



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 24 JUNI 1983 - NR. 24



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 !

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

DE TOESTAND VAN ONZE VISSERSHAVENS AAN DE KUST EN DE GEVOLGEN

Het wordt tijd dat de verantwoordelijke instanties harder optreden!

In ons vorig nummer hadden we het over de ver-
waarlozing van onze vissershavens en de kuis-
banken aan de kust en de oorzaken er van.

In de eerste plaats wezen we op het wrak dat se-
dert september 1981 op de kuisbank van
Nieuwpoort lag en toen daar was gebracht, na-
dat het als sportvisser aan de vismijn van
Nieuwpoort gezonken was en de eigenaars er
niet meer naar omkeken.

Het was immers ook een meer dan 25 jaar oud
vissersvaartuig, in Frankrijk door drie avontu-
riers gekocht, om er hier de zogezegde (?) lijn-
of sportvisserij mee uit te oefenen en nadat ze
zagen wat het zou kosten om het in orde te bren-
gen en groot geld te verdienen, het eenvoudig
lieten liggen, totdat het er zonk en het Ministerie
van Openbare Werken er zeker 500 duizend
frank kosten aan had om het te verwijderen en
ergens op de kuisbank te brengen, waar het ook
reeds sedert twee jaar (sept. 1981) te rotten lag
en in de weg van yachten en vissersvaartuigen
die er hun vaartuig kwamen herstellen of kuisen.
Nu is dit er in een paar dagen uit noodzaak ge-
sloopt.

Benevens dit vaartuig aldaar, lag ook te Oosten-
de sedert lang in stukken en brakken een afge-
dankt vaartuig op de kuisbank zodat bij ongeval-
len als deze met de Z.34 men zich afvraagt waar
men terecht kan met een lek geslagen gelicht
vaartuig, vooraleer op een werf tot de herstelling
of sloop kan overgegaan, zonder gevaar ook
hier nog meer averij op te lopen.

Dank zij de medewerking van de waterschout
van Nieuwpoort, de goodwill van het Ministerie
van Openbare Werken, S.C.A.P. en aannemer
Braet van Nieuwpoort, werd donderdag het
wrak te Nieuwpoort met een paar krachtige bul-
dozers in enkele uren vernield en de stukken op
braakliggende gronden van de Staat gelegd in
afwachting dat het op een stort terecht komt,
tenware ondertussen door ijverige zwervers de
nog bruik- of verkoopbare stukken van de mo-
tor, winch, enz., 's nachts vlug weggehaald wor-
den.

Niemand twijfelt er aan dat dit zal gebeuren, als
men weet, hoeveel toestellen aan boord van in
de havens liggende vaartuigen gestolen wor-
den, die achteraf hun weg vinden bij sport- of
lijnvisserij of andere landelijke liefhebbers.

Daardoor kon eventueel voor nazicht de Z.34
gelegd en kunnen van nu af vissersvaartuigen
en yachten, opnieuw, zonder gevaar tegen een
wrak te stoten, opgelegd en gekuist, in afwach-
ting dat nieuwe avonturen de kuisbank onveilig
maken.

Te Oostende stonden we voor dezelfde feiten
en moest hier ook, dank zij de medewerking van

de loodsdiensdiensten, de havendienst en al wie er
nodig was, of kon toe bijdragen, het schip na na-
zicht veilig in de haven binnengebracht worden.

En dan spreken we niet over de toestand van de
tijhaven van de vissershavens van Oostende,
waar talrijke sport- en lijnvisserij liggen, die dit
gedeelte van de haven gebouwd zijnde voor de
kustvisserij, die er zich 's morgens moeten tus-
sen wringen om hun vis en garnaal ter vismijn te
kunnen aanbieden. Ook hier is geen orde noch
regeling omdat allerlei private invloeden een ge-
zonde regeling in de weg staan.

