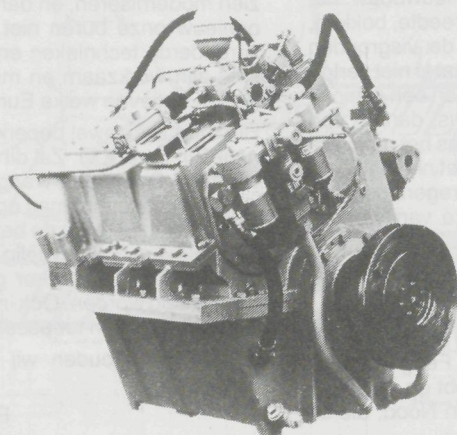
Onze topfunktionarissen van de diverse ministeries tijdens de trip met het opleidingsvaartuig voor de visserij, de O.29 „Broodwinner”.

(Vervolg op blz. 5)

MASSON

&

VAN STIGT BV



MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.

Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.

Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend. Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.

Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd. Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



inrichting van de O.29, niet alleen met boomkorren maar ook met een ruim groter geworden brug, trok alle aandacht van de opvarenden en schipper Van Craeynest legde vooral de nadruk voor de leerlingen op de veiligheidsaspecten bij het gebruik van de boomkorren. Intussen was Guustje Velghe reeds aan het visbakken geslagen waarbij hij aantoonde dat weinig dure vis zoals platjes en kleine wijting even lekker smaken als de luxe vissoorten.

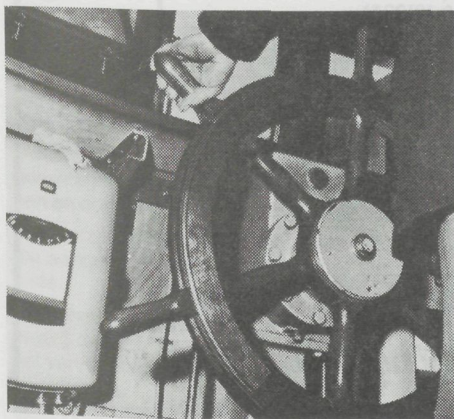
Vermits de zeevisserij, hoewel slechts een kleine bedrijfstak, toch met vrijwel alle ministeries te maken heeft, konden nuttige gesprekken gevoerd worden over onderwerpen zoals de verlenging van de leerplicht, de infrastructuur van de vissershavens of nog de internationale verdragen over de zeevisserij. De aanwezigheid van Dries Claeys die als oud-volksvertegenwoordiger de invloed van de verschillende ministeries op de zeevisserij door en door kent, liet toe de gesprekken in nuttige banen te leiden.

Na afloop van de zeereis greep een receptie plaats op de Rederscentrale. Meer en meer wordt de visserij, die twintig jaar geleden nog de grote onbekende was, aldus een vertrouwd beeld voor ministeries en administratie. Zeker laat een dag vaart met de O.29 niet toe een volledig beeld te vormen van het leven van onze vissers. Dit weet iedereen! Maar door dergelijke kontakten ontstaat een waardering en een genegenheid voor onze zeevisserij die ons bedrijf slechts kunnen ten goede komen.

We kunnen het college van secretarissen-generaal met de heer Leon Vande Moortele als voorzitter en de man die beter de visserij en onze vissers kent dan wijzelf, namelijk secretaris-generaal Poppe, dan ook slechts danken voor hun belangstelling en genegenheid te opzichte van de mijnwerkers der zee, die het land jaarlijks miljarden deviezen aanbrengen en jaren geleden met hun bedrijf nog tot het ras der genegeerden behoorden. Wat elkeen tevens groot genoeg heeft gedaan is, dat de rappe **Guustje Velghe**, voor onze hoogste ambtenaren in plaats van tong en tarbot, nu eens lekkere scharretjes en platjes op z'n vissers heeft gebakken, niet met boter, maar met „smout“. Toen de heren aan wal kwamen waren zij zelf uiterst gelukkig die trip te hebben meegemaakt, beter onze mensen en hun hard labuur te hebben leren kennen en vast te stellen dat bij het eten van een lekker scharretje, in smout gebakken, ze zeker niet bang moesten zijn voor hormonen.

De ganse visserij is dit mooi gebaar en de grote belangstelling van de hoogste ambtenaren van ons land, die steeds geroepen worden om delicate beslissingen te doen nemen of te controleren, ten zeerste dankbaar en zegt: "Tot weerziens heren, al was het maar eens in het jaar!"

P. Vandenbergh.



ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Zes maanden gevorderd tegen tuchteloze visser

In wezen is de jongste zitting van de Onderzoeksraad een maat voor niets geweest want meerdere zaken konden niet afgewerkt worden omdat enerzijds getuigen ontbraken en anderzijds voorzitter Gepts het nodig oordeelde dat enkele gevallen, die reeds eerder behandeld werden, ingevolge een wijziging in de samenstelling van de Raad – de vervanging van voorzitter Vandercruyssen met name – helemaal van voren af aan, moeten hernomen worden. Dat was ondermeer het geval inzake de vechtpartij die zich voordeed aan boord van de Z.331 met motorist Decorte en schipper Bil als betrokkenen. De advocaten van beiden vechtersbazen kwamen dus tevergeefs naar de zitting; wel konden zij hun pleidooi aanvatten maar pakweg op het einde oordeelde voorzitter Gepts, dat het toch niet verder kon en dat de zaak op een nog te bepalen datum zal hernomen worden. Niettemin had rijkskommissaris Carly reeds zijn vordering uitgesproken en die was, t.a.v. motorist Decorte niet van de poes, want tegen hem werd een schorsing van niet minder dan zes maanden uitgesproken. Eerst even memoreren aan de feiten. Deze deden zich voor begin januari van vorig jaar, zoals gezegd aan boord van de Z.331. Tussen schipper Bil en motorist Decorte heerste toen al een gespannen toestand en toen laatstvernoemde, op de voorziene dag van afvaren niet tijdig kwam opdagen, was de zaak helemaal verbrod, want de treiler kon hierdoor pas 's anderendaags de grote vlakte optrekken. Hier zou de reder zelfs schadevergoeding kunnen vragen.

In de loop van de reis kwam het tenslotte tot een heus handgemeen. Schipper Bil gaf toen aan een der opvarenden de opdracht een loospoort te sluiten; bevel dat werd opgevolgd maar Decorte ging zich toen amuseren met de loospoort weer te openen. Van kwaad kwam het tot erger en uiteindelijk, zo blijkt althans uit de getuigenis van de schipper, slingerde een ziedende motorist Decorte een vishaak naar de scheepsbrug. Kennelijk omdat het doel – de schipper dus – gemist werd, vloog Decorte als een bezetene naar de scheepsbrug en diende de schipper meerdere vuistslagen toe dermate, dat schipper Bil bewusteloos viel en hij door een andere opvarende uit de handen van de motorist werd gehaald. Achteraf bleek zelfs een doktersbehandeling nodig. Eerder al had de motorist zijn ongenoeven laten blijken omdat, zo zegde hij, de schipper zich te veel ging bemoeien met de werkzaamheden in de machinekamer. Daarom hing Decorte een bord aan de deur met de verwittiging „Privaat domein“. Maar kom, de gemoederen bedaarden enigszins tot... in de thuishaven. Toen stelde Decorte zich weer provocant aan door op de voet van de schipper te trappen en die replikeerde met een oplawaai. Dat bekwam hem evenwel minder goed, want motorist Decorte pakte de schipper op en slingerde hem door de deuropening van het logiest.

In zijn vordering heeft rijkskommissaris Carly uiteraard geen goed woord over voor de tuchteloosheid van Decorte en vordert een schorsing van zes maanden. Ook tegen schipper Bil wordt een sanctie gevorderd wegens zogenaamd wangedrag maar die vordering beperkt zich tot een waarschuwing.

Wij vragen ons echter af hoe men de schipper wangedag kan verwijten.

Pleidooien

Namens schipper Bil pleitte advocaat Vertriest en die wees onmiddellijk op de verregaande tuchteloosheid van Decorte die ondermeer vroeger al had laten verstaan, dat hij lak had aan de opdrachten van de schipper. Er heerst een gezagscrisis bij de jeugd, zo pleitte de raadsman, maar als zich dat ook voordoet op een vaartuig op zee, dan is dat nog veel erger. Ten aanzien van Bil vindt de raadsman het spijtig dat ook tegen zijn cliënt een sanctie wordt gevorderd, een waarschuwing dus, omdat, zo zegt de pleiter, de reactie van Bil in de thuishaven alleen als een afweermiddel kan aangezien worden toen Decorte zich weer vechtlustig ging aanstellen.

xxx

Raadsman Demeester kreeg natuurlijk een veel zwaarder kluit te verwerken. Toch toonde hij zich verwonderd, dat een dergelijke zware sanctie wordt gevorderd tegen Decorte, zonder dat hij natuurlijk de feiten wil minimaliseren. Hij wijst er echter op, dat de gemoederen, op het einde van een zeereis, telkens meer gespannen staan en dat de zenuwen dan wel een nefaste rol kunnen spelen. Zo probeert hij de daden van Decorte uit te leggen, want, zo zegt de advocaat, Decorte is helemaal geen wildeman. Dat probeert hij te staven met een verklaring van een Zeebrugse reder – met name reder Hertsens van de Z.72 en de Z.483 – die stelt dat Decorte nu al ruim een jaar in dienst is bij hem op het zelfde vaartuig en dat er geen moeilijkheden zijn. Volgens de raadsman is Decorte een plichtsbewuste visser.

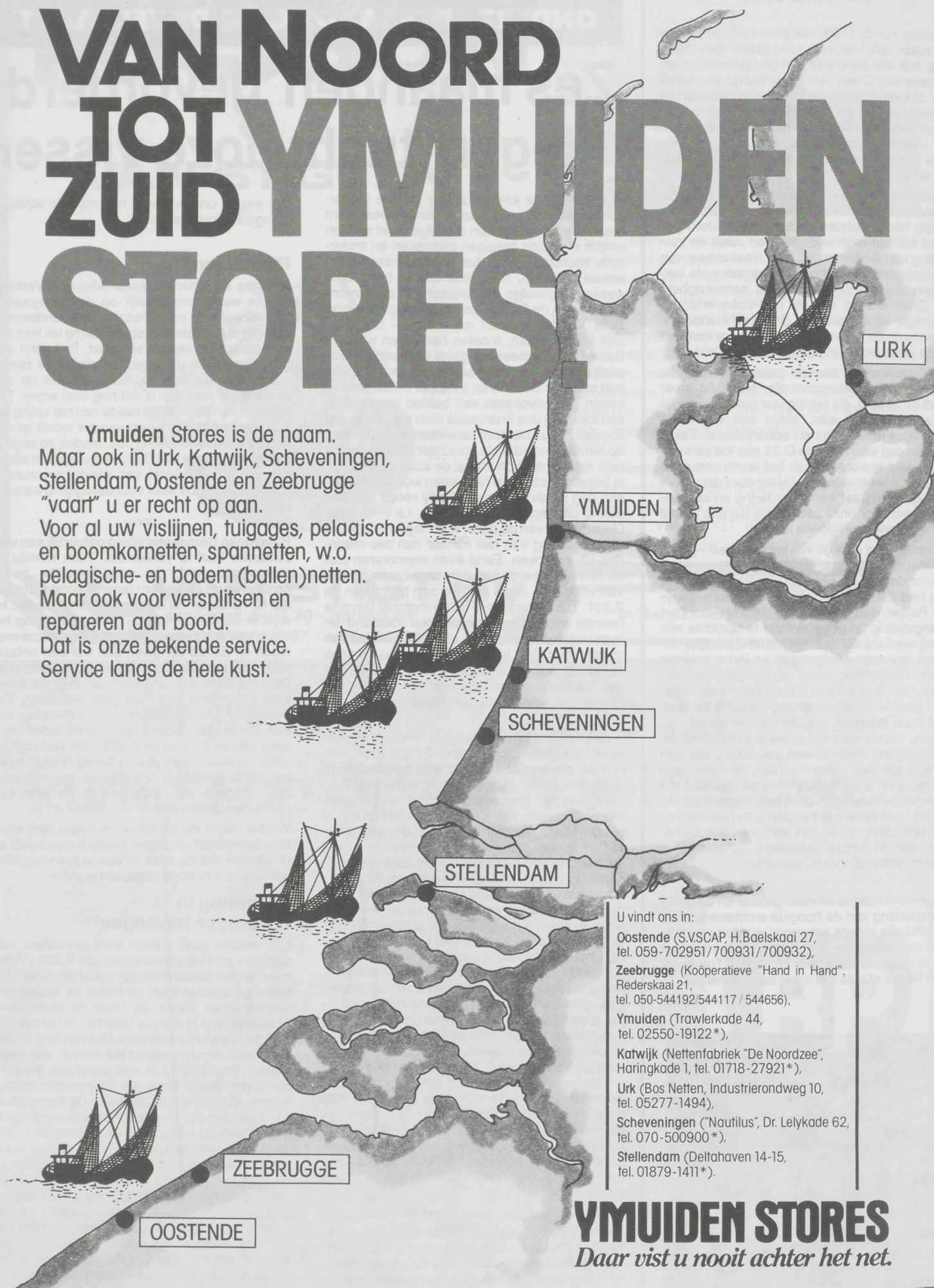
Verder kwam de advocaat evenwel niet, want toen onderbrak voorzitter Gepts het pleidooi en oordeelde dat de zaak in een volgende zitting opnieuw zal moeten opgepakt worden.

Aanvaring in Zeebrugse havengeul

Een tweede zaak waarin werd gevorderd was deze die zich voordeed tussen de Z.300 „Veerman“ en het oliebevoorradingsschip „Gust“. De feiten gebeurden toen de treiler de haven binnenliep en de „Gust“ de haven wilde verlaten. Er bestaat wel discussie over het feit of het flikkerlicht al dan niet brandde. Dat kon niet verder nagegaan worden omdat die seinen niet meer worden opgetekend in een seinboek. Volgens rijkskommissaris Carly ligt de grootste verantwoordelijkheid toch bij de treiler. Op dat vaartuig werd ondermeer nagelaten aandachtseinen te geven toen de havengeul werd genaderd, was er geen goede uitkijk verzekerd op het voorschip en bevond men zich niet helemaal aan de goede zijde van de havengeul maar in dit laatste geval gelden wel verzachtende omstandigheden gezien de onvoldoende diepgang van de havengeul. Tegen schipper Vlietinck André van de Z.300 wordt niettemin een waarschuwing gevorderd. De schipper van de „Gust“ valt buiten de bevoegdheid van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen,
Stellendam, Oostende en Zeebrugge
"vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische-
en boomkornetten, spannetten, w.o.
pelagische- en bodem (ballen)netten.
Maar ook voor versplitsen en
repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27,
tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Koöperatieve "Hand in Hand",
Rederskaai 21,
tel. 050-544192/544117 / 544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44,
tel. 02550-19122*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee",
Haringkade 1, tel. 01718-27921*),

Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10,
tel. 05277-1494),

Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62,
tel. 070-500900*),

Stellendam (Deltahaven 14-15,
tel. 01879-1411*),

YMUIDEN STORES
Daar vist u nooit achter het net.

EENS TEMEER VERWERPELIJKE SYNDIKALE AGITATIE MET MILJOENENVERLIES VOOR REDERS, VISSERS EN VISHANDELAARS

VERKOOP VAN VIS IN DE VISMIJNEN VAN OOSTENDE EN NIEUWPOORT GAAT OP MAANDAG 2 MEI ZEKER DOOR

Alle reders, vissers en vislossers worden aangeraden zich maandag 2 mei niet door de opruiers te laten meeslepen, die steeds roepen om werkverschaffing, maar de grote oorzaak zijn van de werkloosheid in alle bedrijven van het land.

Reders, vissers en vislossers, weet maandag allen op post om mekaar te helpen in het belang van gans het bedrijf en de werkgelegenheid.

Onze lezers zullen reeds vorige week vastgesteld hebben, dat er op maandag 2 mei in de vismijnen van Oostende en Nieuwpoort verkocht wordt, waar te Zeebrugge reder A. Uterwulghé – de Rederscentrale vertegenwoordigend – betreurenswaardig genoeg, aan de beslissingen van enkele syndikale agitators toegegeven heeft.

Er is een wettelijke regeling die meldt dat wanneer een feestdag op een zondag valt, deze vervangen wordt door de daaropvolgende dag.

Daarvan kan in bepaalde gevallen afgeweken worden, maar dit moet dan paritair beslist worden.

Opdat dit zo zou kunnen geschieden, moeten de belanghebbende partijen dit aanvragen **vóór 15 oktober van het voorafgaande jaar. De Rederscentrale te Oostende diende dergelijk voorstel ten gepaste tijde in en valt niets te verwijten.**

Het voorstel van de Rederscentrale werd toen in het Paritair Comité voorgebracht waar alle partijen **toen** akkoord schenen, gezien het belang van die verkoopdag, maar waarvan de sekretaris van het Paritair Comité (die ook een syndikalist is) vergat (?) dit in het verslag te noteren met als gevolg dat thans enkele syndikalistische agitators te Zeebrugge en van het A.C.V. te Oostende, hiervan misbruik gemaakt hebben om te melden, dat ze de maandag 2 mei geen vis zullen lossen.

En wat kenschetsend is en het belachelijke van die beslissing is het feit, dat donderdag in de zitting van het paritair comité sommige afgevaardigden van de syndikaten verklaarden, **van hun aangesloten leden opdracht gekregen te hebben, dat zij op maandag 2 mei niet zullen lossen**, al was een meerderheid er wel voor te vinden.

Wij stellen mr Claerhout, de leider van het ACV die in deze zitting een dictatoriale houding schijnt aangenomen te hebben, de vraag sedert wanneer het de leden zijn, die hun syndikale leiders opdrachten geven.

Moesten de leden vrij zijn te oordelen, dan zouden integendeel veel stakingen niet plaats hebben en ook hier elkeen tevreden zijn.

In deze zitting zou men dat niet als geloofwaardig aangezien hebben, toen hij het niet-lossen eiste.

Gaat het hier om een krachtproef omdat hij meent dat het gemakkelijk zal zijn de reders in het vervolg de wet te stellen?

Is er voor de vislossers en voor al wie van het visje moet leven te Oostende en elders mis-

schien nog werk te veel, opdat ook deze voor de reders, vissers en vishandelaren **belangrijkste verkoopdag** van de week, zou moeten uitgeschakeld worden in plaats van als verkooploze dag de vrijdag te nemen, waardoor om het even wie ook drie dagen verlof zou hebben en niemand zou geschaad zijn?

Of is het die agitators wier loon afhangt van het opruien der mensen die ook hun brood in het bedrijf moeten verdienen, maar te doen om aan te tonen dat alleen zij het voor het zeggen hebben? De vislossers werken nu al amper twee, maximum drie dagen per week.

Dat een vislosser die dag daardoor 2.500 à 4.000 fr verliest plus zijn vis, schijnt die opruiers

hun koude kleren niet te raken. Ze zien ze liever gaan doppen!

Dat de visprijzen de volgende dag hiervan de weerslag zullen ondervinden, wanneer het grootste gedeelte van de ambulante vishandelaars zich reeds hebben moeten bevoorraden met ingevoerde vis, heeft voor hen geen belang.

En het loon van de visser afhangende van de opbrengst van het vaartuig en hun kordeelgeld is voor hen ook van geen betekenis.

(Vervolg op blz. 9)



SCHEEPSWERVEN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

SERVICE

PLUS!

ABC-diesels hebben de betere faam slechts bekomen door hun grotere betrouwbaarheid en hun minimaal verbruik aan wisselstukken.

Jaar in, jaar uit leveren ABC-motoren het vermogen op land en op zee, zowat overal in de wereld.

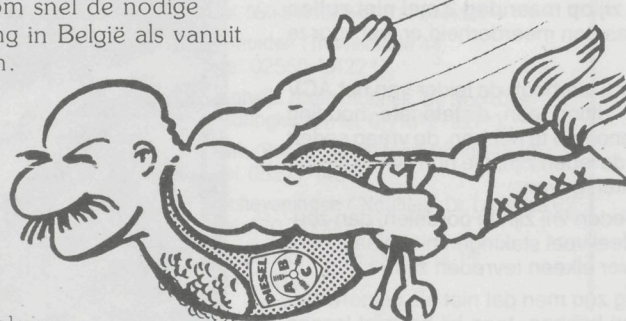
Maar zelfs de beste motor behoeft soms een wisselstuk of een onderhoudsbeurt. Als dat nodig is, staat ABC klaar om snel de nodige service te verstrekken, zowel vanuit onze onderneming in België als vanuit onze strategisch verspreide servicediensten of agenten.

Dat noemt ABC «Betere Service».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.
Tel: 091/234541 Telex: 11298



(Vervolg van blz. 7)

Overal waar het mogelijk is op de daken gaan schreeuwen om werkgelegenheid, om aan te tonen dat ze er nodig zijn, maar terzelfdertijd alles naar de vaantjes schoppen en herrie veroorzaken, is ten dage gemakkelijk en typisch syndikaal werk.

Wat er ook van zij, we hopen dat alle reders, vissers en vislossers, samen begrip zullen opbrengen in het belang van het bedrijf, dat tevens het hunne is, en maandag al het nodige zullen ondernemen om het lossen zonder moeilijkheden te laten gebeuren zonder aandacht te schenken aan de agitators. Het wordt inderdaad hoog tijd dat aan dergelijke oprijende praktijken, waardoor gans de visserijgemeenschap benadeeld wordt, een einde gesteld wordt.

P. VANDENBERGHE

HET BELANG VOOR DE HANDEL

In verband met de herrie rond de plaatsvervangende rustdag in vervanging van de 1 mei-feestdag die op een zondag is, valt het dus ten zeerste te betreuren, dat er geen eensgezindheid is kunnen bereikt worden, waar die in oktober toen wel bestond voor Kerstdag en voor 1 mei.

Voor de vishandel is de maandag de best geschikte dag om vis aan te kopen, en we mogen gerust zeggen, dat dit wel zo is voor de ganse vishandel in welke afslag men ook koopt, of waar deze ook gevestigd is. Vooral de visgroot-handel heeft de eerste dag van de week hard nodig om regelingen te treffen, de vis te kuisen en/of te verwerken tot visrepen en de verzendingskolis samen te stellen. Het is inderdaad niet meer zoals tientallen jaren terug, dat de gebruiker uitsluitend van de vrijdag een visetende dag maakte. Thans zijn alle dagen goed om vis te eten en de winkels wensen dan ook reeds, doorgaans vanaf de dinsdag en zeker vanaf de woensdag bevoorradat te worden. De maandag als werkdag voor het aankopen van de vis en voor het be- en verwerken om deze, minstens vanaf de dinsdag te kunnen verzenden, is dus hard nodig.

We zijn anderzijds niet volledig akkoord met de stelling van de Beroepsvereniging der Visgroot-handel van België dat alleen de ambulante handelaars en de kleinhandelaars ingevoerde vis kopen en slechts als aanvulling de door de eigen vaartuigen aangevoerde vis. Er zijn er weliswaar die zich bij ingevoerde vis houden, maar de meesten kopen, hetzij zelf in de markt, hetzij onmiddellijk in de markt van de groothandel die de werkelijke invoerders van buitenlandse vis zijn, voor zichzelf en voor doorverkoop.