Want waarvoor bestaat het Montgommerydok?
Zo sportvisserij uit Oostende willen vertrekken,
dat ze het doen vanaf de visserskaai. Dan zullen
de handelsinstellingen aldaar er misschien nog
iets aan hebben, waar ze nu 's morgens de om-
geving van de vismijn met auto's, kamionetten,
enz. gans de dag volzetten, **er niets voor beta-
len** en 's avonds vlug verdwijnen. Andere auto's
moeten overal parkeergelden betalen. Hier val-
len allerlei vreemdelingen met 30 à 40 auto's
binnen, parkeren er gans de dag zonder één
cent te betalen en verdwijnen dan.

We hebben vorige week ook gewezen op de
wantoestand die in de vissershavens van Zee-
brugge heerst, waar bij zwaar weder ongeluk-
ken niet te vermijden zijn, maar waar gelukkig
op de kuisbank eindelijk orde is gebracht en de
wrakken die er lagen volledig verwijderd wer-
den.

Deze toestanden, welke alleen de aandacht
gaande houden, eens er zich een ernstig voor-
val voordoet, wijzen er op, dat bij de verantwoor-
delijke overheid men te lankmoedig is ofwel na-
latig ofwel afschrikt voor maatregelen, die meer
en meer nodig blijken, maar waar ook private in-
vloeden het beletten.

Vorige week moest een oude loodsboot die als
sportvisserij regelmatig uitvaart en waarop elke
passagier 700 fr. moet betalen, zonder drank en
voeding, ook al voor een lek met meer dan 40
passagiers ter hulp gesneld en gelukkig te Oost-
ende op de slip geplaatst te kunnen worden.

Anderzijds als men vaststelt hoeveel oude
wrakken er als sportvisserij of pleziervaartuig, de
wijde plas kiezen en met welke schepen men te
doen heeft, dan stelt men zich toch de dringen-
de vraag of het niet groot tijd wordt, nu veel
strenger op te treden bij nazicht van vaartuigen
als zodanig ingeschreven vooraleer hen nog
een bewijs van zeevaardigheid verleend wordt.

Men meldt ons gebrek aan personeel, gebrek
aan een doelmatig reglement. Maar dan stelt
zich de vraag of dit alles opweegt tegen de be-

veiliging van mensenlevens van wie zeer velen
niet weten wanneer ze in zee gaan, hoe het
daarmee gesteld is. Te gemakkelijk wordt dit
alles toegelaten. Te gemakkelijk worden allerlei
oude schepen in het buitenland of waar ook ge-
kocht om er achteraf onder de mom van sport- of
lijnvisserij, groot geld uit te slaan, zonder zelf er
veel te moeten voor betalen.

Deze vaartuigen krijgen honderden liefhebbers
als passagier, die vooral tijdens de weekends 's
morgens vroeg per auto of zelfs kamionette de
havens aandoen, zich melden, 700 fr. per dag-
reis betalen en 's avonds bij het terugkomen in
de haven onmiddellijk opnieuw verdwijnen.

En dan spreken we niet over hoe het er aan
boord van vele dezer schepen gesteld is, welke
schade ze berokkenen aan de visstand met on-
dermaatse netten, wat er gedronken en ge-
schonken wordt, in zoverre dat klachten van
restaurateurs, hoteliers en winkeliers veelal niet
als ongegrond moeten aangezien worden.

En dan spreken we ook niet over nog een ander
soort sportvisserij zoals deze die destijds de af-
gedankte N.7 van een reder uit Diksmuide aan-
kochten om er allerlei bandietenstreken en alco-
holsmokkel mee uit te halen, vreemd gespuis
dat daarvoor uit Luxemburg kwam om overal te
stelen en te roven, waar ook, en de buit op het
schip stapelden, maar plots, ontdekt zijnde,
vaartuig en wat nog overbleef, aan zijn lot over-
latend.

Ook dat waren sportvisserij!

Over al deze wederwaardigheden met sportvis-
serij zijn er mooie detectieveromans te schrij-
ven.

En spijtig genoeg dient vastgesteld dat, toen de
hogere overheid een paar jaren geleden orde op
zaken wilde stellen, bepaalde overheidsmen-
sen hun invloeden deden gelden om een fat-
soenlijke regeling, zoals dit in Frankrijk tegen
alle verwachtingen in al het geval is, te kelderen
omdat zij of hun vrienden daarbij baat hebben.
Want met ondermaatse netten, enz., wisten ook
zij de visserij op tong en garnaal te bedrijven en
er zelfs een zaakje van te maken.

Dit alles zijn geen fabels maar werkelijkheid.

Dat onze maritieme overheid, Openbare Wer-
ken en deze van Landbouw waaronder de vis-
serij ressorteert, ten huidige dage veel kopzor-
gen hebben, is ons bekend. Kritiek is gemakke-
lijk!

Maar het moet gezegd: men is bij ons te lank-
moedig en te goedgelovig om nog te dulden, wat
meer en meer een feit is: een anarchie uit zucht
naar geld, drank en...

P. Vandenberghe.

„STENA NORDICA“: NIEUWSTE AANWINST VOOR SEALINK

De Minister van Verkeerswezen en P.T.T., Herman De Croo meldt dat, nadat de Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.), die in samenwerking met haar Engelse poolpartner Sealink U.K. Ltd (dochtermaatschappij van de Britse Spoorwegen) de kortste en ook veruit de frequentste scheepvaartverbinding voor passagiers, auto's, autobussen, vrachtwagens, enz. tussen België en U.K. verzorgt (tot niet minder dan 18 overvaarten per dag in elke richting) in het begin van 1982 de „Stena Nautica“ — later omgedoopt tot „Reine Astrid“ — in de vaart gebracht heeft, zij

nu omstreeks half juni 1983 een nog groter schip op de Oostende-Dover/Folkestone lijnen zal inzetten. Het gaat hier om de „Stena Nordica“, die door de R.M.T. van de Zweedse rederij „Stena“ gecharterd werd.

Deze twee opeenvolgende recente wijzigingen aan haar vloot, passen in de politiek van de R.M.T. die er naar streeft de rendabiliteit van haar diensten te verhogen inzonderheid door de paar kleinere schepen die haar nog overbleven (en enigszins verouderde) te vervangen door grotere, modernere eenheden en aldus haar

cliëntele meer mogelijkheden en nog meer service te kunnen aanbieden. In die optiek werden trouwens ondertussen reeds de „Roi Baudouin“ en de „Princesse Astrid“ verkocht.

Zowel qua afmetingen als op het stuk van voerscapaciteit, wordt de „Stena Nordica“ de grootste eenheid van de R.M.T.-vloot die voortaan dus o.m. zal bestaan uit niet minder dan 7 moderne en ruime „multipurpose“ schepen. Hierna haar voornaamste kenmerken:

Technische gegevens

tonnage: 6.524 brt
lengte: 125 m
breedte: 23,30 m
diepgang: 5,50 m
kruissnelheid: 22 knopen

Capaciteit

Passagiers: 1.500
Voertuigen: 425 personenwagens
of 70 vrachtwagens of trailers van gemiddeld 12 m lengte
of een overeenstemmende mix van personenwagens, autobussen of vrachtwagens.

Vanzelfsprekend zijn er ook de gebruikelijke voorzieningen op het stuk van comfort en welzijn van de passagiers: restaurant, snack-bar, bars, tax-free shops, enz.

De „Stena Nordica“ zal dagelijks twee heen- en terug overvaarten verzorgen tussen Oostende en Dover (Eastern Docks) en dit op de volgende geplande (en vroeger gepubliceerde afvaarten):

vanuit Oostende: te 06.00 en te 18.00 u. (Belgische tijd)
vanuit Dover (E.D.): te 10.00 en te 22.00 u. (Engelse tijd).