De meeste visveters en kleinhandelaars doen het dus juist andersom. Zij kopen slechts ingevoerde vis als aanvulling of werpen zich op de ingevoerde vis, wanneer er een tekort aan eigen aanvoer is. Vergeten wij inderdaad ook niet, dat de huidige verkoopregeling per 2 ben, de aankoop voor de kleinhandel in de eigen afslag vergemakkelijkt en uitgebreid heeft. Voor deze mensen heeft het dus wel een invloed of er markt is de maandag of niet, met als gevolg dat deze ambulante handelaars praktisch verplicht worden zich tot de invoerders te wenden wanneer er geen maandagmarkt is. In elk geval is dit onafwendbaar voor diegenen die reeds de dinsdagnacht vertrekken. We mogen dit dus niet onderschatten, daar de afslagprijzen hieraan geweldig onderhevig zijn.

Alhoewel thans ook de vrijdagverkoop, onder meer te Oostende, een zeker bestaansrecht verworven heeft en de groothandel daar dank-

baar van gebruik maakt om de eerste verzendingen van de week reeds gereed te maken, komt het uitvallen van deze verkoopdag niet zo hard aan als de maandag. Indien er dus moest gekozen worden in het uitvallen als verkoopdag, tussen de vrijdag of de maandag, zijn we overtuigd dat voor de meerderheid van de vishandel, de keus op de vrijdag zal vallen, ook al hebben de gebruiken en de geplagenheden hierin misschien een zeker verschil doen ontstaan tussen Oostende en Zeebrugge. En we zijn ook overtuigd dat de meeste vislossers, die het al niet breed hebben, niet beter vragen.

Dat voor Zeebrugge de vrijdag voor dergelijke specifieke week-ends even belangrijk is als de maandag, is waarschijnlijk het gevolg van de grote afzet aan fijne vis die de oostkust bij week-ends kent aan de kust zelf.

DE STELLING VAN DE SYNDIKATEN

In het Paritair Comité dat op donderdag 21 april gehouden werd, hebben de syndikaten verklaard, dat zij van hun aangesloten leden **opdracht gekregen** hebben, dat zij op maandag niet zullen lossen. In grote mate verwondert het ons dat de syndikale voormannen thans opdrachten krijgen van hun aangeslotenen. Is het zo ver gekomen dat enkele agitators de wet zullen stellen. Waar is het geheim referendum onder de vislossers gebleven? En wie waren die opdrachtgevers? Zij die gewoon zijn zo weinig mogelijk te werken om andere zaakjes ter vismijn op te klaren, wanneer talrijke schepen 48 uur en meer moeten blijven wachten op lossen.

Sommige van die nachten zijn voor deze heerschappen interessanter dan te komen lossen.

Over het algemeen is het nochtans zo dat het de syndikale voormannen zijn die beslissen waaraan hun aangeslotenen zich moeten houden en niet omgekeerd. We nemen deze lapsus dan ook met het nodige korreltje zout.

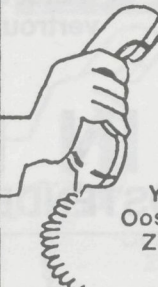
Het is ten andere zo dat de syndikaten nog nooit de belangen van de werkgevers en werklustigen ingezien hebben, maar altijd tegen deze belangen ageren, dus tegen de belangen van het bedrijf en hun eigen werknemers-leden. Dit is zodanig ingeworteld, dat zij zelfs hiervoor een eerder nadelige regeling voor hun aangeslotenen zouden verkiezen, om toch maar „tegen” te kunnen zijn.

In elk geval is bij gelijk welke syndikale beslissing, de demagogische en anti-werkgevershouding het leitmotiv. Anderzijds kunnen we evenmin begrijpen waarom een lang week-end vanaf de vrijdag met zaterdag en zondag, niet even goed is als een week-end met zaterdag, zondag en maandag! Het is dus syndikale onwil om de bedrijven te helpen, en hiervoor steekt men zich natuurlijk weg achter de wettelijke regeling, die zegt dat een vlottende feestdag die op een zondag valt, vervangen wordt door de erop volgende maandag. Nochtans moet altijd de eigen aard van de werkkring bezien worden, zoals dit onder meer ook in het hotelwezen en voor seizoenactiviteiten gebeurt. Van de syndikaten moeten de bedrijven en de werkgevers zeker geen logica verwachten wanneer dit ten voordele zou uitvallen van het bedrijf, ook al lijdt de werknemer hierdoor geen enkel nadeel.

VISIE VAN DE BEROEPSVERENIGING DER VISGROOTHANDELAARS

Vanwege de Beroepsvereniging der Vis-

'n netten probleem?



BEL YMUIDEN STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

groothandelaars ontvingen wij onderstaand schrijven waarin stelling wordt genomen tegen de troebelen die zijn ontstaan rond de verkoop op de vervangingsdag van 1 mei. Onderstaand schrijven luidt als volgt:

Geachte Heer,

Het is niet onze gewoonte om via een lezersbrief ons standpunt naar voren te brengen of te verdedigen.

Daar wij nu „tussen twee stoelen” geplaatst worden, willen wij voor éénmaal van deze regel afwijken.

Het betreft de vervangende verlofdag voor 1 mei, namelijk maandag 2 mei.

Er is een wettelijke regeling, door alle betrokken partijen ondertekend, die zegt dat, als een vlottende feestdag op een zondag valt, deze vervangen wordt door de erop volgende maandag.

Om daaraan verandering te kunnen brengen moet in het Paritair Comité een akkoord afgesloten worden, dit VOOR 15 oktober van het voorafgaande jaar.

De Rederscentrale diende dergelijk voorstel in.

Een van hun argumenten was, dat de invoer op dergelijke dagen toch plaats vindt, waardoor de eigen aanvoer benadeeld wordt.

Wij veroorloven ons dit te betwijfelen. Als u goed volgt, wie het grootste deel van de ingevoerde vis koopt, zult u moeten vaststellen dat dit wekelijks dezelfde personen zijn, namelijk kleinhandelaars en ambulante handelaars, die enkel aangevoerde vis kopen ter aanvulling. Voor die mensen heeft het geen invloed of er nu markt is op maandag of niet.

Het grootste deel van onze leden stond zeer positief tegen dit voorstel. De uitvoer kan dan een normaal verlof kennen.

Als handelaars beseffen wij ook wat het voor de reders betekent een dag langer in de dokken te moeten liggen, met alle kosten vandien.

Door een samenloop van omstandigheden is het voorstel van de Rederscentrale te laat op de agenda geplaatst van het Paritair Comité.

Onze stellingname was: akkoord voor verkoop op de maandag, maar dan de voorafgaande vrijdag algemene vervangingsdag.

De Rederscentrale stemde daarmee in.

Nu waren wij, en met ons de Rederscentrale, in de volle overtuiging dat deze zaak, vooral wat 1 mei betreft, geregeld was.

Wij meenden begrepen te hebben dat de afgevaardigde van de vislossers gezegd had, akkoord voor 1 mei, maar niet voor Kerstmis.

(Vervolg op blz. 11)

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -



LIPS n.v. scheepsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

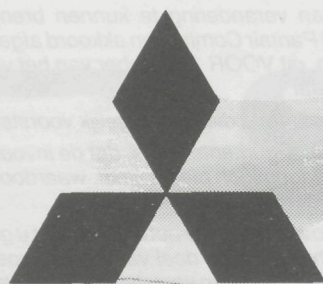
Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge

☎ (050) 54.64.26

Privé : (02) 731.74.66



**MITSUBISHI
DIESELMOTOREN**



MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

PADMOS

Officieel Dealer voor de Belgische kust en Z.-W. Nederland.

STELLENDAAM-HOLLAND

Deltahaven 18, 3251 LC Postbus 23, 3250 AA
Tel: 01879-1766, 1792 Dok Tel: 01879-1933

BRILJNISSE-HOLLAND

Postbus 1, 4310 AA
Havenkade 12, 4311 BA Tel: 01113-1551, 1488

Reparaties aan alle soorten schepen ! Ruim 50 jaar ervaring

zuinig en betrouwbaar

(Vervolg van blz. 9)

Nu blijkt dat wij moeten misverstaan hebben.

Door de omwisseling van de vervangende feestdag, voelt de vismijndirectie van Zeebrugge zich blijkbaar benadeeld: „Oostende behoudt de maandag als marktdag, zijn belangrijkste dag, maar voor ons, Zeebrugge, is de vrijdag vóór dergelijk weekend belangrijker dan de maandag.”

Tijdens de vergadering van het Paritair Comité op donderdag 21.4 kon geen akkoord bereikt worden.

Daarop verklaarden de reders in Oostende en Nieuwpoort te zullen verkopen, en desnoods te lossen met eigen personeel.

De afgevaardigden der syndikaten, van hun kant, verklaarden van hun aangesloten leden opdracht gekregen te hebben, te bevestigen dat zij op maandag 2 mei niet zullen lossen.

Nu wordt de visgroothandel de speelbal tussen twee uiteenlopende strekkingen.

Wat staat ons nu te doen?

In Zeebrugge blijft de vismijn gesloten.

In Oostende en Nieuwpoort is er verkoop.

Een groot deel van de handelaars koopt in 2 of 3 vismijnen.

Moeten zij nu verlof geven aan een deel van hun personeel, ingeschakeld voor Zeebrugge, en de anderen laten werken?

Dat gaat toch werkelijk niet op.

Als voorzorgsmaatregel hebben wij al onze leden de nodige inlichtingen verstrekt, om, ingeval op 2 mei in hun bedrijf gewerkt wordt, in regel te zijn voor de arbeidsinspectie, en hen te vrijwaren voor eventuele sankties.

Om nu nog even op de vervangingsdag terug te komen.

Waarom hebben wij de vrijdag voorgesteld?

Dat is voor ons de meest geschikte dag, want maandag, dinsdag en woensdag zijn de drukste dagen.

De donderdag ware de meest geschikte dag, op voorwaarde dat men een „brug” kan maken. Zo dit niet gebeurt, is er op vrijdag terug verkoop, en normale werkdag. Het personeel moet voor één dag terug aan het werk, wat verre van bevorderlijk is, noch voor de werknemer, noch voor de werkgever.

Blijft dus enkel de vrijdag.

Dan kan eenieder nog van een lang weekend genieten.

Door onze goede wil tot overeenkomst met alle partijen, zijn wij toch in een moeilijke situatie beland.

Aan de reders toch deze vraag: waarom enkel een geforceerde verkoop in Oostende en Nieuwpoort, en niet in Zeebrugge?

Een zaak is er voor de vissershavens van Oostende positief aan, en dat zal Zeebrugge waarschijnlijk tot zijn spijt moeten ondervinden.

Wij mogen het wel spijtig noemen dat er geen betere samenwerking en verstandhouding bestaat tussen de betrokken vissershavens.

Aan de vismijndirectie van Zeebrugge kunnen wij enkel wensen dat, ten gevolge van hun eenzijdige houding, de gevolgen voor hun bedrijf niet te gevoelig zullen zijn.

De secretaris,
Roger Gekiere

De Voorzitter,
Roland Debruyckere

NOG NACOMEN NIEUWS

Wat de verdere houding van de syndikaten betreft, wijst men in bepaalde kringen naar de dictatoriale houding in het Paritair Comité en eveneens er buiten, van de werknemersafgevaardigde Claerhout van het A.C.V. uit Oostende. In deze optiek is de verklaring dat de syndikaten de opdrachten van hun aangesloten leden uitvoeren, des te belachelijker. Het gaat hier dus over een krachtproef.

Hiervoor heeft men wijselijk Oostende uitgekozen waardoor de vismijndirectie uit Zeebrugge in feite de kat uit de boom kan kijken en als een nieuwe Pilatus de handen in de onschuld kan gaan wassen. Zeebrugge kijkt uit hoe de krachtmeting te Oostende zal aflopen. Aan de hand hiervan zal de houding van Zeebrugge voor later bepaald worden. Anderzijds vindt men het in bepaalde kringen jammer dat een Zeebrugs reder, in strijd met de visie van zijn Rederscentrale, niet kordater voor Zeebrugge opgetreden is en er zich kategoriek achter het lossen en het verkopen op maandag gesteld heeft.

Een Utterwulge is toch niet de reder die over zo'n belangrijke zaak voor de reders van de oostkust moet beslissen.

Voor de vislossersbond te Oostende wordt het intussen een zeer delikaat en moeilijk optreden. Er wordt gelost te Oostende en het is reeds zeker, dat een bepaald aantal lossers op post zullen zijn en verstandiger oordelen. Maar hoeveel is natuurlijk niet geweten. In elk geval zal de lossersbond zich verplicht zien op medewerking van de reders, vissers en van alle mensen van goede wil te rekenen, want heel wat Zeebrugse reders komen te Oostende verkopen. Men spreekt thans reeds van 7 vaartuigen.

Hopelijk betonen alle mensen hun goede wil en zal men uit wat maandag gebeurt van syndikale zijde, verstandiger worden en zich niet laten leiden door een paar opruiers. Het hangt inderdaad van de goede gang van zaken van maandag af of er in het vervolg normaal zal kunnen verkocht worden, ofwel of de demagogen het verder zullen halen tegen de belangen van het bedrijf en dus van de hun eigen werknemers.

HET STANDPUNT VAN DE STAD OOSTENDE

Van de stad Oostende, wiens groot voordeel het is, de belangen van visserij en vishandel te dienen, en dus ook werk te verschaffen, kregen we hiernavolgend schrijven:

Geachte Heer,

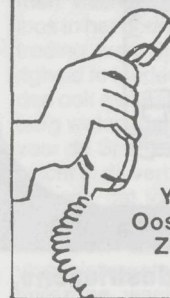
Betreft: compensatie wettelijke feestdag.

Na ernstig beraad en omwille van de conflictsituatie in het Paritair Comité heb ik gemeend ten uitzonderlijke titel deze aangelegenheid in het Schepencollege te moeten voorleggen, de verkoopsgeregeling behoort immers tot de bevoegdheid van de vismijndirectie.

Rekening houdend met het feit dat het conflict zich voordoet binnen het Paritair Comité waarin het stadsbestuur uiteraard niet vertegenwoordigd is, heeft het Schepencollege het standpunt ingenomen zoals bepaald in het bericht.

Ik ben de mening toegedaan dat in deze moeilijke tijden alles in het werk moet gesteld worden om de mogelijkheden van onze vismijn maximaal te benutten, ten gunste van iedereen en ten gunste van het imago van de Oostendse vismijn.

Oersterke vislijnen Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



**BEL
YMUIDEN
STORES**

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

Als Schepen verantwoordelijk voor de haven meen ik hiermee mijn verantwoordelijkheid te hebben genomen.

Ik hoop verder op een constructieve samenwerking met iedereen die in onze visnijverheid betrokken is. Ik ben ervan overtuigd dat we er samen werk kunnen van maken.

Hoogachtend en met een hartelijke groet.

(get.) R. Makelberge
Schepen.

Het bericht dat door het stadsbestuur uitgehangen werd, luidt:

DE VISVERKOOP OP MAANDAG

Het Schepencollege wenst zich afzijdig te houden in de discussie tussen de vakbonden en de andere partner in het paritair comité, aangaande het vislossen en de verkoop van vis op 2 mei.

Dientengevolge stelt het Stadsbestuur de installaties en het personeel van de vismijn ter beschikking voor verkoop op 2 mei, volgens de gebruikelijke regelingen.

Namens het Schepencollege

Namens de Burgemeester

De Schepen

R. MAKELBERGE

De Stadssecretaris

G. VAN LAERE

Totdaar deze mededelingen van het stadsbestuur. Wij kunnen de houding van Schepen Makelberge, die nochtans van het ACV is, goedkeuren en hem gelukwensen omdat het feit te dwaas is om er een konflikt van te hebben gemaakt daar de feestdag zowel naar de vrijdag in plaats van de maandag kan verzet worden, zonder al dat lawaai door enkele herrieschoppers en niet door de vislossers zelf gewenst.

Hopen we tenslotte dat het stadsbestuur er ook voor zal zorgen dat de orde gehandhaafd wordt en niemand de gelegenheid krijgt herrie te schoppen.



- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

Ille Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

Staaldraadtuuwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

G -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

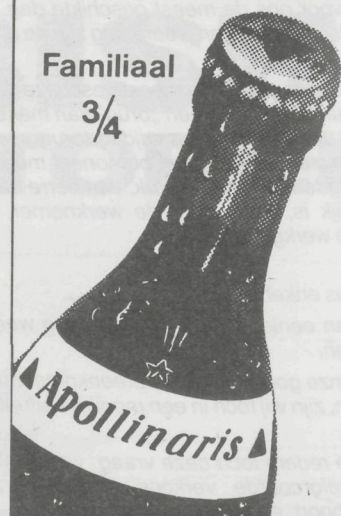
de begrafenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende
☎ (059) 50 25 40

Familiaal

3/4



▲ Apollinaris ▲

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

HET SPAANS GEVAAR VOOR VISSERIJ IN GEMEENSCHAPSWATEREN NADERT SNEL

In Groot-Brittannië begint men rekening te houden met het Spaans gevaar voor het loslaten binnen afzienbare tijd van de Spaanse machtige treilersvloot op de visbestanden van de Gemeenschap. Dat dit gevaar zeer reëel is, bewijst het feit, dat de E.E.G.-Commissaris voor de visserij, de heer Contogeorgis, op vraag van de Schotse Europese vrouwelijke parlementariër Ewing, geweigerd heeft te zeggen, dat men dit Spaans gevaar, bij een eventuele intrede in de Gemeenschap, aan banden zou leggen.

Bij de Britten zit dit bijzonder hoog omdat zij reeds kennis gemaakt hebben en nog maken met een Spaanse vloot, die zich, via een achterpoortje onder Britse vlag heeft laten herregistreren en thans nog altijd de Britse kwota helpt wegvissen. Wel heeft men nog maar pas een nieuwe wet laten verschijnen voor een verplichte aanmonstering van minstens 75% Britse bemanningsleden aan boord van deze, onder Britse vlag geregistreerde Spaanse vaartuigen, maar reeds dreigt een nieuw achterpoortje een goede kans te maken deze nieuwe wet te omzeilen.

In Britse visserskringen begint men dan ook begrijpelijk thans reeds de alarmbel te luiden, want, volgens de vooruitzichten zou de intrede van Spanje vóór het einde van 1985 gebeuren!

Dat kan dus ten slotte binnen een goed paar jaar het geval zijn. Het is zeker niet op het laatste ogenblik dat de visserij moet mobiliseren om te trachten dit gevaar tegen te gaan. Inderdaad dan kunnen reeds zoveel schikkingen getroffen zijn, praktisch onherroepelijk dat het storm lopen van de visserij op dit laatste ogenblik, een bij voorbaat verloren zaak zal dienen.

WAT VERWACHT MEN VAN DE LANDBOUWMINISTERS?

Het is zeker geen verwijt voor de betrokken landbouwministers, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, dat zij aan de visserij slechts in bijkomende orde denken. Het omgekeerde ware eerder onlogisch. Dit houdt echter in, dat de visserij in feite op haarzelf aangewezen is, een feit dus waarmee men in betrokken kringen dient rekening te houden.

We kunnen ons dan ook de vraag stellen waar de vereniging van nationale producentenorganisaties ergens steekt om nu reeds hun achterban voor te bereiden op een gevecht, waarvan we gerust zonder overdrijving kunnen zeggen, dat het een gevecht op leven en dood zal worden. Alle nationale producentenorganisaties, die, in bepaalde landen, de vele lokale producentenorganisaties overkoepelen, zijn immers te Brussel in één gevestigde internationale producentenorganisatie verenigd, die de ganse visserijgemeenschap vertegenwoordigt. We moeten nog altijd het eerste officieel woord of mededeling over dit Spaans gevaar horen. Spanje bezit de grootste West-Europese vloot en telt een aanvoer van meer dan 1 miljoen ton. We mogen in dit verband dus werkelijk spreken van een kolossale visserijvloot, die, sinds de in voegestelling van de 200 mijlszone, heel wat visserijgronden verloren zag gaan in de economische zone van de ontwikkelings- en onderontwikkelde landen, zodat een groot gedeelte van deze vloot werkelijk op onze visbestanden ligt te loeren en daar ten slotte openlijk voor uit komt! Anderzijds is de voor de deur staande toetreding van Span-

je en Portugal tot de E.E.G. praktisch onafwendbaar, vooral vanwege de strategische noodzaak tegenover het Oostblok.

Dit alles, niettegenstaande regelmatig bewezen wordt, dat te veel landen, tevens te veel tegenstrijdige belangen betekenen. Dit bewijzen thans reeds de mateloze landbouwmarathonzittingen van de E.E.G.-ministers, die er niet toe komen om deze tegenstrijdige belangen te verzoenen. Men hoort nu reeds regelmatig het verwijt opduiken, dat de betrokken landen te veel nationaal denken en handelen. En deze poespas zal men nu nog maar met een paar eenheden aanlengen, Portugal erbijgenomen, om er ten slotte een niet meer te verteren eetbrei van te maken. Het ideaal samen werken en Europees zijn, is lovenswaardig, maar dan moet men Europees handelen en voelen. Trachten de zaak Europees op te lossen, met het bestaande nationalistisch fanatisme, is echter een zeer moeilijke zaak. En toch moet het zo in het belang van de ganse gemeenschap.

De Spaanse visser

Behalve het feit dat de Spaanse visser met een kolossale vloot de Europese Economische Gemeenschap zal komen vervoegen, zien we ons verplicht er op te wijzen, dat de Spaanse visser, overdonderend met de visserijreglementen de vloer veegt. Daar kan Frankrijk, in de Golf van Gascogne, boeken over schrijven. Het regelmatig opbrengen van tientallen Spaanse treilers door de Franse marine, die zonder vergunning hun netten in Franse E.E.G.-wateren uitsmijten, de moeilijkheden bij het opbrengen, strubbelingen en gevechten tussen Franse mariniers en Spaanse vissers enerzijds en tussen Spaanse vissers en Franse vissers, zijn aan de orde van de dag.

De Spaanse tuchteloosheid uit zich eveneens in het niet opvolgen van de visserijreglementen, bijzonder wat het aan boord nemen van ondermaatse vis betreft en het vissen met ondermaatse netmazen.

Het is eveneens duidelijk, dat het opleggen van bepaalde kwota aan de Spaanse visser, bij zijn intrede in de E.E.G., een lachertje zal worden, zo men van in bij aanvang niet kordaat optreedt. Met de vele Spaanse vissershavens en met de welbekende lak aan reglementen en tucht, die zelfs de Spaanse overheden ten toon spreiden, evenals het afwezig zijn van een verplichting in Spanje, zal een controle op de visaanvoer van door Spaanse treilers gevangen vis in de gemeenschapswateren, een zeer moeilijke zaak worden. Dat men anderzijds nu niet komt aan draven met het verplicht bijhouden van een speciaal vislogboek, want aan boord van de Spaanse vissersvaartuigen zullen er wel twee dergelijke vislogboeken bijgehouden worden, één om voor te leggen aan de E.E.G.-inspectie en één voor registratie van de hoeveelheden in de Spaanse havens.

Britse reacties

Zoals we bij de aanvang van dit artikel reeds schreven, komt thans reeds vanuit Britse visserijkringen een reactie los op een mogelijk toelaten van de Spaanse visserijvloot in de gemeenschapswateren en in het bijzonder in de Noordzee.