De nieuwe pakketboot van de RMT, de „Stena Nordica“, liep vrijdagavond de haven van Oostende binnen.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers

S.V. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059) 32.29.51

Ter aandacht van Minister Decroo...

HET TOERISTISCH VERKEER OP DE LIJN OOSTENDE- DOVER-FOLKESTONE

Lichte terugloop toerisme maar goede
vooruitgang van vrachtverkeer

Door de kustmedewerker van het uitstekend maritiem dagblad „Antwerpse Lloyd”, met name de heer Van der Zee, werd in het nummer van zaterdag jl., welke wij op een andere plaats weergeven, een overzicht gegeven van het toeristisch verkeer en vrachtvervoer op de Oostende-Doverlijn tijdens het eerste kwartaal 1983. Daaruit blijkt tot elke wensende verwondering voor wat het eerste gedeelte betreft, een lichte achteruitgang van het toeristisch verkeer maar een gevoelige stijging van het vrachtvervoer. Deze medewerker wijst dat vooral aan de concurrentie van de Franse veerhavens en tenslotte aan de handelsbalans voor wat de invoer uit Engeland betreft. Wat dat laatste gedeelte betreft, kan hij gelijk hebben, gezien de kwotering van het Engels Pond. Maar wat het toerisme zelf betreft, kunnen wij zijn zienswijze, met de ervaring en de relaties welke wij in Engeland hebben, niet delen. Bij ondervinding maken wij regelmatig gebruik van de lijn Oostende-Dover, hetzij per Jetfoil hetzij per pakketboot. Als het toeristisch verkeer achteruit is gegaan, dan dient gezegd, dat er in tegenstelling met de toestand in België, door de Franse exploitanten in dag- en weekbladen, of via folders en inlichtingsburelen, een geweldige publiciteit gemaakt wordt wat een grote invloed heeft.

Onlangs hadden wij de gelegenheid te spreken met mensen uit Deinze die, ingevolge het slechte weer, de terugreis uit Engeland met de Oostende-Doverlijn moesten maken omdat er op de lijn Dover-Calais gestaakt werd. Toen wij hen wezen op het onstandvastige van die Franse lijnen bij stakingen, slecht weder, enz., antwoordden zij ons met de wagen vanuit Deinze naar Calais gereden te zijn, waar zij de wagen lieten staan, bewerdend dat de overtocht Calais-Dover en terug goedkoper was. Het was om die reden dat zij de reis via Calais hadden gemaakt. Zij erkenden echter niet af te weten van de Oostende-Doverlijn. In het verder gesprek wezen wij op het feit, dat zij daarvoor hun auto van Deinze naar Calais en terug hoefden te brengen wat 280 km vertegenwoordigt met alle ongemakken, terwijl de afstand Deinze-Oostende en terug slechts 130 km bedraagt. Verder is de Oostende-Doverlijn veel zekerder en frekwenter en wordt bij alle weer, dag en nacht, uitgevaren. Ook wordt, en dat weten wij bij ervaring, veel meer comfort geboden, en is deze dus duidelijk aantrekkelijker. Toen de reis ten einde was, erkenden deze toeristen de feiten, maar beweerden zij terecht, dat zij dat eerder niet wisten en dat de meerprijs van 500 fr. voor vier personen ruimschoots vergoed wordt door al de voordelen die de Oostende-Doverlijn biedt. Een andere opmerking welke wij zelf te maken hebben is, dat er voor onze prachtige lijn veel te weinig propaganda wordt gevoerd en dat de Belgische dag- en vooral de weekbladen in West-Vlaanderen daar veel te weinig aandacht aan besteden. De Fransen en Nederlanders zijn chauvinisten die eerst hun eigen lijnen gebruiken en aanbevelen. De Belgen denken er gewoon niet aan hun eigen nationale instellingen financieel of moreel te steunen of te bevoordelen.

EN HET VRACHTVERVOER?