De grote Schotse visserijfederatie zal dit punt in zijn eerste bestuursvergadering bespreken en

voorzitter Bob Allan heeft reeds openbaar verklaard dat de federatie zich tegen een aanwezigheid van een Spaanse visserijvloot in de Noordzee zal verzetten. Volgens betrokken Britse federatie, zal het zo moeilijk tot stand gekomen visserijbeleid onder tien lidstaten, hopeeloos in het gedrang komen met de Spaanse toetreding, want Spanje zelf heeft niets in wederkerigheid te bieden. De Schotse misses Ewing liet dan ook aan het Europees Parlement in Straatsburg weten, dat er absoluut geen plaats meer is voor de Spanjaarden in de Noordzee. Men verwacht in dit verband echter een E.E.G.-werkdokument, dat toch zou gegrondvest worden op wederkerigheid! Als men echter de wederkerigheid toetst aan de praktijk, dan zal de Spaanse vloot niet moeten komen vissen in de Britse 200-mijlszone, want er is geen enkel Brits vaartuig dat in Spaanse wateren vist. We kunnen zeker wel hetzelfde zeggen van de Belgische, Nederlandse, Deense en Ierse vloeten. Het zijn echter, jammer genoeg, niet de vissers van de betrokken landen, die de overeenkomsten vast leggen. We mogen zelfs gerust zeggen, dat de vissers regelmatig over het hoofd gezien worden en hun belangen, aan deze van andere belangen opgeofferd worden, waaronder ook de politieke en strategische, als het nodig is.

De Belgische reactie

De Belgische visserij heeft jammer genoeg geen grote betekenis in de Belgische economische kontekst en het is aldus menselijk gezien, wel enigszins begrijpelijk, dat zij de rol van assepoester toegewezen krijgt, ook al steunt onze visserij op de werkelijke goede gezindheid van onze hogere ambtenaren, die haar zeer genegen zijn. Men kan echter tegen de stroom moeilijk oproeien en de ondergeschiktheid van de visserij aan landbouw is zeker geen goede zaak. Het is natuurlijk duidelijk, dat de visserij in België veel te weinig vertegenwoordigt om, zoals in Denemarken, Ierland, Noorwegen, Frankrijk, enz., hetzij in een afzonderlijk departement ondergebracht te worden, hetzij losgemaakt te worden van landbouw, zoals dit in Frankrijk is geschied. Volgens onze visserijkringen zou er toch meer bevoegdheid en een meer afzonderlijke structuur aan de Belgische visserij moeten gegeven worden, of deze minstens nationaal losgekoppeld moeten worden.

Het is nochtans een feit, dat de visserijgeest van onze huidige Sekretarissen-Generaal, onze Belgische visserij al zeer ten goede is gekomen en het mag enig in Europa genoemd worden, dat in een klein land als het onze, de Sekretarissen-Generaal, zijnde de hoogste ambtenaars van ons land, zich al de moeite hebben willen getroosten om met een eenvoudig vissersvaartuig naar zee te gaan om te zien wat het vak eigenlijk betekent en vast te stellen dat het visje, dat goedkoop afgeleverd wordt, nochtans het gezondste voedsel van onze eetgerechten uitmaakt.

Ook van de producentenorganisatie gaat er zeker niet voldoende gewicht uit, noch nationaal noch internationaal om de visserijbelangen tegen een Spaans gevaar te binnen beschermen. Een brave aanwezigheid op binnen- en buitenlandse manifestaties, vergaderingen, recepties en het even braaf onderschrijven van door anderen uitgedokterde reglementen is wat we tot nog toe hebben vastgesteld. Het is nochtans hoog tijd dat er werk gemaakt en opgetreden wordt tegen een Spaanse bedreiging van de West-Europese visbestanden.

sterke plastieke bennen



44 LITER : $\pm$ 35 KG.

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

58 LITER : $\pm$ 50 KG.

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

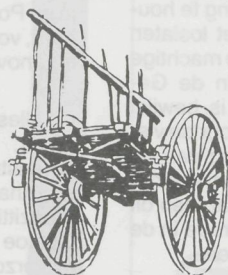
wend U tot :

S.C.A.P.

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

RESTAURANT-TAFELHOUDER

't Schuurke



**Na verfraaiingswerken is onze zaak
weer open vanaf donderdag 28 april.**

- ◆ Nieuwe kaart met vele visspecialiteiten
- ◆ Zaal voor feestelijkheden

Guido Devolder-Miny

Voorhavenlaan 20

8400 Oostende

Tel. (059) 32 36 03

Woensdag gesloten

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND
MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

Firma LOUIS CREVITS & Zonen

p.v.b.a.

- Import - Export
- Allerlei kettingen en kettingmatten
- Ankers
- Herbruikbare materialen
- Visserijbenodigdheden
- Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggeaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33

(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE



Tram (1)

Aan de tramhalte van Mariakerke te Oostende zijn we dan de (nieuwe) tram opgestapt, bestemming Zeebrugge, de vaart, nabij de boeiende scheepswerven.

„Eenmansbediening” staat er op de tram te lezen. Er zijn weinig kustamateurs. 't Is koud.

Vóór ons een grijs koppel, eens moeten zij tortelduiven geweest zijn. Zij houdt haar sakoch angstvallig op haar schoot. Hij beweegt ononderbroken zijn lippen, vermoedelijk praat hij binnensmonds. Hij moet recht gaan zitten, doet ze teken, en zijn das zit scheef. Hij heeft grote, rode handen als koolschoppen en een gezicht dat eeuwenlang buiten leefde met van tussen de plooiën turende oogjes, op zoek naar punten in de kim.

Langs de andere kant twee van de new generation. La race des forts. Twee faroëtruien met opgerolde kraag.

Het voertuig raast over het rechte stuk sporen aan de paardekoers, neemt gierend de bocht en schokt dan onverwachts de beide generaties brutaal doorheen. Een grondzee, meent een der truien.

Tussenin de flatgebouwen flitst af en toe de grijze Noordzee, donker en woelig. We kunnen kennelijk niet aan de zee ontsnappen, reeds een hele mensenleven lang gaat ze met ons mee.

Oostende, de Koningin der Badsteden, verandert niets aan het sombere beeld van de verlaten kust. Kil en verlaten liggen de straten. Onze tram schuurt door de stilte.

Zolang al als we met de (onbetrouwbare) kusttram en de trein reizen – en God alleen weet hoelang dat is – hebben we al op dat Grote Wonder gehoopt van de hele schone dame die elegant zou opstappen in een wolk van dure parfum. Een droom die rechtover ons zou plaats nemen, met appelblauwzeegroene ogen en wilde blonde manen alleen maar in toom gehouden door een zijden kaketuutje, gehuld in een dure pelsmantel (genaaid uit van die velletjes van zeehondenbaby's, ge weet wel).

Tram (2)

Samen met haar in die dure adembenemende wolk van Yves St. Laurent, zouden we luisteren naar Phil Collins' „Don't hurry love” en „If I die, I die” van Virgin Prunes uit de pop poll.

We zouden afstappen aan de halte van „Den droogen opganck” aan Breeninghe en door de stille duinen naar een diepe blauwe zee wandelen en in het licht van de ondergaande zon de dans aangaan met de dame van ons leven. Over de eindeloosheid van de grote vlakte, ons eigen arbeids-terrein, zou Bob Dylans lied „May you stay forever young” weerklinken.

We zouden ons hart ophalen als een keunink... zoals ooit eens Cornelius Tromp in 1673 schreef aan zijn zuster, achter de Zeeslag van Schooneveld. We zouden dan wel de pas de deux uitvoeren.

Onze hotsebotsende tram is dan gestopt aan 't kapelletje van Breeninghe en dan nog eens aan 't sanatorium van De Haan, dan in Blankenberge. Maar de verleidelijke dame van ons hart is niet opgestapt. We waren er (weeral eens) 't hart van in.

In het hele lange vissersberoepsleven van ons is dit (kleine) wonder nog nooit anders geschied dan in onze eigen grenzeloze verbeelding.

In de troosteloze oude vissersstad Blankenberge is niemand opgestapt, ook onze verleidelijke parel niet. De nieuwe tram scheerde huilend langs de duinevoet.

In Zeebrugge is ze ook niet opgestapt onze liefvallige tramlady, 't was vermoedelijk te koud. En eerlijk gezegd: het was slecht weer...

Een van de kampioenen van de zee, in faroetruï heeft z'n klak achteruit geschoven; 't wordt een haringweertje, meent hij.

Aan de vaart zijn we afgestapt en ook dáár hebben we haar niet gezien. Maar we zijn geduldig.

Eenmaal moet zo'n wonder toch geschieden.

De volgende keer misschien, aan de Opex of, wie weet, aan de Meulen van Wenduine.

Toujours, l'inattendue arrive.

Moed verloren, al verloren.

Wie het wonder niet verwacht is het leven niet waard.

Het volle heerlijke leven.

Wij ontdekken steeds de troost in de nederlagen, een wonderbare gave van de natuur.

Winter (1)

Weer is een donkere winter voorbij, een donkere winter op zee, met al haar ongemakken, haar ongevallen en ongelukken en het onvermijdelijke verlies aan mensenlevens. Hebt ge ook al eens opgemerkt dat, in stilte, het aantal ongelukken steeds maar toeneemt samen met de bijna-ongelukken, de near-misses. En we hebben ook geen rekenknobbel nodig om te weten dat met het stijgen van de rampspoed ook de intrestvoeten van de verzekeringen naar beneden kunnen gaan, hoe kunnen anders de kosten gedrukt worden?

Aanvaringen zijn anderzijds gemakkelijker te begrijpen dan het verdwijnen van schepen.

De schipper waarmee we geruime tijd als stuurman vaarden op een van onze westvissers, met 35 jaar vaart kon daar met wijsheid over klappen. Hij had aan boord van alle soort schepen gevaren en was zelf 'k weet niet hoe lang, reder geweest. Hij maakt zich nu, na al die jaren ervaring bezorgd over de druk die door reders, rederijen en dergelijke uitgeoefend wordt op schip en bemanning. Het schip moet varen, het moet opbrengen, stilliggen is verliezen en het is duidelijk dat de druk op de bemanning niet te vermijden is. Het vereist heel wat karakter van een gezagvoerder om daaraan het hoofd te bieden, want het varen eindigt niet bij het bevel van de rederij om niet stil te blijven liggen. Dan nog maar eerst gaan de poppen aan het dansen.

Op zaterdagnacht moeten varen, met stormkracht en als ge het niet doet moet ge maar een ander schip zoeken. Zulke dingen gebeuren met de regelmaat van de klok. Hoe dikwijls gebeurt het niet dat minachtend wordt neergekeken op de schipper die „bijgelegen” heeft of in de opper gaan lig-

Zie verder volgende bladzijde



De zeer goede schip/wal verbindingen hebben als gevolg dat de rederijen meer betrokken geraken in de verantwoordelijkheid voor het vaartuig. Anderen aan de wal spelen nu ook mee in de passievolle jacht naar 't visje.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	517
	large	517
	extra-large	517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
	met kap	675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
	broeken met bretel	
	maat 42 - 54	906
	56 - 58	996
	60	1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

gen is tijdens orkaankracht, om de storm over zijn kop te laten waaien. Dit neemt dan nog dramatische vormen aan als wanneer een kollega van hem tijdens hetzelfde weer heeft doorgevist of toch tenminste minder tijd heeft „verloren”. 't Is dan niet uitgesloten dat ge door de reder wordt uitgenodigd om samen eens te kijken naar de kosten die door de vertraging werden veroorzaakt. Deze eerste bedenking hield onze (oude) schipper blijkbaar steeds bezig.

Winter (2)

Als tweede zorg praatte hij graag over het verschil in mentaliteit tussen oude en jonge gezagvoerders. Hij zag ze nog zitten de oude leeuwen, hetzij aan boord van hun schip in de „chantroom” met de klerk van de reder prattende over koetjes en kalfjes en nog wat, uitgezonderd over de kern van de zaak. Zij wilden of konden belangrijke beroepszaken alleen maar uitpraten met hun bazen zelf en niet met een of andere bleekscheet, zoals zij het zelf uitdrukten.

Jonge gezagvoerders reageren anders op de zaken en daar kunnen verschillende redenen voor zijn. Eerst en vooral de schrik om op een slecht blaadje te gaan staan bij de rederij. In hun schrik voor de baas en anderszijds wellicht jeugdige overmoed zouden zij er niks mee in zitten met een kracht tien hun trossen los te gooien en de plas op te varen, recht het avontuur tegemoet. Dit is al talloze keren gebeurt, zowel met grote als met kleine schepen. De oudere kapiteins maken zich wel bezorgd over deze manier van handelen van de jongere generaties.

Natuurlijk, er is geen enkele reder die zal toegeven dat hij zich moeit met de zaken van zijn gezagvoerder... Zij zullen steeds volhouden dat dit het laatste zou zijn dat ze zouden doen.

Onze (oude) zeeman keerde zich dan ook naar de scheepsbouwers, tijdens ons gesprek, met de bedenking dat er thans heel veel nieuwe technieken bestaan, testtanks, cavitatie tunnels, enz., die de scheepsbouw heel wat meer armslag geven. Maar, zei hij, er zal toch steeds een verschrikkelijk verschil zijn tussen een schip dat ontworpen en gebouwd werd op een eenvoudige manier en aan een lage prijs en het schip dat werd ontworpen en gebouwd voor zwaar weer.

Winter (3)

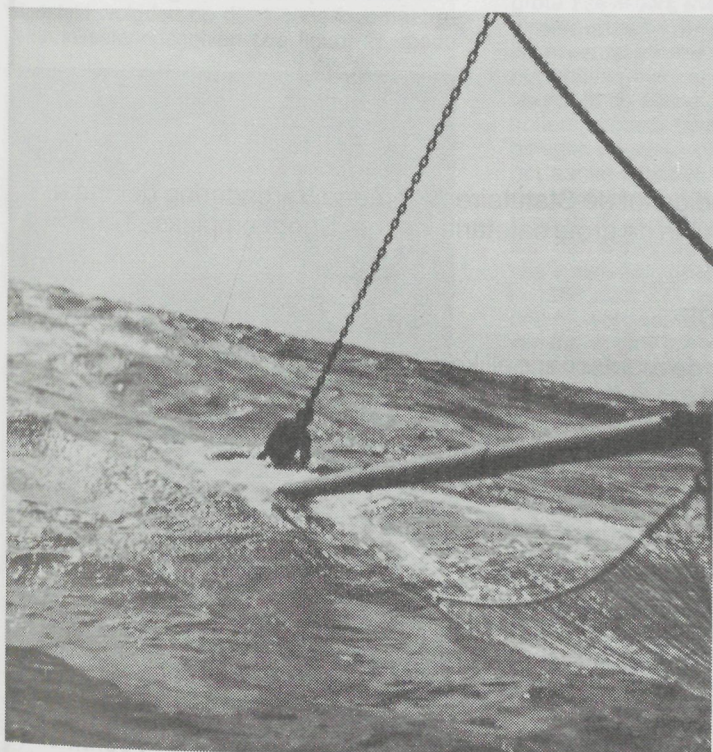
Hoe grijzer, hoe wijzer, hebben we gedacht toen onze oude schipper, krom van 't siatiek, aan de rederijkaai van ons wegwandelde. Och, niet zoveel woorden meer: het water van de zee blijft altijd zout, hoe men de suikerpot ook mag hanteren.

En wij dachten aan de laatste strofe van „If” van Frances Young:

„And if you are rollicking tall upstanding grey-eyed fellow,
and if you have a charming mate who's hair is golden yellow.

And if your ship's „The look-out” on the Ostend waterfront,
And if you are a cheery soul and seldom to grunt –
Why then you're Captain Silver.

And I say: God bless you, sir! your pretty mate the same'



De bedrijfsuitrusting is de keuze van de rederij maar ze is en blijft de grote verantwoordelijkheid van de gezagvoerder!



Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren
is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten
kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.
U bent er van harte welkom.
Denk eraan.

De BBL denkt aan u...

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

9/82(T) Belgische kust. – Vóór Koksijde. Boeien tijdelijk gelegd.

Volgende blinde, gele, spitse tonnen, voorzien van radarreflector en liggend kruis als topteken, werden voor de duur van ± 6 maanden, uitgelegd ten behoeve van de jachtsport, in de positie en gemerkt:

- a. 51°07'38"N – 2°35'18"E : «N»
- b. 51°07'31"N – 2°34'48"E : «NW»
- c. 51°07'13"N – 2°34'35"E : «W»
- d. 51°06'55"N – 2°34'38"E : «SW»
- e. 51°06'48"N – 2°35'48"E : «S»
- f. 51°06'55"N – 2°35'45"E : «SE»
- g. 51°07'13"N – 2°35'57"E : «E»
- h. 51°07'31"N – 2°35'45"E : «NE»

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 102).

(Loodswezen Oostende – 15-4-83).

9/83(T) Nadering Westerschelde. – Vaarwater Scheur. Hydrografisch instrument en lichtboei uitgelegd.

Tijdelijk uitgelegd, in de positie 51°25'02"N – 3°03'09"E, een spitse lichtboei, FI(5)/20s, 65 meter N van de lichtboei «Scheur 4».

Deze lichtboei dekt een hydrografisch instrument.

De scheepvaart wordt verzocht op veilige afstand voorbij te varen en noch anker noch vistuig in de nabijheid te gebruiken.

(Zie Belg. krtn. D 11, D 101 en 104/12).

(Loodswezen Oostende – 15-4-1983).

NEDERLAND

9/84 Westerschelde. – Honte. Geluidsein voor lichtboei verwijderd.

Op ± 51°25,7'N – 3°41,1'E, bij de lichtboei «7», schrappen het bijschrift «Whis».

(Belg. krt. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 No 510).

S.V. SCAP

Rederscoöperatieve voor
bevoorrading aan de zeevisserij

H. Baelskaai, 27 Oostende

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in de grote cafetaria van het Sportcentrum, Spuikomlaan 21, te Bredene, **VRIJDAG 6 MEI om 15 u.**

Dagorde:

1. Verslag van de Raad van Beheer
2. Verslag van het Kollege van Kommissarissen
3. Goedkeuring Balans en Winst- en verliesrekening per 31-12-1982
4. Ontlasting te geven aan Beheerders
5. Ontlasting te geven aan Kommissarissen
6. Vaststellen vergoeding Kommissarissen
7. Lidgeld 1983
8. **Vaststellen teruggaven voor 1982** en bestemming van het saldo alsook uitkering van aandelen aan uittredende leden.
9. Uitbetaling der interesten op aandelen.
10. Benoeming beheerders, voorlopig in de beheerraad sedert 10.9.1982 zetelend: Haelewyck Basiel, Laplasse Marcel, Vens Georges, Vlietinck Jean.

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op de aanwezigheid der leden.

Namens de Beheerraad

De Directeur
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter
P. HENNAERT

HULP IN NOOD, sv

Onderlinge verzekeringsmaatschappij
voor Vissersvaartuigen

Hendrik Baelskaai, 27
8400 OOSTENDE

Statutaire Algemene Vergadering

Overeenkomstig art. 31 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering der maatschappij die zal doorgaan op **VRIJDAG 6 MEI 1983 om 16.30 u.** in de grote cafetaria van het Sportkompleks „Ter Polder”, Spuikomlaan 21, te Bredene.

DAGORDE

- 1) Goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer over de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1982;
- 2) Verslag van het College van Commissarissen;
- 3) Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31 december 1982.
- 4) Ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen;
- 5) Vaststelling van de vergoeding voor commissarissen, ingevolge art. 29 van de statuten;
- 6) Vaststelling der premieruggave voor het jaar 1982 en wijze van uitbetaling.
- 7) Uitbetaling van het voorbehoudingsfonds aan uittredende leden.
- 8) Verscheidene.

P. VANDENBERGHE
Directeur

COENE A.
Voorzitter

DE NEDERLANDSE VISSERIJ

door ir. TH. J. TIENSTRA, Directeur van de Visserijen,
Drs M. VAN DIJK en
Dr H. OOSTROM, medewerkers van de Directie van de Visserijen

Inleiding

De Nederlandse visserij is, in economisch opzicht bekeken, een bedrijfstak van bescheiden omvang, die echter zorg draagt voor een jaarlijkse aanvoer van meer dan 250 miljoen kg vis, schaal- en schelpdieren. Een belangrijk deel hiervan wordt, al dan niet na bewerking en verwerking, geëxporteerd, waardoor de bedrijfstak als totaal een positieve bijdrage aan de Nederlandse handelsbalans kan leveren. In dit artikel wordt nader ingegaan op de structuur van de Nederlandse visserij, zowel van het zeegaande deel daarvan als van de bedrijvigheid aan de wal. Daarbij wordt tevens aandacht besteed aan de relaties die er op visserijgebied in Benelux-verband staan.

De aanvoersector

De zeevisserij is in het afgelopen decennium geconfronteerd met een groot aantal problemen, zoals teruglopende vangsten, toenemende vangstbeperkingen, de uitbreiding van visserijzones tot 200 mijl, en de nog steeds stijgende brandstofprijzen. Aan de beperkingen van de vangstmogelijkheden werd in 1966 en de daarop volgende jaren tegemoetgekomen door een saneringsmaatregel, die door overheid en bedrijfsleven gezamenlijk gefinancierd werd. De oliecrisis van 1974 was aanleiding tot een verdere sanering van de vloot. Als gevolg daarvan liep het aantal Nederlandse visservaartuigen vrij sterk terug (zie figuur 1). Doordat kort na de invoering van de saneringen de investeringen in de vloot op een vrij laag peil lagen en de noodzakelijke vernieuwing van de schepen vaak werd uitgesteld, volgden op deze saneringsmaatregelen investeringsgolven (zie figuur 2), mede



De TX.94 „Avontuur”, één van de moderne treilers van de Nederlandse vissersvloot.

als gevolg van zich ophopende winsten. Daardoor werden toch steeds krachtiger schepen met de modernste vangstapparatuur uitgerust, in de vloot opgenomen. Het steeds groter en krachtiger worden van de schepen blijkt met name uit het motorvermogen (zie figuur 1). In de grote zeevisserij (hieronder wordt verstaan de visserij op haring en makreel met grote trawlers) is het aantal schepen tot 1/5 teruggebracht doch het totale motorvermogen is slechts gehalveerd. In de kleine zeevisserij (de visserij met kotters, meestal op tamelijk dicht bij Nederland gelegen visgronden) is ondanks een daling van het aantal schepen het motorvermogen meer dan verdubbeld. Als gevolg van deze ontwikkelingen is de vangstcapaciteit van de vloot eerder toe- dan afgenomen. Dit blijkt ondermeer uit de totale aanvoer: deze steeg van 187 miljoen ton in 1966 naar 273 miljoen ton in 1980. Hoewel daarbij wel bedacht moet worden dat een deel van dit verschil het gevolg is van de omschakeling van de haringtrawlers naar de bulkvisserij op makreel, is een belangrijk deel van het verschil toch het gevolg van hoger kabeljauw- en scholaaanlandingen. Wat daarentegen duidelijk gedaald is, is de werkgelegenheid in de aanvoersector: van de 4.500 arbeidsplaatsen in 1966 zijn er nog slechts iets meer dan 2.600 over (zie ook figuur 1).

De grote zeevisserij

De grote zeevisserij is vele eeuwen lang het voornaamste onderdeel van de vloot geweest. De kurk waarop deze visserij dreef was de haring, die in een grote verscheidenheid van bewerkingsvormen werd aangevoerd en die aan een nog veel grotere reeks van bewerkings- en verwerkingsactiviteiten aan de wal onderworpen was. In feite werden de termen „grote zeevisserij” en „haringvisserij” als synoniemen door elkaar gebruikt.