Wat het vrachtvervoer betreft, dient ook hier op een uitstekend ingerichte dienstverlening gewezen maar tevens, dat er te Oostende een veel te groot gebrek heerst aan parkeer ruimte en de bestaande op diverse plaatsen verspreid liggen. Nochtans ligt de lijn uitstekend op een paar honderd meters van de autosnelweg maar is het dringend nodig voldoende parkeer ruimte te creëren, die het kruispunt aan het stadhuis, waar men de autostrade neemt, vermijdt. Die plaatsruimte is nochtans volledig aangewezen en kan zonder onteigening verwezenlijkt worden. De verlaten staatsterreinen nevens het Maria Hendrikapark (het oud terrein van V.G.O.) vertegenwoordigen in hun geheel een prachtige parkeerplaats, rechtstreeks bij aankomst naast de spoorweg gemakkelijk te bereiken en slechts enkele honderden meters er van verwijderd. Vandaar uit kan het tracé, welke nog steeds op uitvoering wacht, om de autostrade en de kustbaan naar Knokke te bereiken, doorgetrokken, waardoor al het zwaar verkeer van en naar de Oostende-Doverlijn, uit het stadscentrum aan de Kapellebrug en het rondpunt vóór het stadhuis kan afgeleid worden.

En ook de baan naar Knokke en de Oostkust zou daardoor afgeleid worden voor zwaar vervoer.

De verwezenlijking van dit alles is aangewezen. De terreinen liggen braak! Waarop wacht men om het ten uitvoer te brengen? Het zou het Ro-Ro-vrachtverkeer aan de RMT-terminals van het Zeestation zeer ten goede komen en voor alle firma's die er gebruik van maken, een enorme tijdsbesparing betekenen en voor het verkeer een zeer grote verbetering, waarvan de Oostende-Dover Ro-Ro-lijn geweldig zou profiteren.

MINISTER DECROO!

Gij zijt omringd door een staf knap personeel, dat met zijn jarenlange ervaring U hier nuttig kan voorlichten en alleen wacht op een verbetering van onze toegangswegen. De Oostende-Dover-Folkestonelijn behoort tot de modernste en de meest praktisch ingerichte van Europa en is daarenboven centraal gelegen. De verwezenlijking van het ontwerp, hierboven als idee aangegeven, zou in deze tijden van een zeer zware crisis voor onze kust en voor ons toeristisch- en vrachtverkeer evenals voor de handel een zeer goede en noodzakelijke verbetering zijn. Waar blijven onze volksvertegenwoordigers, senatoren en het gemeentebestuur van Oostende om U hierop te wijzen en gezamenlijk, in plaats van aan politiek geknoei te doen, dit ontwerp dat zeer gemakkelijk te verwezenlijken is, te helpen realiseren? Of moeten die braakliggende gronden voor privé-doeleinden weggemaakt?

Waarop wacht U, als Minister van Verkeerswezen, de verwezenlijking van dit project te bewerkstelligen? De RMT en de Openbare Opinie verwachten van U een praktisch antwoord en zouden U dankbaar zijn, de verwezenlijking van iets welke jaren op zich laat wachten, ook te hebben bewerkstelligd. P. Vandenberghe

REDERSZOOON WORDT STAFBREVETHOUDER BIJ BELGISCH LEGER



Wij vernemen zopas dat Julien Verleene (43 jaar), gehuwd met redersdochter Calcoen Mary, schitterend geslaagd is in het examen voor stafbrevethouder bij het Belgisch leger. Op het huidige ogenblik is Julien Verleene nog majoor maar zijn benoeming tot luitenant-kolonel kan niet uitblijven. Normaal klimmen de stafbrevethouders op tot de graad van generaal zonder bijkomend examen. Wij kunnen gerust schrijven dat dit een grote eer is voor onze visserij in het algemeen en de redersfamilies Verleene en Calcoen in het bijzonder. De goed gekende reder Lucien Verleene van de O.369 „Koningin der Engelen” is de broer van Julien en wij kunnen Lucien en zijn echtgenote, met name Madeleine Hoorelbeke alsook zuster Christiane Verleene, echtgenote van Pierre Devriendt van de O.455 „Zeesymphonie” mede in de eer betrekken. Spijtig dat vader Engel Verleene, die eveneens op een grote rederstraditie kan bogen, deze gebeurtenis niet meer heeft kunnen beleven. Engel Verleene overleed immers vorig jaar, op het einde van juni, zeg maar een jaar vóór de schitterende prestatie van zijn zoon Julien. Ook de moeder van Julien, met name Germaine Huys, moeten wij uiteraard onze hartelijke gelukwensen aanbieden.