De grote zeevisserijvloot is na de tweede wereldoorlog sterk veranderd en daarbij steeds verder in aantal gedaald. Aanvankelijk bestond de vloot voornamelijk uit motorloggers, die met behulp van drijfnetten of vleten haring vingen. Daarnaast was er een klein aantal treilers, dat met bodemsleepnetten op rondvis (kabeljauw, schelvis en wijting) viste.

Door de ontwikkeling van sleepnetten die ook ver boven de bodem zwemmende vissen konden vangen (hoopopenende trawl, haringpauze), een ontwikkeling die uiteindelijk resulteerde in de pelagische trawl die op elke hoogte tussen bodem en wateroppervlak kan vissen, kregen de trawlers of treilers in de vloot steeds meer de overhand. Daarbij maakte ook de hektrawler (waarbij het net over het achterdek uitgezet en ingehaald wordt) zijn intrede in de vloot.

De zijtrawlers, oorspronkelijk alleen geschikt voor visserij met bodemsleepnetten, werden vaak door ombouw geschikt gemaakt voor de visserij met pelagische netten. Zoals uit tabel 1 blijkt hebben deze zijtrawlers het evenals de loggers moeten afleggen tegen de beter voor de pelagische vis geschikte hektrawlers.

Deze ontwikkeling is in hoge mate bespoedigd door de steeds verder teruglopende haringvangsten, waardoor het steeds moeilijker werd de haringvisserij economisch rendabel uit te oefenen. De Nederlandse overheid heeft hierbij een stimulerende rol gespeeld middels het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij, dat in 1969 en 1975 uitgebreide saneringsmaatregelen heeft getroffen.

Na het in 1977 ingevoerde haringvangstverbod voor de Noordzee bleek het enige alternatief voor de grote zeevisserij de uitbreiding van de



De heer Tienstra, directeur van Visserij in Nederland en auteur van de huidige bijdrage.

Zie verder volgende bladzijde

visserij op makreel op verder weg gelegen visserijgronden (de Keltische zee en de wateren ten westen van Ierland en Schotland). Door de lange reisduur en de aard van de makreelvisserij (bulkvangsten) bleken alleen hektrawlers, voorzien van een diepvriesinstallatie, deze visserij efficiënt te kunnen beoefenen. De vloot bestaat momenteel alleen nog uit dit type schepen. Voor de diepgevroren makreel werd door de betrokken reders, mede dankzij exportsubsidies van de EEG, een belangrijke exportmarkt ontwikkeld in een aantal Westafrikaanse landen en het Midden-Oosten.

Ook de vangst van horsmakreel wordt steeds belangrijker. Hiervoor is een goede markt gevonden in Japan.

Dit alles heeft tot gevolg gehad dat de dalende trend in de aanvoer door de grote zeevisserij (zie tabel 2) gedurende de jaren 1966-1976 is omgeslagen in een grote stijging.

Doordat de gevangen vis (makreel en horsmakreel) een veel lagere waarde heeft dan de haring, is de totale besomming gedurende de laatste jaren nauwelijks veranderd. Doordat met steeds minder vlooteenheden en met minder

opvarenden gevestigd werd, zijn de resultaten economisch nog acceptabel gebleven: op de meeste schepen van de grote zeevisserij wordt een gering verlies geleden. Omdat echter alle rederijen in deze bedrijfstak gecombineerd zijn met import-exportactiviteiten, handel, bewerkings- en verwerkingsbedrijven enz., zijn deze bedrijven als geheel zeer gezond.

Om de verliezen in de rederijsector nog verder te minimaliseren is in de grote zeevisserijvloot recentelijk een nieuwe ontwikkeling op gang gekomen. De vloot is uitgebreid met enkele zeer grote hektrawlers, die volledig zijn ingericht voor een zeer efficiënte vangst en verwerking van makreel en horsmakreel. Door de grote laadcapaciteit wordt het aantal visreizen en daarmee het brandstofverbruik veel kleiner terwijl ook door moderner technische voorzieningen (isolatie, zware olie) een aanzienlijke besparing op de kosten verkregen is.

De verdere uitrusting van de schepen is zodanig dat het schip ook als diepvriescoaster of als diepvriesverwerkingsvaartuig inzetbaar is, zodat bij eventuele teruglopende vangsten of vangstverboden de investeringen in de schepen toch rendabel gemaakt kunnen worden.

De verwachting is overigens dat de vloot door deze en de nog op stapel staande nieuwbouw slechts tijdelijk uitgebreid wordt. Een aantal van de oudere schepen zal in de nabije toekomst waarschijnlijk uit de vaart genomen of verkocht worden en mogelijk zal deze ontwikkeling uiteindelijk tot een nog verdere reductie van het aantal schepen in de grote zeevisserij leiden.

De kleine zeevisserij

De kleine zeevisserij heeft vele eeuwen in de schaduw van de grote zeevisserij gestaan en is tot 1920 beperkt gebleven tot de kustvisserij en de visserij op de Zuiderzee.

Na de invoering van de motorkotter konden ook verder weg gelegen visgronden worden opgezocht en sindsdien is de kleine zeevisserij steeds meer in betekenis toegenomen en heeft ze thans de grote zeevisserij in vele opzichten overvleugeld.

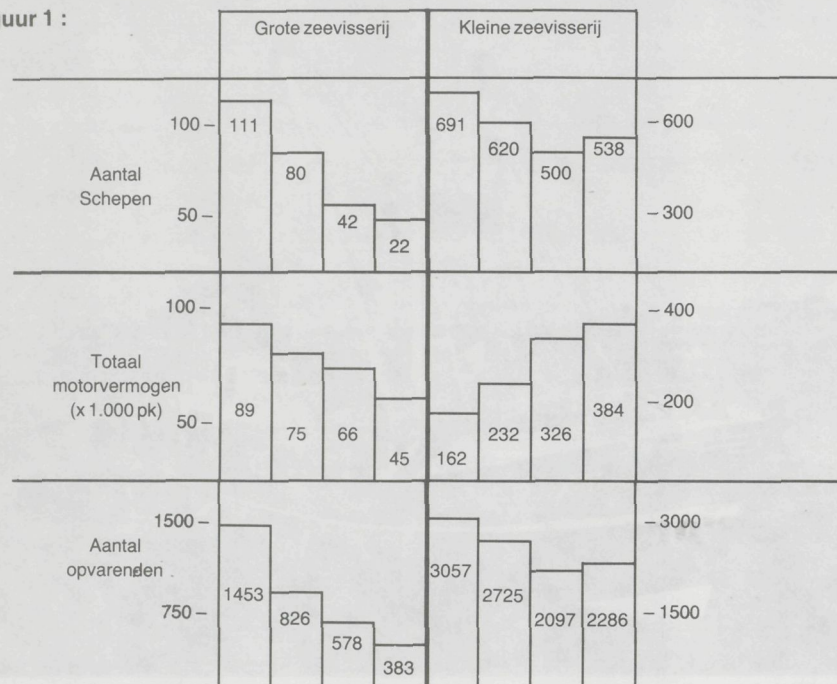
De kleine zeevisserij is een veel minder goed definieerbare groep van vissers dan de grote zeevisserij.

Ze omvat als meest belangrijke groep een groot aantal schepen (348) die speciaal zijn uitgerust voor de vangst op platvis (tong en schol). Deze schepen vissen met twee netten tegelijk, over beide zijden van het schip één. De netten worden daarbij opgehouden door een zogenaamde boom (een lange stang) en heten daarom ook boomkorren (een kor is een andere benaming voor visnet). Naast de boomkorders is er een kleine groep vaartuigen (20) die alleen met bordentrawlers op rondvis vissen. Van beide groepen vist een deel in de daarvoor aangegeven seizoenen „in span” op haring. Bij het „in span” vissen wordt een net (pelagisch) tussen twee schepen in voortgesleept. Dan is er verder nog een groep garnalenvissers (150) en tenslotte nog een klein aantal vaartuigen (10) dat zich heeft toegelegd op gespecialiseerde visserijtechnieken zoals het vissen met staande netten of met een snurrevaad of ankerzegen.

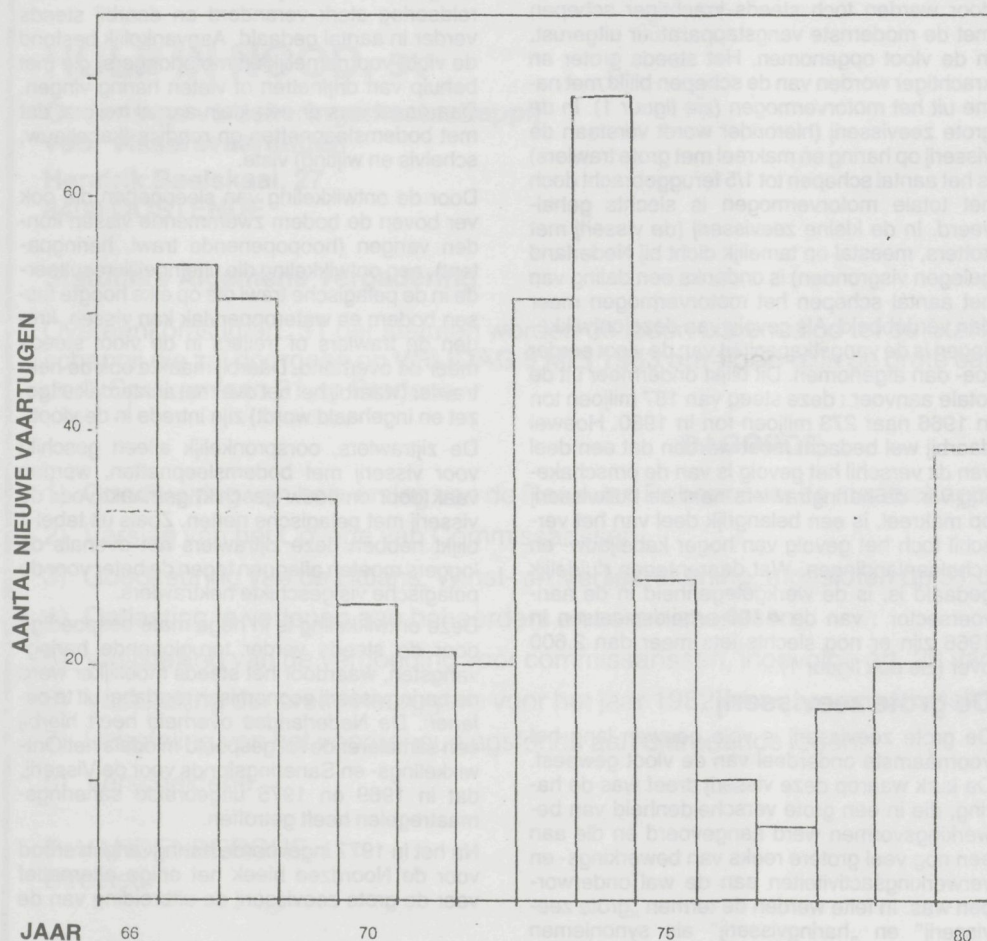
De groei van de groep platvisvissers is voornamelijk het gevolg geweest van technische ontwikkelingen.

Vóór 1965 werd met de motorkotters op tong en schol gevestigd met een bodemsleepnet dat werd opgehouden door borden aan weerszijden van het net. Om de platvis uit de bodem op te ja-gen werden tussen die borden enkele kettingen (wekkers) bevestigd die vóór het net over de bodem sleepten.

Figuur 1 :



Figuur 2 : INVESTERINGEN IN NIEUWE VISSERSVAARTUIGEN



Zie verder volgende bladzijde

Hoe meer kettingen gebruikt werden, hoe beter met name de vangst van tong werd. Echter, door teveel kettingen werden de borden die het net openhielden naar elkaar toe getrokken, zodat er een grens was aan het aantal of het gewicht van de gebruikte wekkers. Dit probleem werd uiteindelijk omzeild door de herintroductie van een historisch vistuig, de boomkor, waarvan het net door een lange stang wordt opgehouden, zodat er in principe een bijna onbeperkt aantal wekkers aan bevestigd kan worden. Die boomkor was vroeger al op de Zuiderzee in gebruik geweest bij zeilscheepjes en werd toen meestal aangeduid als schrobnet. Bijkomende voordelen van het gebruik van boomkorren waren dat met twee netten tegelijk gevist kon worden, waardoor een groter deel van de zeebodem afgevist werd, en dat het halen en ledigen

van de netten veel eenvoudiger was dan bij het gebruik van een bordentrawl. Het toenemende gewicht van de boomkorren (vooral doordat steeds meer wekkers gebruikt werden) had tot gevolg dat veel meer vermogen nodig was om twee van die tuigen over de bodem te slepen.

Vandaar dat na 1965, na de introductie van de boomkor, een grote groep nieuwe kotters in de vaart is gekomen met een hoger motorvermogen (zie tabel 3). Zo was, vergeleken met 1966, in 1970 het aantal schepen in de klasse van 300 tot 1.100 pk verdubbeld.

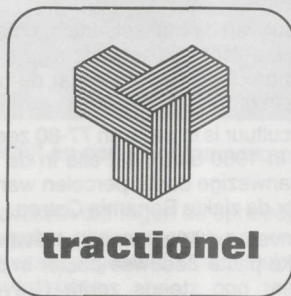
Die groei in motorvermogen en gedeeltelijk ook scheepsgrootte heeft zich sindsdien voortgezet, waardoor er thans kotters vissen met vermogens tot 2.900 pk en boomkorren met een boomlengte van 18 meter. Het slepen van der-

gelijke tuigen, die tot 8 ton per stuk kunnen wegen, vergt vanzelfsprekend veel brandstof.

Ondanks de steeds sterker stijgende kosten van de gasolie ziet het er niet naar uit dat de animo bij de vissers voor nog grotere vermogens aan het afnemen is. Wel worden veel boomkorvaartuigen thans minder specifiek uitgerust, zodat ze naast de veel energie vergende boomkorvisserij ook de veel minder brandstof kostende bordenvisserij op kabeljauw kunnen uitoefenen in de perioden dat de platvisvangsten wat minder goed zijn. Daarnaast is de belangstelling voor zéér energie-arme technieken, zoals de snurrevaadvisserij, stijgende, mede als gevolg van experimentele projecten, die gefinancierd werden

Zie verder volgende bladzijde

FINANCIELE RUBRIEK



Voorheen SOCIÉTÉ DE TRACTION ET D'ELECTRICITÉ
Naamloze Vennootschap - Maatschappelijke Zetel: Wetenschapsstraat 31, 1040 Brussel
H.R.B. 38.296

AANBOD TER OPENBARE INSCHRIJVING VAN MAXIMUM 590.534 NIEUWE AANDELEN MET FISCALE VOORDELEN.

Verhouding: 1 nieuw aandeel voor 6 bestaande aandelen

Inschrijvingsprijs: F 3000

Inschrijvingsperiode: van 26 april tot en met 10 mei 1983

Ingenottreding: 1 april 1983

MOGELIJKHEID VAN CONVERSIE VAN DE CONVERTEERBARE OBLIGATIES 1973-1985 IN AANDELEN MET FISCALE VOORDELEN

tot en met 20 juni 1983.

De obligatiehouders, die tot en met 3 mei 1983 de conversie aanvragen, zullen bovendien het recht hebben in te schrijven op de kapitaalsverhoging in speciën zoals hierboven uiteengezet.

De vennootschap heeft de verbintenissen voorzien door de K.B.'s nr. 15 en 150 aangegaan om aan de nieuwe aandelen – voortvloeiend uit de openbare inschrijving en uit de conversie – de fiscale voordelen te verlenen die door de besluiten voorzien zijn en in het uitgifte- en conversieprospectus nader omschreven zijn.

Het voorkeurrecht is vertegenwoordigd door de koepon nr. 13 afgeknipt van de oude aandelen of afgegeven aan de obligatiehouders die tot en met 3 mei 1983 de conversie aanvragen; het zal genoteerd worden ter beurse van Antwerpen van 26 april tot en met 9 mei 1983. De opneming van de nieuwe aandelen zal in de officiële notering van deze beurzen aangevraagd worden.

De inschrijvingen en de conversieaanvragen kunnen ingediend worden aan de loketten van de zetels en agentschappen van de:

**GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ
BELGO-ZAIRESE BANK**

alwaar prospectussen met inschrijvingsbiljetten of aanvraagbiljetten voor de conversie kunnen verkregen worden.

De door de wet voorgeschreven nota werd op 19 april neergelegd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel.

uit het Ontwikkelings- en Saneringsfonds. Bij deze visserij wordt een relatief klein net met zeer lange vislijnen varend uitgezet en stilligend ingehaald. Door het opjagend effect van de vislijnen wordt toch een groot stuk zeebodem afgevisd; tijdens het varen wordt niets gesleept en bij het binnenhalen is er weinig weerstand door het ontbreken van borden en kettingen. De vangsten (voornamelijk schol en schaar) zijn bovendien van uitzonderlijk goede kwaliteit. Dat wil niet zeggen dat de kwaliteit van de vangsten met andere vistechieken slecht is. Integendeel, voor de hele Nederlandse kottersvisserij, zowel platvis als rondvis, geldt dat de vangsten van goede kwaliteit zijn.

Nederlandse vis vindt dan ook in het buitenland gretig aftrek. Met name tong, waarvan de Nederlandse vissers in de Noordzee 80 % van de totale vangst voor hun rekening namen, is een gewild exportartikel geworden en deze export is er de hele oorzaak van dat de platvissector het belangrijkste onderdeel van de kleine zeevisserij is geworden. Daarentegen is de betekenis van de garnalenvisserij in het laatste decennium afgenomen. De belangrijkste oorzaak is de marktontwikkeling. In het verleden brachten garnalen bij een geringe aanvoer een hoge prijs op. Toen dit door importen, voornamelijk uit Duitsland, niet meer het geval was, bleek de visserij op garnaal in bepaalde perioden niet meer lonend en moest een alternatief gezocht worden. Dit werd gevonden in de visserij op de toch al onder druk staande kabeljauw-, tong- en scholbestanden.

De bedrijfseconomische resultaten zijn er desondanks niet beter op geworden, wat er mede toe geleid heeft dat dit deel van de vloot een vrij hoge gemiddelde leeftijd heeft: slechts 5 % van de vaartuigen is jonger dan tien jaar, in de rest van de kotterssector is dit 50 %. De groei in de

rondvissector is vooral het gevolg van de slechte gang van zaken met garnalen en het feit dat de tong- en de scholvisserij sinds de quoteringsmaatregelen van 1975 aan een gelimiteerd aantal vergunninghouders is voorbehouden.

Zoals uit tabel 4 blijkt heeft de kleine zeevisserij als totaal bepaald geen slechte ontwikkeling doorgemaakt. In de laatste tien jaar is de totale aanvoer met 50 % gestegen, terwijl de waarde van deze aanvoer bijna verdrievoudigd is. Of de toestand van de visbestanden en de politieke ontwikkelingen een verdere groei mogelijk zullen maken is echter twijfelachtig.

De schelpdiercultuur

De productie van schelpdieren wordt voornamelijk bepaald door het beperkte areaal dat daarvoor binnen de Nederlandse kustwateren voorhanden is en de natuurlijke omstandigheden aldaar.

Om die redenen varieerden in de afgelopen 40 jaar de produktie van mosselen tussen de 70 en 100 miljoen kilo. Een zeer groot deel hiervan (ruim 30 miljoen kg) wordt jaarlijks naar België geëxporteerd.

De structuur van de mosselsector is nauwelijks gewijzigd. De vloot is in aantal iets gereduceerd (van 100 naar 85 schepen), maar de nieuwste schepen zijn groter en moderner.

De oostercultuur is in de jaren 77-80 zeer slecht verlopen. In 1980 bleek dat alle in de Oosterschelde aanwezige oosterpercelen waren aangetast door de ziekte Bonamia Ostrea.

Door de onverwachte aanwezigheid van de oorspronkelijke platte Zeeuwse oester in de afgesloten maar nog steeds zoute Grevelingen, bestaat er goede hoop dat met deze oester in de toekomst de Oosterschelde opnieuw bevolkt zal kunnen worden.

Inmiddels produceert de Grevelingen zelf een bescheiden hoeveelheid oesters (2 miljoen stuks) die echter niet kunnen opwegen tegen de normale produktie van de Oosterschelde (ruim 15 miljoen stuks).

Een vrij recente ontwikkeling binnen de schelpdierensector is de visserij op kokkels en kokharen.

Deze visserij, die pas omstreeks 1975 op gang is gekomen, is thans goed voor de aanvoer van 25 miljoen kokkels per jaar, wat overeenkomt met zo'n 4 miljoen kilo kokkelvlees. Bijna de gehele produktie wordt geëxporteerd naar Spanje, wat in 1980 20 miljoen gulden opleverde. Momenteel bestaat de Nederlandse kokkelvloot uit 30 schepen.

Handel met de B.L.E.U.

De ontwikkeling van de Nederlandse export van vis en visprodukten (vismeeel en visolie buiten beschouwing gelaten) naar België en Luxemburg in de jaren 1963 tot en met 1980 is niet positief geweest. Hoewel de uitvoer zich naar hoeveelheid door deze jaren heen kon handhaven op een niveau van om en nabij 50.000 ton, daalde toch het aandeel hiervan in de totale Nederlandse uitvoer van 29 % in 1963 tot 16,5 % in 1980. Naar waarde gemeten was deze daling geringer, van 26 % tot 20,5 %; de waarde van de uitvoer naar België en Luxemburg steeg wel, maar niet zo snel als die van de totale export.

De samenstelling van het uitvoerpakket onderging een duidelijke verandering, waarbij de schaal-, schelp- en weekdieren verhoudingsgewijs een steeds belangrijker plaats gingen innemen. Het aandeel van deze produkten bedroeg in 1980 zelfs 70,5 % naar hoeveelheid en 57,5 % naar waarde.

De ontwikkeling van de Nederlandse invoer uit België en Luxemburg is wel positief geweest. Naar hoeveelheid kan een verviervoudiging worden geconstateerd en naar waarde een zelfvoudiging.

Deze stijging van de importhoeveelheid uit België en Luxemburg was vrijwel even groot als de toename van de totale import; het zelfde geldt voor de waarde. Binnen de samenstelling van het invoerpakket valt een duidelijke verhoudingsgewijze toename naar hoeveelheid en waarde te constateren van conserven en bereide of verduurzaamde vis.

Marktordening

Met ingang van 1 november 1965 werd ingevolge het Benelux-verdrag de wederzijdse bevising door Nederlandse en Belgische vissers van alle territoriale wateren van beide landen van kracht. Hierbij werd ten aanzien van de wederzijdse aanlandingen het principe aanvaard, dat ieder zich bij de aanvoer in de havens van het partnerland zou richten naar de regels van dat land.

Hoewel aldus de mogelijkheid van directe aanlandingen en verhandeling van vis op de vismarkten van België en Nederland zonder discriminatie tussen de onderdanen van deze landen althans theoretisch mogelijk was, bleek het verschil in marktordening in de havens in de praktijk een onoverkomelijk bezwaar voor de verwerkelijkheid van deze mogelijkheid. Met name kan in dit verband het verschil in opvangregelingen worden genoemd. Na intensief overleg op regeringsniveau werden wegen gevonden om met behoud van de nationale regelingen toch wederzijdse aanlandingen mogelijk te maken, waarbij iedere discriminatie tussen de eigen vissers en die van het buurland kon worden uitgesloten.