„VAN MANNEN EN DE ZEE” door Marcel Poppe (tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW en verzendingskosten inbegrepen, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.



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

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 –

***Gullevis*ssers**

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**
onze speciaal „**DUIVELSTERK**” KABEL
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE – ☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79 – (059) 82 08 20

DE Z.34 „TWILIGHT” GELICHT EN TERUG IN DE THUISHAVEN

- Enorme schade - Sloop of herstel?
- Welke belangrijke maatregelen dringen zich op?

Zoals in ons vorig nummer gemeld is, in omstandigheden welke nog steeds niet volledig opgehelderd zijn, de Z.34 in de nacht van zaterdag op zondag 11 juni 's morgens om 1.10 uur de haven van Nieuwpoort voor onbekende (?) redenen binnen gelopen en heeft hij bij het uitvaren om 4.30 uur 's morgens de verkeerde weg gekozen om 15 minuten later op een golfbreker van de yachthaven vast te lopen.

Als men de talrijke dag- en weekbladen zou moeten geloven, dan worden daarover niet alleen talrijke onjuistheden en fantasies geschreven, maar zou men op de duur moeten geloven, dat een motordefect er de oorzaak van was en de schipper noch de bemanning iets te verwijten valt.

DE WERKELIJKE FEITEN

Deze werden in ons vorig nummer weergegeven en kunnen als volgt, verkort herhaald worden. Nadat in de loop van de dag het vistuig in tegenwoordigheid van de reder werd gereed gemaakt, is men om 16.17 uur de Oostendse haven uitgevaren met bestemming de Goote Bank, dus de Noord!

De eerste fout die de schipper had begaan was wetende dat sedert vorige reis een voorwerp (touw) rond de schroef verstremgeld zat, dit niet te hebben gemeld en nog veel minder nagezien.

Het was dan niet te verwonderen dat na één uur vissen, men moest stoppen omdat het achterschip hevig begon te trillen en dus de oorzaak niet ver te zoeken was en men terug de haven moest aandoen, waar gelukkig een duiker aan de sluizen ter beschikking was, die een koord van ongeveer 15 m. lang uit de schroef haalde,

zodat het schip rond 22.40 uur terug de haven kon uitvaren.

De schipper beweert dat in plaats van opnieuw uit te varen naar de Goote Bank, hij de tongenvisserij tussen 9 en 12 mijl uit de kust (**waar hij niet mocht vissen**) nevens de Nieuwpoortnaars een paar dagen zou bedrijven en hij met dit doel eerst de haven van Nieuwpoort zou aandoen om zijn korreboelen, die te zwaar waren, aan te passen, (alsof dit in de haven van Nieuwpoort zonder aan wal te komen, alleen kon geschieden. Zij beweren tenandere niet van boord te zijn gekomen).

In ons vorig nummer hebben we geschreven, dat hij reeds bij het binnenvaren door de uitkijkpost er op gewezen was, dat hij de verkeerde geul koos en gelukkig daarop gewezen zijnde, dan reeds het ergste was vermeden.