Zie verder volgende bladzijde

TABEL 1. VLOOTONTWIKKELING GROTE ZEEVISSERIJ

	AANTAL VAARTUIGEN			
	1966	1970	1976	1980
Loggers	12	2	—	—
Zijltrawlers zonder diepvriesinstallatie	81	57	6	—
Zijltrawlers met diepvriesinstallatie	2	1	—	—
Hektrawlers zonder diepvriesinstallatie	10	11	7	—
Hektrawlers met diepvriesinstallatie	6	9	29	22
Gemiddeld motorvermogen (pk)	804	943	1569	2061

TABEL 2. RESULTATEN GROTE ZEEVISSERIJ

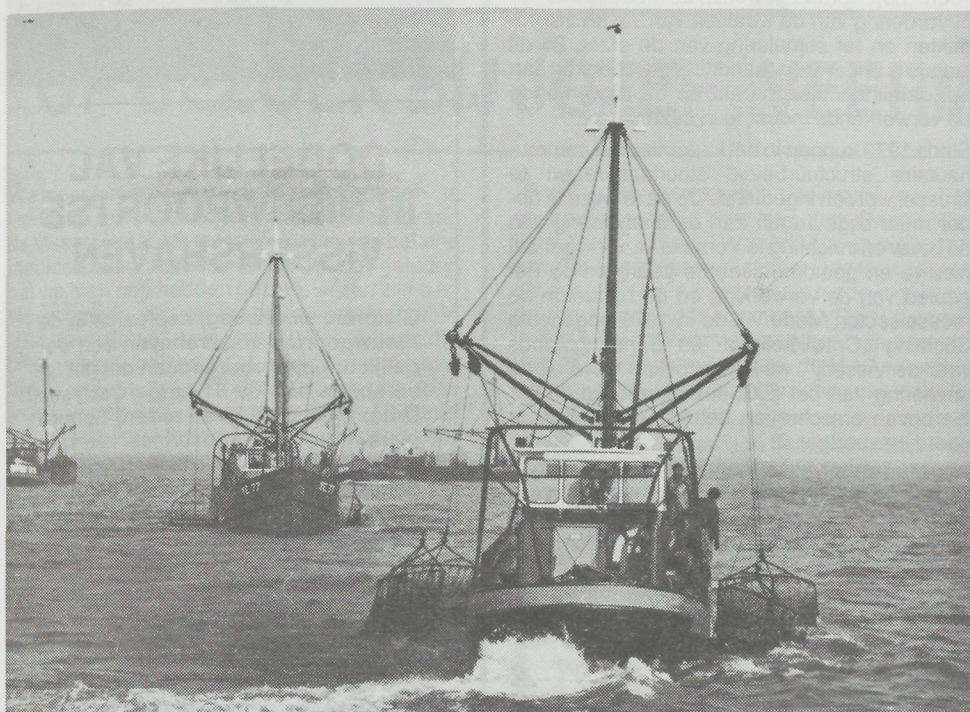
	1966	1970	1976	1980
Aanvoer (mln. kg)	98,6	70,3	69	127
Besomming (mln gld)	59,1	67,2	98,9	98,8

TABEL 3. VLOOTONTWIKKELING KLEINE ZEEVISSERIJ

	AANTAL VAARTUIGEN			
	1966	1970	1976	1980
Kottersvisserij	459	456	344	538
Garnalenvisserij	232	164	156	—
1 - 300 pk	536	289	177	185
300 - 1100 pk	155	331	223	213
1100 - 1500 pk	—	—	85	110
1500 - 2400 pk	—	—	15	30

TABEL 4. RESULTATEN KLEINE ZEEVISSERIJ

	1966	1970	1976	1980
Aanvoer (mln. kg)	88,5	100,4	114	146
Besomming (mln gld)	118,1	161,1	322,3	437,7



De mosselvisserij op de Oosterschelde, een boeiend bedrijf en een voornaam exportmiddel voor Nederland.

Ter uitvoering van de afspraken op regeringsniveau met betrekking tot de opvangregelingen, werd door de Belgische Rederscentrale en het Nederlandse Visserijchap, de organisaties die met de uitvoering van deze regelingen belast waren, op 6 december 1966 een overeenkomst getekend, waarbij de Belgische en Nederlandse opvangregelingen voor vis wederzijds van toepassing werden verklaard. Een belangrijk onderdeel van deze overeenkomst vormde een systeem, waarbij in geval van doordraai op de afslag bewijsbriefjes konden worden afgegeven door de betrokken organisatie aan vissers uit het buurland, die tegen inlevering hiervan bij hun eigen organisatie in aanmerking konden komen voor een doordraaivergoeding.

Dit systeem is nog steeds van kracht, zij het dat na de totstandkoming op 19 oktober 1970 van het E.G.-akkoord betreffende een gemeenschappelijk marktbeleid, de functie van het Visserijchap als uitvoerende instantie werd overgenomen door de twee daarna opgerichte Nederlandse producentenorganisaties; deze twee organisaties kwamen later met de Deense producentenorganisaties een identiek systeem overeen, dat op 1 maart 1978 in werking trad.

De samenwerking in Benelux-verband bleef ook binnen het grotere kader der E.G. in het algemeen goed, met name in het Beheerscomité Vis en de Werkgroep „Tarief-economie”.

Het vooroverleg in deze commissies tussen de Benelux-delegaties heeft in de meeste gevallen kunnen leiden tot een gezamenlijk Benelux-standpunt, waardoor de positie der Beneluxlanden in de discussie werd versterkt.

Met het allengs groter worden van de E.G. lijkt een nog hechtere samenwerking het nastreven waard.

Overigens bleken België en Nederland tijdens de voorbije onderhandelingen over een nieuwe, inmiddels geaccepteerde, marktverordening (herziening van de Basisverordening 100/76) juist over het onderdeel dat een nieuwe opvangregeling omvat, van mening te verschillen. België toonde zich, mede namens Luxemburg, meer geporteerd voor handhaving van het huidige systeem, terwijl Nederland zich kon verenigen met de gewijzigde opzet, die een degressief vergoedingsstelsel inhoudt, met daaraan gekoppeld een regeling, die het mogelijk maakt dat

voor producten die tegen de ophoudprijs uit de markt worden genomen en waarvan aldus de verkoop wordt uitgesteld, een uitstelpremie kan worden verkregen.

Ongetwijfeld zullen de voornoemde overeenkomsten tussen de producentenorganisaties aanpassing behoeven aan het nieuwe systeem, dat hoe dan ook gecompliceerder is dan het huidige.

Kwaliteitscontrole

Tot 1976 werd door de Beneluxlanden wederzijds de import van vis en visproducten toegelaten zonder aanzien van elkaars kwaliteitszorg met betrekking tot deze producten.

In 1976 kwam hierin verandering, toen België wettelijke maatregelen uitvaardigde die ook de partnerlanden onderwierpen aan de plicht om

partijen vis en visproducten bestemd voor België te doen vergezellen van een exportcertificaat.

Hoewel er van Nederlandse zijde op werd gewezen, dat de kwaliteit van het Nederlandse produkt en de controle hierop altijd uitstekend waren geweest en derhalve certificering feitelijk nog steeds als overbodig kon worden beschouwd, bleek toch Benelux-overleg noodzakelijk over de door Nederland geuite wens tot het verkrijgen van ontheffing. Dit overleg leidde voorshands tot een tussenregeling, waarbij Nederlandse exportpartijen dienden te worden voorzien van een voorgedrukt certificaat, terwijl wekelijks uitgegeven certificaten aan het einde van iedere week een autorisatie moesten krijgen door middel van een persoonlijk ondertekende verklaring. Nederland zou ondertussen zorg dragen voor de totstandkoming van een algehele preventieve keuring van aangevoerde en geïmporteerde vis. Deze keuring is dienovereenkomstig ingevoerd op 1 mei 1980 d.m.v. de verordening inzake keuring van aangevoerde en geïmporteerde vis 1980 en het daarbij behorende uitvoeringsbesluit, waarin de Dienst der Nederlandse Haringcontrole is aangewezen als keurende instantie. Desalniettemin is de tussenregeling nog niet opgeheven.

Naast de Haringcontroledienst zijn ook andere organisaties betrokken bij de kwaliteitscontrole in Nederland. De Keuringsdiensten van Waren richten zich hierbij in het bijzonder op de producten die aan de consumenten in Nederland worden aangeboden, terwijl zij op grond van de hierboven genoemde bilaterale overeenkomst met België ook certificaten afgeven ten behoeve van de export van vis en visproducten bestemd voor dit land. De Directie van de Visserijen van het Ministerie van Landbouw en Visserij geeft certificaten af in het kader van FAO/WHO-verzendingen van conserven naar ontwikkelingslanden. De Algemene Inspectiedienst controleert vooral een juiste toepassing van de handelsnormen die binnen de E.G. moeten worden gehanteerd, en het Produktschap voor Vis en Visproducten heeft met name een taak bij het afgeven van kwaliteitscertificaten bij export. Chemisch en bacteriologisch onderzoek wordt verricht door drie wetenschappelijke instituten.

Zie verder volgende bladzijde



De snurrevaadvisserij wordt in Nederland door nog slechts een klein aantal treilers bedreven.

Het moge duidelijk zijn dat deze in de praktijk gegroeide ingewikkelde structuur van de Nederlandse kwaliteitszorg vereenvoudiging behoeft. Het ligt in de bedoeling om binnen afzienbare tijd te komen tot één kwaliteitsdienst, waarvan de Haring-controledienst de kien zal vormen.

Overige op structuurverbetering gerichte maatregelen

In de afgelopen jaren zijn door de Nederlandse overheid ten behoeve van een structuurverbetering van de visserij diverse maatregelen getroffen. Enkele daarvan zijn in het voorafgaande reeds ter sprake gekomen. In dit kader kan

voorts nog worden gewezen op maatregelen ter bevordering van de kwaliteit van vis en visproducten en ter stimulering van de afzet. Bij dit laatste is onder meer aandacht geschonken aan het detailhandelsapparaat en de bewerkende en verwerkende industrie in deze sector.

Sinds 1973 kunnen in het kader van het communautaire structuurbeleid steunaanvragen te Brussel worden ingediend. Op deze wijze is onder meer bijgedragen aan de financiering van de bouw en inrichting te Yerseke van tien geheel nieuwe en gemoderniseerde bedrijven op het gebied van de verwerking en de handel in de mosselsector. Mede via de in 1975 opgerichte Stichting „Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij”, welke betrokken werd bij de uitvoering van het E.G.-structuurbeleid, is het hierboven omschreven beleid geïnstitutionaliseerd en voortgezet.

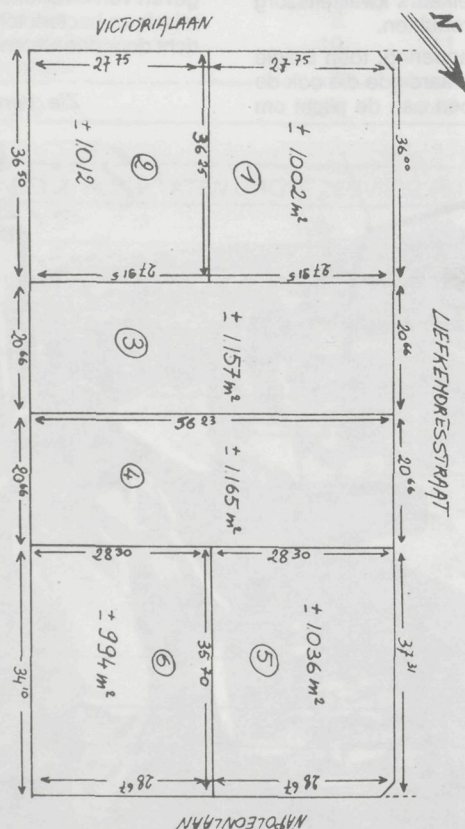
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Visserishaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkermesstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Op deze gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



DODELIJKE VAL IN NIEUWPOORTSE VISSERSHAVEN

Gisteren, woensdag, heeft zich in de Nieuwpoortse vissershaven een dodelijk ongeval voorgedaan dat het leve kostte aan de 51-jarige Catrysse Urbain, vennoot in de rederij Sandra pvba, die het kustvisservaartuig N.551 „Sandra” exploiteert. De feiten deden zich voor omstreeks 8.30 uur toen, bij laag water, Catrysse Urbain, via een kaailadder, het vaartuig verliet. Bijna boven gekomen is hij geslipt en van ongeveer 5 meter hoog op dek gevallen. Hij kwam met zijn achterhoofd op een korijzer terecht en bleef op slag dood. De „Sandra” zou de tongvangst van twee nachten diezelfde dag verkopen. Het parket stapte ter plaatse af voor een onderzoek.

Nieuw districthoofd bij Zeevaartinspectie te Oostende

Met ingang van 1 mei as. verlaat Ir. De Paep de kantoren van het Zeewezen te Oostende. Vanaf die datum wordt hij districthoofd van de Zeevaartinspectie en Hoofd van de Technische Dienst te Antwerpen. De h. De Paep was in diezelfde functie in dienst te Oostende sedert 1 november 1971 waar hij ondermeer met de zeevisserij werd gekonfronteerd.

Vanaf 1 mei wordt hij opgevolgd door de h. Ir. Blomme, een rasechte Oostendenaar die tot dan toe als bestuursdirecteur fungeerde bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart te Brussel. De h. Blomme begon zijn loopbaan bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart in Oostende bij de dienst Scheepsbouw. Toen, in 1971, de Regie voor Maritiem Transport werd opgericht, opteerde hij voor die RMT waar hij fungeerde als hoofdtechnicus-directeur bij de „Directie Materiaal”. Hij was in die functie ondermeer betrokken bij de nieuwbouw van de RMT-eenheden. In 1979 trad hij dan weer in dienst van het Bestuur van Zeewezen te Brussel als bestuursdirecteur tot dat hij, nu per 1 mei, opnieuw naar Oostende komt. De heer Blomme is 47 jaar en, gezien zijn afkomst, helemaal geen onbekende in het zeevisserijbedrijf waarmee hij voortaan wel vaker zal gekonfronteerd worden.

Namens onze directie gaan onze beste heilwensen naar de heer De Paep en heten wij de heer Blomme van harte welkom.

OP BEZOEK BIJ JOZEF „VEERMAN” VLIETINCK

We moesten niet lang zoeken om „Veerman” te vinden in zijn kraaknette woning, gelegen aan de Visserstraat 16, te Heist. Als we ons bekend maakten, want het was reeds 15 jaar geleden dat we hem nog hadden gezien, waren zijn eerste woorden: „En dat is voe te verschijnen in „Het Visserijblad” da je komt. 't Was toch gie die enige weken geleden dat artikel gemakt hed over Max Desutter hé? Kennen hem ook goed wêje. En ook Pros Vandenberghen en Madame Huyseune want 'k hen assan vor heur en heur vint Raphaël gevaren. Doe maar e ki de komplementen aan al die, dienke do djuuste genommeerd hèn moest je hunder zien! Maar hoe da je toch 's achternoens nie gekommen ziet, want 'k zoen euren kunnen vertellen”.

Het was dan precies 9.40 u.! We begonnen er dus maar aan, want hij moest te Oostende zijn om deel te nemen aan de vergadering van de Belgische Federatie van de Oud-Zeevissers, die 500 leden telt. Op de agenda stond als enig punt de beslissing waarheen de jaarlijkse grote reis met de leden zou gaan. We gaven hem nog enkele tips.

„Ga je nu hurten?” En hij begon!

Zijn vader was Frank Vlietinck, (Sissen Vlietinck) te Heist geboren en zijn moeder was Oktavie Devlaeminck, geboren te Knokke. Ze schonk haar man 13 kinderen waarvan Veerman de zesde zoon was. Hij werd te Heist geboren op 5.1.1907, en huwde er met Idalie Vlietinck (van Rapens) eveneens alhier geboren op 5.1.1906. Het huwelijk werd alhier ingezegend op 17.8.1929, door E.H. Froidure, door alle oud-Heistenaars goed gekend.

De vrouw van Veerman schonk hem 3 zoons en één dochter: François (1930), Jeanine (1949) en gehuwd met Victor Depaepe, zoon van Louis van Ludders; Louis, geboren in 1947 en zoon Robert, door een storm over boord geslagen van de Z.402 van Victor Vantorre, toen hij nauwelijks 16½ jaar oud was.

Veerman woonde tot aan zijn zes jaar in de Kerkstraat, rechtover de „Tap”. Vandaar verhuisde de ganse familie naar de „Moefte” waar Veerman uitgehuwelijkt werd. Met zijn vrouw ging hij dan één jaar in de IJzerstraat wonen, dan naar de Bakkerstraat en uiteindelijk, in 1936, naar de Visserstraat in een huisje dat hij kocht van de „Vetten van Rapens”.

Toen de Duitsers ons land binnenrukten in 1914 vluchtte Veerman met vijf broeders naar Zierikzee met de „schuute” van Pol Vlietinck. Hij was dan goed zeven jaar oud. Ze woonden aan boord van hun vaartuig in het neutrale Nederland. Toen Veerman goed negen jaar was, trok hij reeds het wijde zeegat in zonder aangemonsterd te zijn. Dat was daar de mode niet. „Met een stuute en een pot gekokte vis ga je ook wel je balg kunnen vullen” zegde men hem. Hetgeen hij dan ook deed! In 1918, na de overgave van de Duitsers, trok men terug Heistwaarts en de „schuute” werd op het strand gemeerd, rechtover het „Hotel de la Plage” van Van Isacker, aan het huidige Heldenplein. Veerman monsterde op 1.6.1920 aan bij zeekommissaris Cattoor die in de Vlamingsstraat woonde te Heist. Hij was dan nauwelijks 13 jaar maar had reeds veel zeewater over zijn handen gekregen.

Wij bekeken dan eventjes zijn monsterboek. Een lange waslijst met vaartuigen vermeldde dit kostbare reliquie. Hij begon eerst als „laver” en dan als matroos op 24.9.1923 op de H.7 van

„Pol van de Zwakkens”. Uiteindelijk werd hij stuurman op de H.16 die als naam „Denise Vlietinck Jozef” droeg. Dit vaartuig was eigendom van Raphael Huyseune, door iedereen gekend als een zeer goed mens en als mede-eigenares de vrouw van oud-burgemeester Demytinaere. In 1938 kocht Veerman zelf een vaartuig van Robert van Pickerullens, nl. de H.16 waarmee hij wegvaarde na de bombardering van Heist op 18.5.1940.

Zij zaten met 16 man aan boord en vaarden tot Le Havre. Daar de Seine reeds gebombardeerd was, deden ze Honfleur aan en bleven daar in de „Bassin”. Dan ging het naar St. Vaast waar de kinderen en de meevarende vrouwen van boord gestuurd werden. Veerman moest naar Duinkerken varen om vandaar uitgeputte Franse en Engelse soldaten naar Ramsgate in Engeland over te brengen. Enkele vaartuigen liepen op mijnen. Na de evacuatie ging het opnieuw naar Duinkerken. De H.16 had echter geen water meer aan boord en dat was noodzakelijk. Van af de wal riep een Algerijn hen toe:

„Vous êtes manquants, déserteurs”, maar na een gesprek bekwamen ze dan toch water en de Algerijn piloteerde hen naar Le Havre.

Die stad was echter reeds totaal ontruimd en ze geraakten niet verder dan Saint-Valérie-en-Coin op 24 km. van Dieppe. Wijlen kommissaris De Poorter van Nieuwpoort was ook mede. Vele vaartuigen van Heist en Oostende lagen daar in het dok gemeerd.

In konvooi trok men dan terug naar Le Havre. De kapitein van een Torpilleur die hen voorbijvaarde riep echter door zijn hoorn dat zij Le Havre niet mochten aandoen en terug naar St. Vaast moesten. Van daaruit vertrokken er vele vaartuigen naar Engeland. Veerman wachtte echter de in aantocht zijnde Duitsers af. Ze lagen met hun „schuute” in de bassin en een paar dagen later, toen hij een „koetenansje” stond te doen met „Solle van Kattens”, Jules Dewilde, „Pallewas van Tjakkens” en „Jan van Loeftens” zagen zij een 11-tal Duitsers, voorafgegaan door een tank, op hen afkomen. De Feldwebel vroeg aan hen: „Sind Sie Germanen” en onze Veerman speelde tolk en antwoordde: „Nein, Flamen”. Onmiddellijk kregen onze „Flamen” chocolade en sigaretten die ze in dank aanvaardden. „Solle van Kattens”, die er langer gebleven is dan Veerman, zei dat ze naderhand nog dikwijls gebombardeerd waren geweest. Laura van „Tsjeppen van Flysters” werkte daar een zekere tijd in de Kantien. De Duitse keurtroepen die zich daar bevonden, werden na 3 maand naar het front gestuurd.

Uiteindelijk werd Veermans vaartuig, de H.16, aangeslagen en naar Cherbourg gezonden. Ze werden van boord gehaald door een Feldwebel en naar de Kommandatuur gebracht, aangezien het vaartuig in beslag genomen was. Ze werden er zeer vriendelijk toegesproken met: „Bleiben Sie doch bei uns, Sie werden hier sehr viel Geld verdienen”.

Ze bleven er enige tijd. Iedere morgen kregen zij er een warm bad en d'er was niets te kort aan eten. Er was nog van alles en de kost was er zeer goed. Veerman wilde echter niet langer blijven en vaarde terug naar St. Vaast waar veel Heistenaars verbleven. Nadien, met Duitsers aan boord, vaarden zij van St. Malo tot Grevelingen. Daar namen zij de trein tot Parijs en vandaar keerden ze terug naar hun geboortedorp Heist, waar ze aankwamen op 3.1.1941.

Veerman wilde voor de Duitsers niet werken aan de in Heist gestichte „Tarnmattenfabrik”. Op zekeren dag wandelde hij Zeebruggewaarts en, gekomen aan de dranksluiterij van „Milletje van Kopeirens”, ontmoette hij daar wijlen Raphael Huyseune en Kamiel Menu. Na enkele druppels gedronken te hebben, vroeg Menu aan Veerman of hij niet wilde varen met een bootje in de omgeving van Lorient. Daar hij geen pas had, zorgde Menu er voor en op 8.4.1941 had hij deze reeds in zijn bezit. Zo ging hij in zee voor Kamiel Menu tot eind 1941.

Hij kwam dan naar Heist terug en er werd gevaren op Nieuwpoort. Nadien vaarde hij op Blankenberge met de Z.438. Hij ontmoette er opnieuw Raphael Huyseune die hem vroeg op haringvangst te gaan. Dat was dan voor de Belgische Corporatie aan een vastgestelde prijs van 8 fr. per kilo. Veerman stemde toe en „t is tonne in Blankenberge dank joen oekden baas Max Desutter hen leren kennen, want hij had



Zie verder volgende bladzijde

daor in Blankenberge dat allemolle gorgani-seerd". Met 38 vaartuigen uit Zeebrugge, Oost-ende, Heist en Nieuwpoort begon men aan de wonderbare haringvangst.

Op 15.3.1942 kwamen ze dan terug naar hun thuishaven. Er was enorm veel geld verdiend, maar het werk was zeer zwaar en Veerman wilde terug naar huis.

„Gie wit nie wa da vele geld is" zegde men hem en het lakoniek antwoord van Veerman was: „Maar gie wit nie wa da haring is".

Uiteindelijk ging hij toch maar varen op Duinkerken; dat was op 17.12.1942 en op 15.3.43 kwam hij weer huiswaarts naar moeder de vrouw. Na drie haringseizoenen was het 1944 geworden en als de Canadezen en Engelsen op ons grondgebied aankwamen trok hij met de bevrijdende legerkorpsen naar Terneuzen.

Hierna vaarde hij opnieuw voor Madame Huysseune op de Z.438, later veranderd in de Z.452. Ze deden dan reisjes van 2 tot 8 dagen. Dan kocht hij, met als mede-reder weer Madame Huysseune, een nieuw vaartuig, nl. de Z.437 en in 1950 nog één onder dezelfde voorwaarden.

In 1966 werkte hij uiteindelijk voor eigen rekening en op 29.4.1972 scheidde hij ermede uit na 65 jaar en 4 maand gevaren te hebben. Zijn vrouw stierf op 23.8.1972. Toen ik hem vroeg wat hij nu nog deed als hobby: „Ewé, e ki 't Vis-scherieblad lezen om nog 't een en 't ander nieuws van onze vissers te horen, maar 'k krieg-ge vele bezoek van vrienden en familie en van den achternoeke kommen ze mien halen om naar Oostende te trekken, naar onze vergadering voor onze jaarlijkse reize.

Maar je moe nog e ki weere kommen op n'n ach-ternoeke want 'k ken nog zoveel te vertellen, 'k en der nog wel voor 6 euren".

We wensten hem nog het allerbeste, een gezellige vergadering en een mooie reis.

O. GROSHART.

BEROEPSOPLEIDING TOT VISBEWERKER (FILEREN EN KUISEN)

In samenwerking met de Beroepsfederatie voor visgroothandelaars richt de Subregionale Tewerkstellingsdienst Oostende een beroepsopleidingscentrum voor visbewerkers (fileren en kuisen) op.

Dit centrum staat open voor alle werklozen die dit geschoold beroep wensen te leren en bereid zijn om achteraf in dit beroep tewerkgesteld te worden.

Start van de opleiding: halfweg mei 1983.

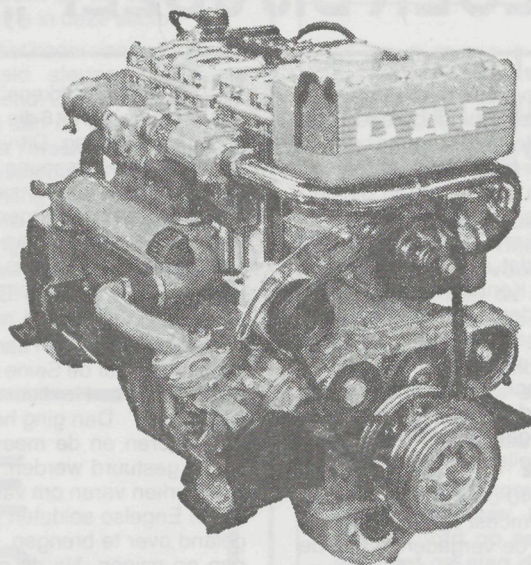
Duur van de opleiding: 24 weken (waarvan 20 weken in een opleidingscentrum en 4 weken praktische stage in een onderneming).

Plaats van de opleiding: Vismijn Oostende, pakhuis 44.

Geïnteresseerde kandidaten dienen zich voor hun inschrijving te wenden tot het dichtstbijgelegen plaatsingsbureau van de R.V.A.

De selectieprocedure bestaat uit een interview, handvaardigheidsproeven en een medisch onderzoek.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00

St. Georges-monument onthuld te Zeebrugge

Op de zeedijk van Zeebrugge werd zondagvoormiddag in aanwezigheid van Sir Jackson, ambassadeur van Groot-Brittannië in België, gouverneur Vanneste, burgemeester Vanacker van Brugge en tal van militaire overheden het St. Georges-monument onthuld. Het was zondag 65 jaar geleden dat Engelse soldaten en vrijwilligers de haven van Zeebrugge blokkeerden om Duitse onderzeeërs het in- en uitvaren te beletten. Na de onthulling van dit nieuw monument (foto) werden tal van bloemstukken neergelegd.



SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij kreeg de O.500 de stuurboordkorre in de schroef. Gezien men de schroef niet vrij kon krijgen werd de sleephulp ingeroepen van de O.23 die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende sleepte.

■ Op de visgronden kwamen de netten van de O.520 vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Door de ruk die hiermede gepaard ging brak de voormast af. Gezien men de netten niet kon winden werd hulp ingeroepen van de O.20 die assistentie verleende. Nadien werd koers gezet naar de thuishaven.

■ Tijdens het ophalen van de netten aan boord van de Z.589 stelde men vast dat zich een zwaarte in de netten vond. Toch werd een poging ondernomen om de boelen binnen te halen maar hierbij hoorde men abnormaal geluid in de vislier waarop deze buiten dienst kwam. Een nazicht werd uitgevoerd maar men kon het euvel niet herstellen. Hulp werd ingeroepen van de Z.483 die in de buurt lag. De schipper van dit vaartuig toonde zich bereid hulp te verlenen. De netten werden binnengehaald en terug overgegeven.

■ De O.473 sloeg met de netten vast aan een onder water zittend voorwerp waardoor de bakboordboel in de schroef terecht kwam. Gezien de schroef niet kon vrij gekregen worden werd de sleephulp van de SS/Zeetijger ingeroepen die het vaartuig naar Oostende sleepte.

■ De Z.300 werd, op terugreis naar Oostende, verrast door een fikse storm. Hierdoor brak de VHF-antenne af. Dit bleek toen men de Loodsenwacht wilde oproepen maar de radio nauwelijks werkte.

■ Op de visgronden, tijdens het vissen, hoorde men aan boord van de Z.27 abnormale geluiden in het achterschip terwijl de motortemperatuur steeg. Men vermoedde dat zich iets op de schroef had vastgezet. Door voor- en achteruit te slaan slaagde men er in de schroef weer vrij te krijgen.

■ Tijdens de visserij brak aan boord van de O.491 de riem van de winch. In de buurt lag de Zeemachteenheid „Valcke”. Gevraagd werd een techniekier te laten overkomen van de „Valcke” om het euvel te herstellen maar dat bleek zonder resultaat. De visserij werd dan noodgedwongen gestaakt.

■ Ook de O.104 kreeg, tijdens de visserij, een voorwerp op de schroef. Tijdens het manoeuvreren om los te komen kwam de bakboordboel in de schroef terecht. Sleephulp werd ingeroepen van de SS/Zeetijger die de O.104 naar Oostende sleepte. Nadien verwijderde een duiker het net uit de schroef.

■ Ingevolge een stormweder werd aan boord van de O.141 de „man-over-boord-lichtboei” losgeslagen en ging verloren. Niettegenstaande opzoeken kon de boei niet meer teruggevonden worden.

MOET DE HARING NOG LANGER BESCHERMD WORDEN ?

Ter gelegenheid van de bijeenkomst „Nederland en de rijkdommen van de zee”, in het Noordhollandse Doelen, hoorden we een merkwaardige tussenkomst van de heer Boddeke, bioloog verbonden aan het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, dat de haring, de sprot, spiering en zelfs de ronde vis aan het uitroeien is.

De haring is niet alleen een kuitvretende, maar eveneens een larven- en sprotvretende veelvraat. We hebben een paar jaar terug reeds geschreven dat men, bij de bescherming van bepaalde vissoorten, meer in multispecies moet gaan denken. Dat wil zeggen, tevens de invloeden nagaan die het opvoeren van de visbestanden van bepaalde vissoorten op de visbestanden van andere soorten uitoefent. In sommige kringen meent men dan ook, dat het dank zij het gevoelig teruglopen van de haringbestanden was, dat vooral de ronde vis kansen kreeg om beter uit de verf te komen. De resultaten van de aanvoeren van deze vissoorten bewezen dit ten eerste.

Alhoewel we niet a-priori de teruggang van bepaalde vissoorten volledig op rekening van de haring moeten schrijven omdat ook gunstige of niet gunstige jaarklassen, in functie van de levensomstandigheden, temperatuur van het water, voldoende voeding, enz... van invloed zijn, toch valt het niet te ontkennen, dat de heer Boddeke het bij het rechte eind heeft. Anderzijds moet de haring ergens toch ook als voeding dienen voor andere vissoorten, die zich dan beter kunnen ontwikkelen, zodat er werkelijk heel wat factoren moeten afgewogen worden. Dat de ene vis zich voedt met de andere is de normaalste zaak en zeker niet tegennatuurlijk. Anders wordt het echter wanneer een bepaalde vissoort zich hoofdzakelijk of in grote mate bezig houdt met het wegvreten van de kuit-eieren en van larven allerhande. Dit betekent een werkelijke uitmoording voor de getroffen vissoort en hierin onderscheidt de haring zich wel in het bijzonder. Besluit in dit alles is dus, dat men de haring niet te streng moet gaan beschermen waarbij de visser dan de rekening in de plat- en ronde visserij aangeboden krijgt.

VANGEN VAN MAATJESHARING TOEGESTAAN

Naar we vernemen, heeft de Commissie te Brussel ingestemd met het terug openen van een visserij op zomerharing in de centrale Noordzee en zou dit op de vergadering van de E.E.G.-ministers voor de visserij op 2 en 3 mei e.k. bevestigd worden.

Dit is nieuws dat in het bijzonder onze noorderburen zal verheugen. We mogen inderdaad zeggen, dat de Nederlandse haringkotters een zodanige traditie in het vangen van de groene maatjesharing bijeengevist hebben, dat we het in feite al die jaren zonde gevonden hebben, dat hieraan een einde kwam. Sinds het haringverbod heeft men nog eens in 1977 een zeer beperkt haringkontingent aan Nederland toegestaan, maar naderhand was het volledig gedaan met het haringfeestend Nederland.

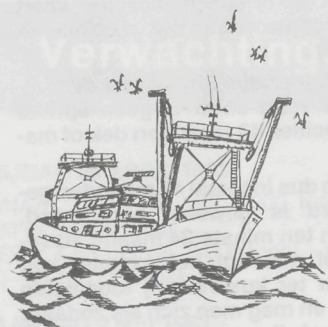
Toch zat het haringverwerkend Nederlands bedrijf niet stil en ging men dan maar de Deense zomerharing uit het Kattegat en Skagerak opkopen om, hetzij ter plaatse zelf aan boord van Nederlandse kotters, hetzij na transport naar Nederland in de plaatselijke verwerkingsbedrijven, om te toveren in een fijne Nederlandse delicatesse, waarvan alleen onze noorderburen het goede recept van bezitten.

De Brusselse Commissie heeft dus het advies van de biologen gevolgd, die van een, buiten

verwachting goed herstellend haringbestand spraken en een bepaalde zomerharingvisserij in de centrale Noordzee gunstig adviseerden. Wat de toegestane hoeveelheden betreft, konden we hier nog niet het juiste cijfer achterhalen, maar het voornaamste is dat het hekken van de dam is, en het principe van een zomerharingvisserij aanvaard. Denemarken had het nu wel anders gewild en onder meer de Deense Euro-parlementarier Kirk, die de Deense haringvisserij vertegenwoordigt, was er hartstikke tegen omdat hiermede het mooie liedje van de kooplustige Nederlanders die de Deense zomerharing gingen opkopen, wel eens voor goed uit zal zijn.

Zullen we nu weerom de haring-race en de grote haringfeesten te IJmuiden kennen, thans tot de dag van de Nederlandse visserij gepromoveerd? We wensen het onze noorderburen van harte toe. Wat we hen ook toewensen is een coördinatie in de aanvoer om een eventuele oververzadiging op een bepaald ogenblik van de markt te verhinderen, een aanvoer die rekening houdt met de opname- en afzetmogelijkheden.

In laatste instantie vernemen we dat aan onze noorderburen 2.000 ton zou voorbehouden worden, hetgeen naar onze mening voor de Nederlandse grote haringvloot toch aan de lage kant is, maar beter dat, dan niets.



SECURITAL

**BESCHERM UW VAARTUIG
TEGEN VANDALISME...
MET ANTI-INBRAAK SYSTEEM**

ESEB

**ALGEMENE
ELEKTRICITEIT
OOSTENDE
059/32.34.43
ZEEBRUGGE
050/54.41.21**

Grootscheepse redding-demonstraties in volle zee

Zoals reeds in enkele voorgaande edities megedeeld gript volgende week dinsdag, 3 mei – of op 6 mei als de weersomstandigheden niet gunstig zijn – een grootscheepse reddingdemonstratie plaats in volle zee. Dat gebeurt op initiatief van het Comité West-Vlaanderen voor de Bevordering van de Arbeid terwijl Commandant Van Eeckhoutte, bevelvoerder van het opleidingsschip „Cdt. Fourcault” belast werd met de coördinatie. Zoals reeds bekend nemen eenheden van de Zeemacht, het Loods- en Reddingswezen der kust, de heliport van de Luchtmachtbasis te Koksijde en het opleidingsvaartuig O.29 „Broodwinner” aan deze operaties deel evenals uiteraard het opleidingsschip „Cdt. Fourcault”. In volle zee zal dan gedemonstreerd worden hoe een gekwetste zeeman van boord wordt gehaald. Een toestand dus die, weliswaar gesimuleerd, toch een duidelijk beeld zal geven hoe zo'n operatie verloopt en vooral welke de moeilijkheden zijn die hiermede kunnen gepaard gaan. Naast de leerlingen en lesgevers van de diverse visserijsscholen zullen ook veel andere functionarissen van de diverse deelnemende instanties de demonstraties bijwonen. Ook radio en TV zullen aanwezig zijn.

Toch nog even herinneren dat de reders die bereid zijn hun treiler ter beschikking te stellen, zich kunnen opgeven via de redactie van ons blad.



Het oppikken van een gekwetste zeeman door een helicopter.

Tijdschriften

„SIRENE” bestaat 60 jaar

„SIRENE” het driemaandelijks maritiem tijdschrift waarvan de hoofdredacteur C. Seghers is, heeft ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan te Antwerpen van de rederij Flandria in 1982, thans een speciaal nummer uitgegeven, dat inzake verzorging en inhoud waardig is van het 60-jarig bestaan van Flandria en waarvan Eugene Van Marcke de grote bezieler is geweest.

Niet alleen de geschiedenis van 60 jaar Flandria wordt daarin weergegeven, welke op de Schelde een onmisbare schakel is geworden voor boottochten, maar hulde wordt daarin terecht gebracht aan de grote bezieler en stichter van de stoombootmaatschappij Flandria, nl. Eugene Van Marcke en zijn familie, die er in geslaagd zijn jaarlijks meer dan één miljoen passagiers langs de Schelde en de haven van Antwerpen te loodsen, sommigen naar verre bestemmingen zoals Zierikzee, Rotterdam en Oostende.

Het prachtig geïllustreerd tijdschrift „Sirene” is de moeite waard om aangekocht te worden. Het kost slechts 100 fr en is verkrijgbaar in het toeristisch gebouw van Flandria op het Steen plein te Antwerpen of bij de administratie A. Mintiens en C. Turnhoutse baan 295 B 2100 Deurne - Antwerpen.

Het examen voor schipper ter kustvisserij

Naar we vernemen zou er voor het bekomen van het diploma van schipper ter kustvisserij in sommige onderwijsmiddelen een misverstand bestaan.

Ons wordt de vraag gesteld, wat men verstaat door ten minste 48 maanden Scheepsdienst, waarvan ten minste 24 ter visserij.

Na ingewonnen inlichtingen bij de bevoegde diensten van het Bestuur van het Zeewezen, dient art. 16 van het brevettenbesluit goed gelezen.

Dit artikel beduidt duidelijk, dat het hier niet gaat om 48 maanden matroos of motorist zijn, maar wel vaart in het algemeen, aan dek of de machiniekamer.

Het gaat hier dus uitsluitend over algemene vaart en er is geen sprake van specifiek 48 maanden dek of machine.

Als men dus in totaal 48 maanden gemonsterd is geweest aan boord, waarvan ten minste 24 maand visserij, moet men tot het examen van schipper ter kustvisserij toegelaten worden en mag men zich als zodanig laten inschrijven en vooraf de lessen volgen.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

Vorige week verkochten drie vaartuigen te Grimsby, namelijk de Z.319 „Philadelphian”, O.315 „Jean Hélène” en de O.313 „Falcon”.

De Z.319 verwezenlijkte een besomming van 1,635 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 630 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde prijs per ben in de aflag geeft van 2.600 fr.

De O.315 zette 557 bennen in de markt, waarvoor een brutobesomming van 1,360 miljoen B.fr. gehaald werd, hetzij een gemiddelde van 2.440 fr. de ben van 50 kg.

Ten slotte geraakte de O.313 aan 1,173 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 403 van onze bennen. Dit geeft een gemiddelde van 2.900 fr. de ben.

Deze vaartuigen, samen met de O.231 en de Z.571 voeren regelmatig hun vis in Grimsby aan, waar men volgens hen vooral voor de pladijs, beter prijzen kan verwachten dan aan de Belgische afslagen. Tevens wint men het naar huis varen uit, maar zeker niet in de zware kosten daar aangerekend, al naar gelang de soort vis.

Schoolschip Mercator

De leden worden uitgenodigd tot de statutaire algemene vergadering van de vzw Mercator, welke doorgaat op **woensdag 11 mei 1983**, te 15 uur in het Provinciehuis te Antwerpen, Microzaal, Koningin Elisabethlei 26 te 2000 Antwerpen.

Op de agenda staan benevens de gewone statutaire aangelegenheden de aanduiding van twee commissarissen gelast met het toezicht over het financieel beleid in 1983. Uittredend en herkiesbaar zijn de heren C.G. Segers en A. De Rijcke.

Verkiezingen voor de Raad van Beheer, art. 11 van de statuten :

Overleden : de heer P.W. Segers

Uittredend : de heer M. Velghe

Uittredend en herkiesbaar : A. Kinsbergen, C. Van Marcke, R. Ghys, A. Westerlinck

Nieuwe kandidaten : J. Huyghebaert en J.P. Schellekens.

Na de algemene vergadering wordt in het auditorium van het Provinciehuis een oude film van Mercator vertoond.

OUTBOARD MARINE BELGIUM VIERT 25-JARIG BESTAAN TE BRUGGE

„Outboard Marine Belgium” vierde haar 25 jaar bestaan te Brugge. Van de produkten die in Brugge gemaakt of van daaruit verkocht worden, wordt gemiddeld 98 procent naar ongeveer negentig landen in Europa, Afrika en het Midden-Oosten uitgevoerd.

Outboard Marine Belgium verschaft werk aan 900 personen. In een kwart eeuw heeft de firma in totaal meer dan twee en een half miljoen produkteenheden verkocht. Per jaar verlaten dus honderdduizend buitenboordmotoren de Belgische productielijnen. Wat de grasmaaiers betreft is men pas gestart met de productie van modellen voor de Europese markt.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

De aanvoer is deze week redelijk goed verdeeld geweest. Nadeel hebben de reders die later verkochten dan maandag niet ondervonden. Intergeheel, de meeste soorten kregen dinsdag hogere prijzen dan de maandag. Kabeljauw steeg tot 90 fr, de grote gul kreeg tot bij de 80 fr en kleine gul noteerde nog ruim 40 fr het kg. Wijting ging vrij vlot van de hand, grote sortering aan rond de 40 fr, kleine aan 20 fr het kg.

Teleurstellende vangsten bevatten dan ook een flink gedeelte Westvis nadat men de visserij op de Monkey Bank verlaten had.

Kanaaltong was erg schaars, een paar vangsten van de West zorgden toch voor rond de 10.000 kg, de andere tong kwam van de kustschepen die ook deze week uitstekende vangsten lukten en er goede prijzen voor kregen. Toch wel iets minder voor tong dan verleden week met de duurste sortering gezakt tot 245 fr en de kleine soorten aan 155 tot 165 fr het kg. De aanvoer van kabeljauw was niet erg ruim en waar er van invoer nu niet veel in huis komt liep de prijs vrij sterk op.

Er werden zeer hoge prijzen betaald voor rog, alle soorten kregen dinsdag meer dan 100 fr. Ook rode knorhaan, vlaswijting en heek kregen erg hoge prijzen. Een paar bennen zonnevis noteerden tot 350 fr het kg, de grote heek tot 144 fr. Schol is erg schaars geweest, de prijs hiervoor blijft dan ook erg hoog en schommelde voortdurend rond de 60 fr.

Eigenlijk kregen alleen de kleine totten van de Monkey Bank geen prijs, een gedeelte werd zelfs opgevangen. Grote totten haalden wel tot 37 fr en, de ietwat grotere schelvis noteerde tot 65 fr. Ondanks al die goede prijzen bleven veel resultaten onder het minimum; de vangsten te klein zijnde.

dag vis tong

VRIJDAG 22 APRIL

WEST			
N.3	10	370	730.223
O.127	12	370	707.225
O.264	12	220	337.966
MONKEY BANK			
O.285	14	220	378.321
O.274	14	280	519.139
N.706	12	190	371.417

MAANDAG 25 APRIL

WEST			
N.40	12	185	344.557
O.279	12	330	620.748
O.123	12	280	602.360
Z.300	5	25	279.095
N.752	12	320	643.608

MONKEY BANK

O.309	15	140	312.396
KANAAL			
O.131	12	180	4000 1.451.272
O.705	10	40	2500 597.606
Z.296	12	177	5000 1.658.490
NOORDZEE			
RI.11	10	220	924.756

DINSDAG 26 APRIL

WEST			
N.45	6	190	372.170
Z.502	14	175	370.076
N.709	13	320	715.349
O.243	15	230	498.936
KANAAL			
O.35	13	210	691.568

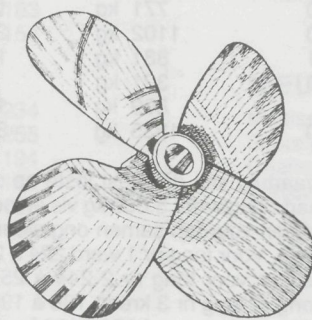
WOENSDAG 27 APRIL

WEST			
N.736	5	20	550 133.472
O.275	13	300	565.760

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden 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

Verwachtingen

VRIJDAG 29 APRIL 1983

KANAAL: Z.34 (40 vis, 4.000 tong) - O.33 (200 m., 6.000 tong).
WEST: Z.53 (55 vis, 2.000 tong) - O.134 (280 vis) - O.135 (170 vis).

MAANDAG 2 MEI 1983

IJSLAND: O.317 (400).
KANAAL: Z.183 - O.83.
WEST of NOORD: Z.98 - Z.424 - Z.19 - Z.39 -

Z.43 - Z.84.

START POINT: O.232.

WEST: O.114.

DINSDAG 3 MEI 1983

WEST: O.128 - N.597 - N.708 - O.229.
KANAAL: O.518.

WOENSDAG 4 MEI 1983

WEST: O.306.
KANAAL: O.303 (of vrijdag).