Volgens een getuigenis van de bemanning van een sportvissersvaartuig „Forza”, waar aan boord Nieuwpoortse vissers waren, hadden zij bij het binnenvaren reeds bemerkt dat de Z.34 de verkeerde ingang naar de vlotkom had genomen, waaruit men besloot dat de schipper zich toen reeds vergist had en dus bij het binnenvaren daarvan bewust had moeten zijn. Ook de loodsenswacht, die bij het binnenvaren het verkeerde manoeuvr had bemerkt, kon hem nog tijdig verwittigen, daar hij anders al bij het binnenvaren zou vastgelopen zijn.

Wat tussen 1.30 uur en 4.30 uur aan boord tegen de kaai, gebeurde, blijft een raadsel, al beweert de schipper daar de netten en ketting veranderd te hebben.

Wat we thans wel weten is, dat bij het onderzoek van het schip, onmiddellijk na het lichten, er nog

een halve fles cognac nevens de tafel lag en van de andere 11 welke 's morgens aan boord gekomen waren, er niets meer te vinden was. Deze waren waarschijnlijk met de mazout naar de Schorre weggespoeld, al waren ze niet lek en kon dat moeilijk, gezien ze opgesloten moesten zijn.

VERKEERDE PEILINGEN

Het is verder duidelijk, dat bij opvaren van een kanaal, rivier of haven de groene vuren aan stuurboord liggen en de rode aan bakboord (Internationaal reglement — ook de bebakening rond het kontinent met de wijzers van de klok groen rechts, rood links). Bij het afvaren bevinden de groene vuren zich dan uiteraard links (bakboord) en de rode rechts (stuurboord). De schipper heeft met deze situatie schijnbaar geen rekening gehouden en gedacht, dat ook bij afvaart groen aan stuurboord en rood aan bakboord moest genomen worden. Hij is zodoende achter de eerste dukdalf met groen doorgevaren. (Hij meldde dit evenwel niet in zijn zeeverslag maar de sporen in de modder tussen de dukdalf bewijzen dat). Vervolgens heeft hij koers gezet naar het rode vuur en heeft het (verkeerdelijk) aan bakboord genomen en is het schip als gevolg hiervan op de stenen van de dijk terecht gekomen.

Afvarende uit de Nieuwpoortse vismijn, bij nacht, bemerkt men rechts vooruit, aan de Kromme Hoek, links een rood en rechts een groen licht. Vermits men het rood aan stuurboord **moet** houden, heeft men de indruk dat het groene eveneens aan stuurboord zal moeten blijven, maar naderend bemerkt men dat de lichten uiteen gaan en dat de groene inderdaad aan bakboord ligt, en even verder de rode vooruit. Men wijzigt koers en neemt de rode aan stuurboord.

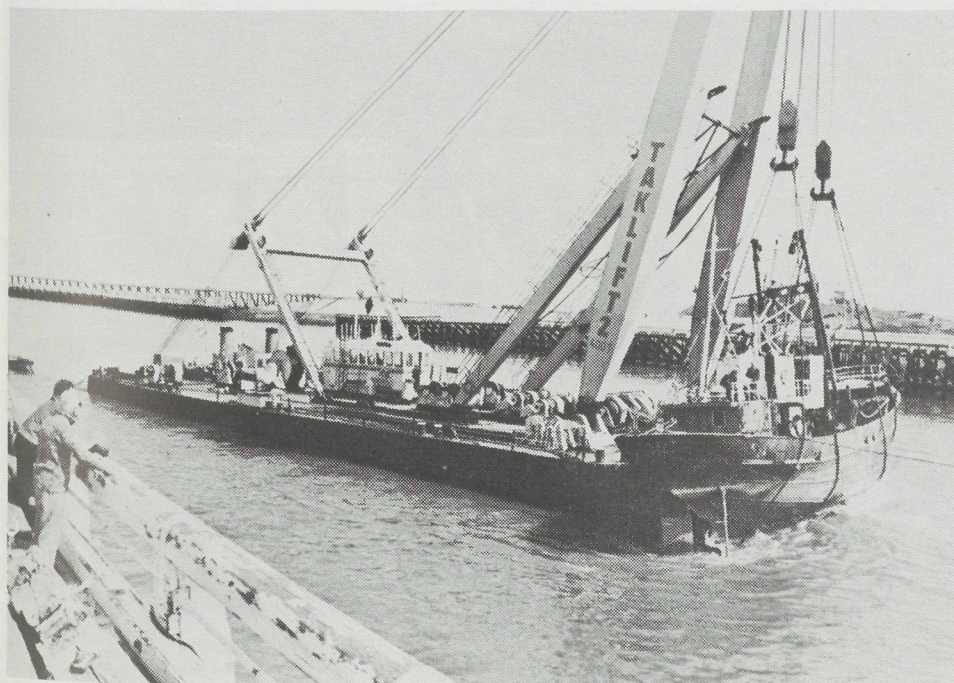
Dit is door alle varenden geweten en had de schipper desnoods zijn zeemansalmanak geraadpleegd, dan had hij er dat duidelijk in kunnen lezen. Ten andere voorheen had hij toch reeds als matroos op een vissersvaartuig de haven van Nieuwpoort aangedaan.