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 21 APRIL

Z.44 W	1800	320	12	1.521.618
Z.580 WN	800	30	2	334.320
Z.564 WN	300	20	5	245.270
				2.101.208

VRIJDAG 22 APRIL

Z.431 W	1400	100	10	648.091
Z.92 WN	6500	250	18	2.155.924
Z.201/601 K				90.370
Z.471/472 K				183.010
				3.077.395

MAANDAG 25 APRIL

Z.525 W	800	70	12	460.470
Z.99 N	1300	400	11	1.155.820
Z.571 N	1250	750	14	1.684.070
Z.462 KN	1400	170	20	1.235.108
Z.126 W	1500	180	21	1.238.450
Z.569 KRP	200	70	10	432.785
Z.573 KRP	200	90	10	564.445
Z.47 KN	4500	400	21	1.619.520
Z.559 KRP	200	90	10	504.175
Z.507 W	1300	90	12	707.350
				9.602.263

DINSDAG 26 APRIL

Z.14 W	3500	280	15	1.884.680
Z.321 W	1800	140	13	859.350
Z.307 KRP	200	90	11	422.306
Z.560 K		40		152.540
Z.465 W	1300	80	13	653.470
Z.408 W	1500	80	13	521.310
Z.510 KRP	150	90	12	623.536
Z.400 K	800	20		172.750
				5.289.942

WOENSDAG 27 APRIL

Z.284 W	3200	400	12	1.382.800
Z.324 W	4700	370	17	2.306.820
Z.162 W	2500	200	17	1.432.740
Z.84 W	200	380	12	1.066.770
Z.55 K	500	15	4	366.605
Z.201/601 K		40		251.840
Z.471/472 K		30		219.670
				7.027.245

Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.

NIEUWPOORT

DONDERDAG 21 APRIL

GARNAAL		
N.106	82 kg	8.540 fr

VRIJDAG 22 APRIL

GARNAAL		
N.782	164 kg	15.832 fr
N.106	97 kg	9.330 fr
VIS		
N.22	1482kg	255.282 fr
N.710	421 kg	76.493 fr
N.788	725 kg	103.244 fr
N.88	621 kg	112.784 fr
N.720	955 kg	182.136 fr
N.551	439 kg	83.042 fr
N.700	1069 kg	154.595 fr
N.211	548 kg	107.876 fr
N.590	1039 kg	201.912 fr
N.575	1987 kg	323.652 fr

Tien kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr 1 kreeg 244 à 253 fr per kg en tong nr 2 254 à 260 fr per kg. Bloktong of tong nr 3 haalde 196 à 205 fr per kg en fruitong of tong nr 4 188 à 198 fr per kg. Tong nr 5 bekam 184 à 190 fr per kg en kleine tong 167 170 fr per kg. Middenslag tarbot werd tegen 260 à 290 fr per kg genoteerd, varia tegen 140 à 180 fr per kg en griet tegen 180 à 260 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 65 à 70 fr per kg aangekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 3.000 à 3.250 fr de ben en visjes tegen 1.300 à 1.500 fr de ben. Men boekte 2.500 à 3.000 fr de ben, grote zandschar aan 2.100 à 2.250 fr de ben en kleine zandschar aan 1.500 à 1.650 fr de ben. Een goede interesse werd vanwege de handelaars vastgesteld en de geboekte prijsnoteringen mochten lonend genoemd worden.

ZATERDAG 23 APRIL

GARNAAL		
N.782	134 kg	14.770 fr

MAANDAG 25 APRIL

GARNAAL		
N.106	177 kg	14.789 fr
N.782	196 kg	19.221 fr

VIS		
N.346	5574 kg	202.040 fr
N.172	2622 kg	140.553 fr
N.710	251 kg	27.941 fr
N.788	1218 kg	120.138 fr
N.720	1431 kg	217.282 fr
N.575	2310 kg	301.311 fr
N.88	1192 kg	196.531 fr
N.211	733 kg	123.965 fr
N.590	1573 kg	278.660 fr
N.349	1173 kg	191.367 fr
N.700	693 kg	107.860 fr
N.22	1294 kg	207.626 fr

Op de maandagmarkt losten twee vaartuigen van de West en tien kustvaartuigen hun vangst. Tong en westvis werden in ruime mate aangevoerd, zodat iedere handelaar ruimschoots zijn gading vinden kon. Tong nr 1 kreeg 226 à 280 fr per kg en tong nr 2 244 à 250 fr per kg. Voor tong nr 3 of bloktong werd 184 à 190 fr per kg betaald en voor tong nr 4 of fruitong 177 à 185 fr per kg. Tong nr 5 haalde 175 à 180 fr per kg en kleine tong 148 à 158 fr per kg. Middenslag tarbot bekam 270 à 300 fr per kg, varia 180 à 202 fr per kg en griet 180 à 240 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 40 à 50 fr per kg geboekt, middenslag of drieling pladijs tegen 3.250 à 3.750 fr de ben en visjes tegen 1.000 à 1.500 fr de ben. Kabeljauw veilde men tegen 4.000 à 4.500 fr de ben en gul tegen 2.200 à 3.350 fr de ben. De rog

werd in geringe mate aangevoerd en bekam 75 à 95 fr per kg, een partij doorn- of speurhaai werd tegen 3.200 à 3.400 fr de ben aan de koper gebracht. Grote wijting kocht men tegen 2.000 à 2.100 fr de ben op en kleine wijting tegen 1.150 à 1.400 fr de ben. Tongschar werd tegen 100 à 162 fr per kg genoteerd, grote zandschar tegen 1.650 à 1.750 fr de ben en kleine zandschar tegen 1.250 à 1.400 fr de ben. Zeehond kreeg 2.650 à 2.900 fr de ben en knorhaan 2.000 à 2.200 fr de ben. De aanvoer bestond uit ongeveer 20.000 kg vis, voor een totale bruto-waarde van 2.117.134 fr. Eveneens werden door twee garnaalvaartuigen 373 kg garnaal gelost waarvan de prijs van 81 à 92 fr per kg varieerde.

DONDERDAG 27 APRIL

GARNAAL		
N.782	162 kg	18.329 fr
N.106	97 kg	9.513 fr

VIS		
N.738	4967 kg	180.622 fr
N.88	171 kg	52.459 fr
N.788	280 kg	32.915 fr
N.211	871 kg	138.839 fr
N.720	771 kg	159.520 fr
N.590	1102 kg	203.884 fr
N.551	881 kg	154.289 fr
N.349	321 kg	55.964 fr
N.22	809 kg	149.652 fr
N.710	1835 kg	301.886 fr

Eén vaartuig van de West loste op de woensdagmarkt ongeveer 5.000 kg vis en negen kustvaartuigen voerden samen ongeveer 7.000 kg tong aan. Voor tong nr 1 werd 224 à 234 per kg betaald en voor tong nr 2 244 à 255 fr pr kg. Bloktong of tong nr 3 kreeg 186 à 194 fr per kg en fruitong of tong nr 4 174 à 188 fr per kg. Tong nr 5 werd tegen 172 à 180 fr per kg geboekt en kleine tong tegen 152 à 164 fr per kg. Middenslag tarbot bekam 260 à 290 fr per kg, varia 180 à 260 fr per kg en griet 220 à 280 fr per kg. Grote pladijs kocht men tegen 70 à 75 fr per kg aan, drieling of middenslag pladijs tegen 3.300 à 3.500 fr de ben en visjes tegen 1.500 à 1.700 fr de ben. Kabeljauw kreeg 4.250 à 4.500 fr de ben en gul 23.250 à 3.750 fr de ben. Voor grote wijting werd een marktwaarde van 1.800 à 1.900 fr de ben neergepend en voor kleine wijting 1.050 à 1.200 fr de ben. Tongschar haalde 95 à 130 fr het kg, grote zandschar 2.100 à 2.250 fr de ben en kleine zandschar 1.600 à 1.750 fr de ben. Voor knorhaan werd de prijs op 2.000 à 2.250 fr de ben gesteld. Door twee garnaalvaartuigen werd eveneens 259 kg garnaal aangevoerd waarvan de prijs van 94 à 114 fr per kg varieerde.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
22 april	9.290	1.601.720
25 april	20.074	2.117.134
27 april	12.015	1.430.030

GARNAALAANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
21 april	82	6.769	80	88
22 april	261	24.458	91	97
23 april	134	14.770	108	110
25 april	373	34.010	80	92
27 april	259	27.842	94	114

GETIJEN TE OOSTENDE

APRIL

29 vrijdag	0210	500	0856	035
	1435	491	2112	046
30 zaterdag	0251	498	0930	053
	1511	485	2147	052

MEI

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 zondag	0331	489	1002	069
	1547	473	2224	059
2 maandag	0410	471	1037	083
	1623	453	2304	067
3 dinsdag	0452	447	1117	097
	1703	427	2352	079
4 woensdag	0542	421	—	—
	1756	400	1209	113
LK 5 donderdag	0648	401	0051	094
	1915	381	1315	128
6 vrijdag	0807	396	0201	108
	2038	381	1432	136
7 zaterdag	0923	407	0318	112
	2149	395	1549	131
8 zondag	1024	426	0427	105
	2243	415	1654	116
9 maandag	1113	444	0524	090
	2325	434	1742	097
10 dinsdag	1153	460	0607	073
	2359	452	1820	079
11 woensdag	—	—	0642	058
	1226	473	1854	066
NM 12 donderdag	0031	471	0714	048
	1256	485	1928	057
13 vrijdag	0104	489	0748	042
	1331	496	2004	053
14 zaterdag	0141	503	0825	041
	1408	502	2044	050
15 zondag	0222	510	0907	044
	1450	500	2128	049
16 maandag	0310	507	0951	051
	1535	488	2216	050
17 dinsdag	0400	495	1038	063
	1625	468	2310	053
18 woensdag	0457	475	1131	079
	1722	443	—	—
EK 19 donderdag	0603	454	0012	060
	1832	421	1237	097
20 vrijdag	0722	440	0127	067
	1955	412	1356	111

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
- 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
- 3e kolom : Uur van het laag water.
- 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	voor	Oostende
Boulogne	1 h 04	„	„
Calais	0 h 53	„	„
Duinkerken	0 h 21	„	„
Nieuwpoort	0 h 10	„	„
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	„	„
Knokke	0 h 27	„	„
Vlissingen	0 h 53	„	„
Terneuzen	1 h 15	„	„
Antwerpen	3 h 10	„	„
Hoek v. Holland	1 h 42	„	„
IJmuiden	2 h 33	„	„
Rotterdam	3 h 43	„	„

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	voor	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	„	„
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	„	„
Terneuzen	0 h 55	„	„
Antwerpen	3 h 10	„	„
IJmuiden	3 h 48	„	„
Rotterdam	4 h 21	„	„

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	18 april		19 april		20 april	
Lappen	232	236	225	231	225	
Grote	245	255	245	248	242	248
3/4	195	210	195	198	195	200
Bloktongen	190	205			175	182
Vóór-kleine	175	185			164	172
Kleine	162	168			165	169
Slips	155	160			155	159

ZEEBRUGGE

Grote	233	236	236	238	234	236
Bloktong	254	258	256	258	251	260
Fruittong	181	261	178	216	178	196
Schone kleine	178	210	175	196	165	192
Kleine	169	189	168	170	162	168
Tout petit	160	177	155	160	157	163
Slips	156	159	148	152	151	154

NIEUWPOORT

Tong I	226	280			224	234
Tong II	244	250			244	255
Tong III	184	190			186	194
Tong IV	177	185			174	188
Tong V	175	180			172	180
Kleine	148	158			152	164

PLADIJS

OOSTENDE

	25 april		26 april		27 april	
Platen ..	65	75	66		66	
lek (groot-klein) ..	60	70				
Derde slag	55	62	62	57	62	
Platjes	30	42	18	42	18	42

ZEEBRUGGE

I	36	44	48	59	50	54
II	37	40	70	76	48	54
III	43	66	59	63	46	47
IV	37	41	30	34	20	24
V						

NIEUWPOORT

Moeien					70	75
Grote pladijs	40	50			66	70
Drielingen	65	75			30	34
Platjes	20	30				

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE



Burelen en Administratie: Tel. (059) 32.12.10 (5 lijnen) – Fabriek - Oudenburgstwg, 31

Tel.: (059) 70.15.42 / (059) 70.14.41 / (059) 70.70.33

Telex: 810.28 & 821.65 – Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene, polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN
Gedeponeerd merk

SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij: Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk - Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw: Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid: Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	25 april		25 april		26 april		26 april		27 april		27 april		25 april		27 april	
Tarbot grote	345	386	370	398	.....	.....	305	385	379	.....	332	366	270	300	260	290
Tarbot middel	280	.....	300	349	.....	.....	296	300	.....	.....	294	320	180	202	180	260
Tarbot klein	260	.....	190	245	.....	.....	237	268	.....	.....	244	288	.....	.....	.....	.....
Griet groot	232	240	234	240	.....	.....	210	229	230	.....	228	230	180	240	220	280
Griet middel	195	205	195	214	.....	.....	192	208	.....	.....	217	218	.....	.....	.....	.....
Griet klein	155	165	138	183	.....	.....	113	180	.....	.....	137	196	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	70	.....	.....	.....	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	56	62	.....	.....	52	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	24	38	.....	.....	20	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	144	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	110	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	68	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	58	63	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	110	127	.....	.....	.....	.....	95	115	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	100	114	121	.....	135	.....	.....	.....	100	114	95	100	.....	.....
Tilten	.....	.....	84	96	123	.....	123	.....	.....	.....	85	94	92	95	.....	.....
Scherpstaart	.....	.....	114	119	107	.....	145	.....	.....	.....	108	116	75	80	.....	.....
Halve mans	.....	.....	70	82	100	125	106	.....	.....	.....	82	87	75	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	39	.....	45	51	.....	.....	81	.....	.....	.....	35	39	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	60	86	74	84	68	93	69	74	83	91	97	114	80	90	85	90
Gul (groot)	55	61	60	71	.....	.....	61	70	54	65	84	102	44	67	45	75
Gul (middel)	20	45	25	32	.....	.....	29	34	22	43	40	47	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	130	283	.....	.....	208	268	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	135	266	145	260	.....	.....	132	270	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	34	42	38	44	37	41	41	48	33	36	40	48	40	42	36	38
Wijting klein	18	26	23	34	18	22	30	36	20	24	24	32	23	28	21	24
Schar	14	32	23	29	24	45	21	24	22	.....	20	26	28	35	35	45
Steeschol	61	136	48	116	57	114	43	129	46	135	16	102	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	60	65	76	81	45	60	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	37	52	.....	.....	36	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	36	45	.....	.....	23	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	162	95	130
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	25	28	.....	.....	16	19	.....	.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	50	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	60	72	.....	.....	52	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	306	378	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	40	49	.....	.....	45	49	.....	.....	38	43	55	58	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	40	67	57	.....	.....	.....	62	.....	.....	.....	59	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	13	17	10	12	.....	.....	24	.....	6	7	18	.....	40	44	40	45
Rode knorhaan	40	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	17	21	.....	.....	32	.....	.....	.....	10	18	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 19 april** werd aan-
gevoerd : 215 kg. tong, 37 kg. zalm, 211 kisten
kabeljauw, 47 kisten wijting, 41 kisten schol, 42
kisten schar en 8 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 18,20, grote tong 16,80-15,80, grootmid-
del tong 16,20, kleinmiddel tong 15,60-15,20,
tong één 12,60-12,40, tong twee 12,20-12,00,
zalm 18,00-12,20.

Per 40 kg.:

tarbot 696-640, griet 504-328, kabeljauw één
125, kabeljauw twee 198-124, kabeljauw drie
176-104, kabeljauw vier 132-106, kabeljauw vijf
124-73, schol twee 162, schol drie 164-132,
schol vier 110-68, wijting drie 120-56, schar 90-
40, bot 16, finten 21-11, steenbolk 84.

Aan de **woensdagmarkt van 20 april** werd
aangevoerd :

5.500 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 269 kisten
kabeljauw; 69 kisten wijting; 95 kisten schol; 52
kisten schar; 24 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Tarbot 17,78-16,89; grote tong 14,35-14,16;
grootmiddel tong 15,02-14,59; kleinmiddel tong
12,06-11,47; tong één 11,84-11,57; tong twee
10,97-10,53; zalm 14-12.

Per 40 kg :

Tarbot 675-566; griet 600-444; kabeljauw één
198; kabeljauw twee 200-166; kabeljauw drie
180-136; kabeljauw vier 140-116; kabeljauw vijf
136-86; schol één 114; schol twee 150-128;
schol drie 136-26; schol vier 83-75; wijting drie
118-56; schar 76-31; bot 16; finten 15; steen-
bolk 112.

Aan de **donderdagmarkt van 21 april** werd
aangevoerd :

3.465 kg tong; 19 kisten tarbot en griet; 413 kis-
ten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 188 kisten wij-
ting; 357 kisten schol; 415 kisten schar; 48 kis-
ten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Tarbot 18,23-17,33; grote tong 14,20-13,71;
grootmiddel tong 14,80-14; kleinmiddel tong
12,20-11,21; tong één 11,68-11,11; tong twee
11-10,69.

Per 40 kg :

Tarbot 728-592; griet 600-370; kabeljauw één
en twee 190-124; kabeljauw drie 188-108; ka-
beljauw vier 156-108; kabeljauw vijf 136-76;
schelvis vier 102; schol één 104-90; schol twee
134-102; schol drie 132-104; schol vier 112-76;
schar 71-37; wijting drie 120-45; roggen 180-
124; bot 17-16; steenbolk 66-52.

Aan de **vrijdagmarkt van 22 april** werd aan-
gevoerd :

3.380 kg tong; 32 kisten tarbot en griet; 799 kis-
ten kabeljauw; 93 kisten schelvis; 205 kisten wij-
ting; 208 kisten schol; 170 kisten schar; 2 kisten
makreel en 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Tarbot 18,90-17,67; grote tong 14,27-13,61;
grootmiddel tong 14,80-14,27; kleinmiddel tong
11,63-11,02; tong één 11,62-11,03; tong twee
11,18-10,24.

Per 40 kg :

Tarbot 729-584; griet 590-418; kabeljauw één
214-137; kabeljauw twee 210-132; kabeljauw
drie 204-124; kabeljauw vier 160-114; kabel-
jauw vijf 136-65; schol één en twee 156-122;
schol drie 148-114; schol vier 100-84; schelvis
drie 170-160; schelvis vier 102-72; wijting drie
112-56; schar 76-30; makreel twee 144-106;
haai 192-140; poontjes 70-44; steenbolk 81-65;
bot 16; tongschar 280-149.

Aan de **maandagmarkt van 25 april** werd aan-
gevoerd :

13.370 kg tong; 88 kisten tarbot en griet; 1.438
kisten kabeljauw; 229 kisten schelvis; 394 kis-
ten wijting; 1.218 kisten schol; 295 kisten schar;
382 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Tarbot 18,20-17,36; grote tong 14,72-14,06;
grootmiddel tong 14,61-14,29; kleinmiddel tong
11,02-10,27; tong één 10,94-10,68; tong twee
10,86-10,36.

Per 40 kg :

Poontjes 55-26; tarbot 708-548; griet 577-408;
kabeljauw één 162-145; kabeljauw twee 164-
114; kabeljauw drie 136-106; kabeljauw vier
130-110; kabeljauw vijf 122-68; schol één 136-
114; schol twee 138-118; schol drie 130-108;
schol vier 108-98; schelvis één 130; schelvis
twee 124-98; schelvis drie 124-98; schelvis vier
80-70; wijting drie 114-34; schar 60-31; tong-
schar 304-148; roggen 170-16; krab 54; steen-
bolk 62-54.

■ Ook Ierland plant een aangepaste wetgeving
om te beletten dat de Spaans-Britse vlagge-
schepen zich in Ierse havens komen vestigen.
De Spaanse treilers, heringschreven onder
Britse vlag, hebben het thans moeilijk in Enge-
land omdat een onlangs verschenen wet hen
verplicht minstens 75% Britten onder de be-
manningsleden te hebben. Vanuit Ierse havens,
varende op Britse kwota, zou men deze wet
kunnen ontduiken. Tegen het voornemen van
betrokken rederijen om zich in Ierse havens te
vestigen hebben de Ierse reders en schippers
reeds hun bezwaren ingediend bij het Iers de-
partement voor de visserij.

■ Te Howth, de 4de grootste vissershaven gele-
gen op de Oostkust van Ierland, betaalt men op
het huidig ogenblik 115 Ierse pence per gallon
(4,55 liter) voor de gasolie die er per kamion
aangevoerd wordt, hetzij bijna 16 B.fr. de liter!
Dan veronderstellen we nog dat de mededeling
die we doorkregen in Ierse pence aangegeven
werd die lager ligt dan de Britse pence, zoniet
komt het hoger uit. Toch een heel stuk duurder
dan bij ons! Waaraan is dit te wijten? Aan de
koöperatieven die prijzen zo laag mogelijk be-
dingen.

■ In Nederland is een Comité van de Hollandse
Nieuwe (maatjesharing) opgericht, dat zorgt
voor de promotie van de nieuwe maatjesharing,
die... nog moet gevangen worden en waarvan
men vermoedt, dat de haringkotters op 1 juni
aan hun „race” zullen beginnen. Men verwacht
dan de eerste „Nieuwe” tegen eind van de eer-
ste week van juni. Om aan bepaalde handelaars
de lust te ontnemen om met zogezegde „Hol-
landse Nieuwe” eerder te gaan starten, werd via
de media reeds kond gemaakt, dat het hier dan
niet om de echt „Hollandse Nieuwe” zal gaan,
die in feite door Hollandse kotters dient gevan-
gen te worden, door Hollandse zeelui gezouten
en gekaakt en bewerkt. Intussen moet de Com-
missie te Brussel nog altijd een beslissing tref-
fen voor het toekennen van een... kontingent
„Hollandse Nieuwe”. Men kan praktisch te
Brussel niet meer terug, wil men zich niet belach-
kelijk maken.

■ In Nederland wordt men strenger op overtre-
dingen in verband met illegaal vissen met boom-
korren in de 12-mijlszone zodanig, dat de over-
treeders in het vervolg, bij herhaling, niet alleen
een boete en het in beslag nemen van de ge-
vangen vis zullen oplopen, maar eveneens een
tijdelijk verbod om nog in de 12-mijlszone te vis-
sen, en zelfs voor de onverbeterlijken een be-
slagname van het vaartuig! Ook het storten van
een bijkomende waarborgsom van 50 duizend
gulden (880.000 B.fr.) voor de duur van een
jaar, zal verloren zijn wanneer de betrokkene te-
rug in overtreding genomen wordt.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 97 kotters

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
37.961 kg.	Tong	f 459.531,66	van f 12,11
6.725 kg.	Tarbot	f 105.806,81	van f 15,73
117.365 kg.	Schol	f 303.949,38	van f 2,59
35.870 kg.	Kabeljauw	f 92.214,26	van f 2,57
3.368 kg.	Griet	f 37.845,61	van f 11,24
28.570 kg.	Schar	f 38.105,82	van f 1,33
12.475 kg.	Wijting	f 17.868,54	van f 1,43
155.279 kg.	Diversen	f 758.101,47	
397.613 kg.		f 1.813.423,55	

**Viskopers, vishandelaars
en visventers. Geeft meer
voor kwaliteitsvis. Het is
een aansporing voor re-
ders en schippers tot het
aanbieden van verzorgde
vis.**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIË

■ Zelfs in het visetend Engeland werd, aan de hand van een Gallup-onderzoek, uitgemaakt dat een vierde van de huisvrouwen beneden de 25 jaar, nooit vis op hun winkelbriefje staan hebben. Zelfs bij de oudere generatie huisvrouwen boven de 65 jaar, eten 14% nooit vis! Er ligt dus nog heel wat terrein braak voor het uitstrooien van vispropaganda. De Britse Sea Fish Industry Authority heeft dan ook besloten in belangrijke winkelhuizen in het land, verscheidene kook- en bereidingsdemonstraties voor vis te houden.

■ J. Marr & Son, de grote Britse rederij, heeft verleden week vier van zijn treilers naar Cuxhaven gezonden om er te gaan verkopen. De vis, hoofdzakelijk koolvis op de Westerlies gevangen, krijgt voor deze laatste soort, een heel wat betere prijs dan in de Britse afslagen zelf. Het is trouwens ook de reden waarom bepaalde grote Franse treilers eveneens met hun koolvis naar Cuxhaven lopen om er te markten.

■ Van een IJslands vaartuig, de „Ingolfur” die verleden week te Grimsby aan de afslag was, werden 380 bennen door de gezondheidsagenten afgekeurd. Het IJslands vaartuig bracht in totaal twee duizend van onze bennen op de markt (1590 kit).

■ In Schotland kende Peterhead verleden week terug een afslagbesomming van meer dan 1 miljoen pond, hetzij 75 miljoen B.fr. Hiervoor werden 44.100 van onze bennen afgeslagen door 194 vaartuigen over de ganse week aangebracht. Evenredig over de vijf werkdagen verdeeld, zou dit telkens 8.800 bennen per dag zijn. Over de 194 aanvoeren verdeeld, is dit bijna 230 van onze bennen per aanvoerend vaartuig, met een gemiddelde van 1.700 fr. per aangevoerde ben vis.

■ De Schotse topseine-netter „Boys Andrew”, een middenslagvaartuig had verleden jaar de beschikking aan boord over visopsporingsapparatuur ter waarde van 4,5 miljoen B.fr. Al met al verwezenlijkte dit vaartuig over het jaar 1982 toch een topbesomming van 45 miljoen bruto. In het stuurhuis van dit vaartuig vinden we 2 Decca Mk 21 Navigators, 2 Decca 350 T Trackplotters, een Furuno FCVIII kleuren video-sounder, een Atlas 701 visopspoorder, een Kodak CVS895 Cromascope visopspoorder, een Furuno ES7 Sonar, een Decca RM914C radar, een gewone Furuno radar, een gewone Furuno radar, een Sailor VHF en ten slotte Skanti TRP6000 en DS6000 radio's. Wat zou een schipper als Charel Pincket, de beste schipper die we tussen de twee oorlogen gekend hebben, hiervan zeggen?

■ Meer dan 30 duizend bezoekers worden verwacht op de Londense Billingsgate Visbeurs met de traditionele open dag op 15 mei. Een zestigtal firma's zullen er hun uitrustingen tentoonstellen, terwijl evenveel befaamde viswinkels er hun produkten uitstallen. Voor deze gelegenheid wordt eveneens een aangepast 20-bladzijden uitgave aangeboden met 12 bladzijden visrecepten. Terzelfdertijd wordt eveneens aan het publiek aangetoond hoe men vis dient te kuisen en klaar te maken. Voor wanneer zo'n beurs te Oostende?

ALLERLEI

■ Een verbod voor een purse-seine-makreelvisserij in een bepaalde zone vanaf zuidwest-Engeland tot de zuidoostkust van Ierland ligt ter bespreking op de E.E.G.-tafel te Brussel. De Commissie is er voor gewonnen om de Westerse makreelkwota van 400 tot 300 duizend ton terug te brengen, of anders een verbod op de purse-seine makreelvisserij in een brede zone omheen de zuidkust van Engeland tot de Ierse kust, te voorzien.

■ Het elektronisch visnetsysteem dat de visprijzen op de televisie zal weergeven op de verscheidene Schotse, Ierse en zelfs buitenlandse afslagen op het ogenblik van de afslag zelf werd voor het eerst verleden week getoond op de Internationale Schelviskonferentie te Dublin in Ierland gehouden. Aldus zal de groothandel rechtstreeks in verbinding staan met de andere afslagen zonder hun bureau te verlaten. Dit zal natuurlijk tot een nivellering van de prijzen leiden en tot het doorgeven van orders aan andere afslagen tot in het buitenland toe.

■ Een plan om Franse middenslagschepen die op Shetland vissen, een basis in het Schotse Peterhead te bezorgen en waarover tussen de havenautoriteiten van Peterhead en de betrokken rederijen reeds overeenstemming bereikt was, schijnt nu een bepaalde tegenkanting tegemoet te gaan vanwege de Schotse reders en schippers, zodanig, dat het plan eerst zal besproken worden op een vergadering te Peterhead.

■ Uitvoerders van zeevis en visprodukten uit de Verenigde Staten plannen een grootscheepse propagandakampagne te Londen in de zalen van de Amerikaanse Ambassade waar 15 standen met verse en bevroren zeevisprodukten zullen openstaan speciaal bestemd voor Britse invoerders, grootwarenhuizen verdelers en de groothandel. Het initiatief gaat uit van de U.S. Seafood Sales Exhibition.

■ Het oudste vissersvaartuig van Fleetwood, de smack „Harriet”, door onze oudere generatie de zeer gekende „smik” genoemd en gebouwd in 1883, zal omgebouwd worden in een verlofverblijf voor oud wordende vissers, met als plaats Millom op de Dudon-monding. Bijna 2 miljoen B.fr. uit alle delen van Engeland werd reeds voor dit plan bijeengebracht, maar daar moet nog veel bijkomen om dit plan volledig te doen slagen.

■ Van het houden van een speciaal logboek waarin de schipper, sleep per sleep, al de gevangen vissoorten, alsmede het gebied waarin deze gevangen zijn geworden moet inschrijven, zijn de schippers van beroepsvissersvaartuigen van minder dan tien meter vrijgesteld, en zelfs deze van 17 meter over alles, wanneer deze laatste slechts voor 24 uur in zee gaan, te rekenen vanaf het uur van vertrek uit de haven tot het uur van terugkomst in de haven.

■ De EEG-Commissie neemt haar besluiten wat het volvisen van een kwotum vis betreft, op basis van door de betrokken landen opgegeven vangstcijfers. Dit belet echter niet dat de Commissie ook zelf controle-ambtenaren kan aanstellen die toezien op de nationale inspectiewerkzaamheden. Dit zal waarschijnlijk slechts uitzonderlijk gebeuren.

CANADA

■ In het Canadees Kirby-verslag over de visserij wordt een kwotum vis per vissersvaartuig aanbevolen. Hiermede verwacht men dat de ongezonde wedloop tussen de vissers om er de eerste bij te zijn en het meeste weg te vissen, zou ongedaan gemaakt worden. Elkeen zou zijn aandeel vis kennen en zijn visserij er naartoe richten. Ook zou het aan de Canadese vissers toegelaten worden een deel van hun kwotum te verkopen of over te laten aan anderen. Dit laatste principe menen we ongezond te zijn. Inderdaad indien een reder telkenmale, dat wil zeggen elk jaar, winst uit een verkoop van zijn kwotum tracht te halen, zuiver uit eigenbelang, dan worden hierdoor eveneens de belangen van zijn bemanningsleden geschaad.

■ Opdat de haringvisserij in de St.-Laurens golf en in de Fundy-baai in de Canadese wateren voor de betrokken Canadese haringkotters nog renderend zou uitvallen, zal men zich verplicht zien de thans nog 63 eenheden tellende seinevloot met 20 tot 25 eenheden te verminderen. Op welke manier dit zal gebeuren, staat nog niet vast. De Staat kan de haringvergunningen uitkopen, of ook nog uitscheidende bedrijven niet meer door nieuwe verzoekers laten vervangen.

■ De Canadese haringverwerkende bedrijven nemen het niet langer dat de Canadese haringvissers op zee zelf hun lading binnen de 200-mijlszone aan faktorijschepen uit Rusland en Polen mogen overgeven. Volgens de eigen verwerkingsbedrijven schaden de vissers aldus tweemaal de eigen economie van hun land. Een eerste maal omdat zelfde haringen als eindprodukt via Russische en Poolse uitvoer de produkten van de eigen verwerkingsbedrijven op de buitenlandse markten concurrentie aandoen en een tweede maal omdat, door het onttrekken van haring aan de Canadese verwerkingsbedrijven, heel wat jobs ter plaatse verloren gaan, evenals in het vervoer en de handel. Hierbij verzwijgen zij natuurlijk liefst dat de vissers van de eigen verwerkingsbedrijven slechts 5 duizend fr. per ton, of 5 fr. per kgr. kregen en van de faktorijschepen 13 fr. het kgr. (!). Om het hoofd boven water te kunnen houden moet de visser aan 13 fr. kunnen verkopen. Het probleem is dus meteen opgelost als ook de eigen bedrijven 13 fr. geven.

INDIË

■ In Indië is een verzoek om vis in aluminium dozen in te leggen in plaats van in vertinde dozen, gunstig uitgevallen. Voor Indië betekent dit heel wat, omdat het tin moet ingevoerd worden en heel wat duurder uitkomt. Indië, dat achterop ligt tegenover verscheidene andere landen in het op de wereldmarkt brengen van ingeblikt voedsel, zal hierdoor een gedeelte van de achterstand kunnen ophalen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DENEMARKEN

■ In Denemarken, een bij uitstek visserijland, gaat een manifestatie zoals een Wereldvisserijtentoonstelling niet ongemerkt voorbij. In Kopenhagen gaat deze nu door van 18 tot 22 juni 1983 en men meldt reeds, dat meer dan drie honderd standen ingenomen zullen worden en dit uit meer dan 20 verschillende landen. Het Deense ministerie van de Visserij zal met een speciale stand aanwezig zijn. De nieuwe visopsporingstechnieken zullen zeker wel speciale aandacht trekken.

■ Ook Deense kusttreilers durven nog al eens een haastig trekje in verboden viswateren wagen. Dit gebeurde onder meer praktisch onder het strand en de duinen van het Duitse Helgoland door de L.732 en L.322. Zij werden door de Duitse kustwachter „Helgoland” opgemerkt en opgebracht. Beiden hadden redelijk veel kabeljauw en gul aan boord. Dit zal wel dure vis geworden zijn.

VERENIGDE STATEN

■ Op de Oostkust van de Verenigde Staten (zijde Atlantische Oceaan) hebben vissers een actie voor de rechtbank van Boston ingesteld om de verkoop van uitgestrekte olieconcessies te verbieden, die de rijke visgronden van de St.-Georges Bank bedreigen. Het is inderdaad tot nog toe altijd zo, dat het de visserij is, die soms sinds eeuwen een traditionele visserij in bepaalde gebieden uitoefent, die de plaats moet ruimen voor nieuwbakken olieindustrieën. Deze laatste krijgen dus wel het alleenrecht van uitbating in bepaalde gebieden terwijl de visserij verjaagd wordt. Ergens klopt dit niet, maar we weten wel, dat geld en kapitaal, recht maakt wat krom is. We zijn benieuwd naar de uitspraak van de wijze vaderen van de Boston-rechtbank.

■ In Daytona Beach in Florida, Verenigde Staten, is men thans bezig aan het in productie brengen van koelingssystemen voor grote treilers, waarbij het opslaan van ijs totaal tot het verleden zal behoren. Volgens de producent zal één jaar besparing aan ijs reeds ontstaan om het complete koelingssysteem te installeren. De energie nodig om de koeling draaiende te houden, zal kunnen uitgewonnen worden op de brandstofbesparing vanwege het feit, dat het vaartuig minder belast zal worden omdat het nu geen tonnen ijs meer moet mede nemen en minder diep in het water zal liggen, dus minder weerstand bij de vaart en minder brandstofverbruik. Het koelingssysteem kan het visruim op -15 tot -20 graden houden. Men kan ook de vis licht bevroren houden en de kwaliteit van vis op deze manier bevroren, schijnt beter te zijn dan deze van vis in ijs bewaard. In elk geval slecht nieuws voor de ijsfabrieken.

■ Door de Staat Alaska zijn 5 nieuwe 10-meter patrouilleboten in dienst genomen, uitgerust met een motor van 250 Pk en speciaal ingericht om illegaal vistuig op te halen en aan boord te nemen, hiervoor is eveneens een powerblock aan boord. Illeqaal uitgezette zalmnetten en

krabbenpotten worden met de hulp van een speciale ophaler aan boord genomen en de ankers met behulp van een hydraulische ankerwinch.

CANADA

■ De visserij in Canada heeft in de laatste jaren, nadat in '76 de 200 mijlszone in voege genomen werd, een zeer grote uitbreiding genomen. Thans wenst Canada zich zelfs te meten, in het domein van het maritiem wetenschappelijk onderzoek, met de twee supermachten ter visserij, Japan en de Sovjet-Unie en zal daarom een onderzoekingscentrum bouwen, die zo maar eventjes 1,2 miljard B.fr. zal kosten! Het Instituut krijgt de naam van „Newfoundland Institute of Fishery and Marine Technology in St. Johns. Er zal accommodatie aanwezig zijn voor... 900 studenten en in de plaats komen van de provinciale visserij scholen. Men hoopt met de aanvang van de bouwwerken in september e.k. te beginnen de 3 jaar het kompleks volledig af te hebben. In het Instituut zullen 7 fakulteiten ondergebracht worden, over marine-onderzoek, technologie in de visserij, elektronika in de visopsporing, bewaarmethoden voor de gevangen vis, enz.

ALLERLEI

■ Volgens een onderzoek in de Verenigde Staten kan aangenomen worden, dat de helft van de vangsten van de vissersvaartuigen terug over boord gezet wordt als niet commercieel, niet gewild, enz. Opvallend hierbij is echter, dat dit als dode of als stervende vis terug in het water terecht komt en aldus één der ergste oorzaken voor een bedreiging van de visbestanden. Men tracht hieraan wat te doen. Wij zelf menen, dat het opvoeren van de maaswijde van de netten en bepaalde vangstechnieken zoals de wrakvisserij met staande netten waar slechts volwassen vis met de kieuwen in de mazen blijft haken, tot nog toe in dit verband, het best naar voor komen.

■ Om een renderende visserij te bekomen is het duidelijk, dat men de vissen zou moeten in scholen samen kunnen brengen. Dit gebeurt somtijds op natuurlijke wijze zoals het samen optrekken en of het verzamelen voor het kuitschieten in zones met aangewezen temperatuur en zoutgehalte van het water en geschikte diepte en bodem, maar men heeft dit ook reeds kunstmatig betracht bij middel van geluiden en geuren, die de aanwezigheid van de natuurlijke prooi van betrokken vis nabootsen, enz. Men zou kunnen zeggen, waar eindigt het?

DUITSLAND

■ Het modernste Duitse visserijwachtschip de „Seefalke” om wie een bepaalde tijd terug zoveel te doen was wegens het verkeerd opleiden van een Nederlandse treiler, heeft herhaaldelijk met machinepech af te rekenen en ligt meer voor herstelling in de haven dan op zee. De beide andere visserijwachtschepen, de „Meerkatze” en de „Frithjof” moeten het dan maar doen, die heel wat ouder zijn maar op een goede staat van dienst kunnen bogen.

■ Aan de A.F.Z. Hamburg ontlene we, dat de vele stormen uit westelijke richting in de maanden december tot en met februari voor een bijzonder goede verluchting van de onderste waterlagen van de midden-Oostzee gezorgd hebben, waardoor mineraal- en zuurstofrijk water voor een vermeerdering van het zuurstofgehalte van het bodemwater gezorgd heeft. Anderzijds werd door het onderzoekingsvaartuig „So-lea” vastgesteld, dat het schelvisbestand in de midden-Oostzee zich terug in een zeer bevredigende toestand bevindt.

SPANJE

■ Thans vernemen we van bepaalde zijde dat het Spaans visserijbedrijf, waarmede dan voornamelijk het be- en verwerkingsbedrijf bedoeld wordt, enigszins bezorgd is voor de voor de deur staande toetreding tot de E.E.G., omdat dit eveneens beduidt, zich onderwerpen aan de veel strengere hygiëne-reglementering voor vis en visproducten. De Spaanse „nonchalance” en gemakzucht komt hiermede moeilijk overeen. Wij laten opmerken dat dit een bezorgdheid is, die het Spaans visverwerkingsbedrijf zelf tot uiting brengt.

ALLERLEI

■ Wat de inmaakbedrijven en de visverwerkingsbedrijven betreft, valt een neiging vast te stellen, om minder zout aan de geprepareerde waren toe te voegen, waarschijnlijk omdat altijd meer en meer gewaarschuwd wordt door de geneeskundige diensten, en dit in het bijzonder voor mensen van een zekere leeftijd, minder zout te verbruiken. Als kind waren wij beschaamd wanneer we slechts konfituur alleen op onze boterham hadden zonder vet. In onze welvaartstaat prijst men dit nu aan! Het kan verkeren zij Bredero.

NEDERLAND

■ Op 6 en 7 mei gaan in het Nederlandse Bergen de Visserijdagen door, waar vooral het akzent zal gelegd worden op een betere afzet en betere verkoopsmogelijkheden voor de visproducten. De bijeenkomst gaat door in de Volkshogeschool. De heer Tienstra, directeur van de Nederlandse visserij bij het ministerie van landbouw zal de voornaamste spreker zijn.

■ In het Nederlandse Rotterdam-Doelen, is ter gelegenheid van bijeenkomst over „Nederland en de rijkdommen van de Zee” de zeevisserij er eens te meer bekaaid uitgekomen. De overheden met de ministers aan kop, hadden het vooral over de belangrijkheid van de off-shore industrie, hetzij de gasoliewinningen, de gasbellen, en de mineralen. De visserij kwam er slechts als 5de wiel aan de wagen uit, en dit niettegenstaande de betrekkelijke belangrijkheid van de Nederlandse visserij, die toch nog altijd goed is voor een goede 25 miljard B.fr. aan export. De assepoesterrol voor de visserij zal er zeker met de tijd niet beter op worden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ZEEROBBEN VERSLINDEN IN DE BARENTSZEE MINSTENS 1,5 MILJOEN TON VIS!

Aan de hand van proefnemingen, die men in grote akwariums deed, waarin vis en zeerobben samengebracht werden, en aan de hand van wat de zeerob dagelijks aan vis verorberde, heeft men berekend dat de Groenlandse zeerob in de Barentssee minstens 1,5 miljoen ton vis wegvreet. Dit werd nagegaan in tanks met een waterdiepte van 2 tot 3 meter. In tanks met een waterdiepte gaande tot 15 meter wordt dit nog heel wat meer.

Noorse marinebiologen zullen dit thans proef-ondervindelijk nagaan in de Barentssee. In september eerstkomende zal het Noorse team voor dit eksperiment naar de Barentssee trekken. De maaginhoud van de zeerobben zal nagegaan worden en hierdoor zal, aan de hand van de er in zich bevindende vissen, en naar gelang van de toestand van deze vissen, vers, begin van vergaan, half vergaan of visgraatresten, enz., zal de hoeveelheid vis die de zeerob in een bepaalde periode tot zich neemt, juist kunnen bepaald worden. De Noren zullen in dit verband samenwerken met Russische marinebiologen. Men weet dat de zeerobben een voorkeur hebben voor jonge kabeljauw, lodde, schelvis, zalm, octopussen en garnaal. Maar tot nu toe, heeft men altijd gegist naar de hoeveelheid die de zeerob dagelijks wegvreet. Het waren altijd grote hoeveelheden die men vooropzette zodanig, dat men zelf bang was dat deze hoeveelheden overdreven waren. Aan de hand van de tanktesten zou de uitdunning die de zeerobben in de visbestanden houdt, echter nog heel wat hoger liggen.

In dit verband heeft Noorwegen reeds laten weten, dat het zal verder gaan met het binnen de perken houden van de zeerobben, alhoewel ondertussen de jagersschepen van 10 tot 7 teruggebracht werden. Toch heeft de Noorse regering een koncessie gedaan met te laten weten, op de jaarlijkse vergadering van het Zeerobbenkomitee gehouden te Aalesund, dat er geen jonge babyrobben meer zullen gejaagd worden. Dit werd trouwens reeds aan de E.E.G. medegedeeld.

Inderdaad wanneer het hoofdmotief voor het doden van zeerobben, de bescherming van de visstand is, dan kan moeilijk het in leven laten van de volwassen, jonge afwerpende zeerobben verdedigd worden daar waar men zich slechts aan het doden van babyrobben houdt. Dit is natuurlijk ook een middel om het zeerobbenbestand binnen bepaalde perken te houden, maar geeft heel wat meer voedsel aan de bezwaren en manifestaties van de Greenpeaceers en andere Groenen.

In elk geval, indien de bevindingen die de Noorse biologen opdeden bij waarnemingen in akwariumtanks, zich in de Barentssee bevestigen, dan is het duidelijk, dat de onbelemmerde uitbreiding van de zeerobben en het aantal zeerobbenkoloniën een werkelijk en zelfs het grootste gevaar uitmaakt voor de visstocks. De zeerobben zetten zich in grote massa voort en stichten altijd meer en meer koloniën, tot op de

Schotse eilanden. Ze hebben geen natuurlijke vijanden of het zijn de eskimostammen die de volwassen zeerobben in zeer beperkte mate jagen om in hun onderhoud te kunnen voorzien en ook wel in geringe mate voor handelspraktijken in zeerobbenprodukten. Dit is echter te verwaarlozen.

Zelfs indien de voorzichtigste schattingen van 1.5 miljoen ton vis, in de Barentssee alleen reeds, door de zeerobben jaarlijks verslonden, zich bewaarheid, dan zal dringend gesleuteld dienen te worden aan het beperken van de zeerobbenstand, wat de reacties ook al mogen wezen van bepaalde kringen. We menen dat het dan echt tijd zou worden, dat de vissers ook eens op straat komen om bepaalde heethoofden op hun plaats te zetten. Deze zouden dan best beginnen met nooit geen vlees meer te eten, noch kip noch kalkoen, die men speciaal houdt en vetmest om met Kerstmis te slachten. Het is echter altijd gemakkelijk zich in het daglicht te stellen door repen in andermans leder te snijden.

GROOT-BRITTANNIE

■ Om de volledige migratie van de vissen op de bodem te kunnen volgen, heeft men in een laboratorium Van Lowestoft in een speciaal kokertje van 7,4 cm. met een diameter van 2,2 cm. een montage ingebouwd met kompas, een ringmagneet met open segment-rotor-disc die infra-rode signalen uitzendt, een transponder, een akoestieke transducer en twee cellensets voor voeding van het geheel. Dit kokertje weegt in het water ongeveer 8 gram en wordt met stalen pin- nen op het lichaam van de vis bevestigd. Men heeft verschillende vissoorten gevolgd en op een bepaald ogenblik stonden de laboranten toch wel voor een puzzel, wanneer een vis in nauwelijks 80 minuten, negen achter elkaar volgende cirkelomtrekken aflegde. Andere vis, zoals de pladijs, maakt van de getijstroom gebruik om zich in zee te verplaatsen, en dit soms her en der. Andere vis houdt een vaste koers- richting aan. Aan de hand van deze koker kan men ook de diepten en gedragingen nagaan. Een vis die in scholen zwemt en die zo een kokertje draagt, kan ook de verplaatsingen van de scholen aanduiden of verklikken zoals men het wil. Al deze studies kunnen ten slotte leiden tot nieuw visopsporingsapparatuur op voorwaarde, dat men dan de ontvanger die op de uitzendingen van het kokertje reageert aan boord van het vaartuig heeft.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



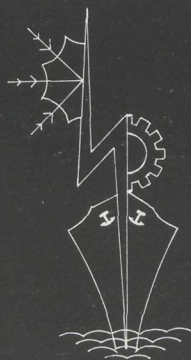
Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

70.38.79 L. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

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



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