DE BERGING

Alles was in het werk gesteld om reeds de zondag bergingmaatschappijen, zowel te Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en Antwerpen aan te spreken.

Het materiaal om het vaartuig op die gevaarlijke plaats te kunnen lichten, te licht bevonden zijnde, moest dan op Smit Tak uit Rotterdam beroep gedaan, die met „Hulp in Nood” een akkoord afsloot op basis van de gewone bergingsvoorwaarden, welke hier twee miljoen frank kosten.

Het bergingsvaartuig kwam donderdag om 8 uur Nieuwpoort binnengevaren en kon, na rijk beraad en rekening houdend met de getijden, tussen de verzekering Hulp in Nood en de schipper van Smit Tak, vrijdag in de loop van de mor-



De Z.34 „Twilight” wordt door de Taklift 2 de haven van Oostende binnen gebracht.

(Zie verder volgende bladzijde)

(Vervolg van vorige bladzijde)

gen het schip in een net van weiers gehangen, de haven van Oostende aandoen.

Dat dit triestig spektakel door duizenden mensen van op de zeedijken tussen Nieuwpoort en Oostende gevolgd werd, hoeft geen betoog.

En hier dient ook de loodsenwacht en de loodsendienst van Oostende met o.m. chefloods Coenye, bedankt voor de soepele en werkdadige wijze waarmee geholpen werd, rekening houdend met de in- en uitvaarten en met de theoretische gevaren aan dit alles verbonden in acht nemend, het gevaarte dat op meesterlijke wijze door de bergingsmaatschappij Smit Tak werd binnengeloodst voor de sluisen van de vissershaven, waar het schip werd losgelaten na zich nogmaals vergewist te hebben dat er geen lekken waren, en men tenslotte, bij opkomend water, het veilig voor de werkhuisen van SCAP kon meren, alle voorzorgen met de havendienst en de pompiers genomen hebbend, waarvoor ook hier havenkapitein Ghys en de heer Duynslager, kommandant van de Oostendse pompiers dienen bedankt, deze laatste van in de aanvang te Nieuwpoort, zijn onmiddellijke hulp te hebben aangeboden zonder de heer Praet van SCAP te vergeten, die dag en nacht de zaak van nabij heeft gevolgd.

EN DE GEVOLGEN?

We staan hier voor een stalen vissersvaartuig dat in 1961 bij de scheepswerven Zwart te IJmuiden gebouwd en in 1972 verlengd, hebbende een brutotonnemaat van 99,40 en voorzien van een motor Bolnes van 500 PK van 1971

Het vaartuig zelf was verzekerd voor 9.680.000 fr., zonder de apparatuur welke afzonderlijk gedeckt was voor een bedrag van 188.000 fr.

Het was steeds uitstekend onderhouden door de reders, die nooit iets onverlet lieten om alles te controleren.

Of zij zullen beslissen het schip al of niet te slopen, is hun zaak. Een feit staat vast en dat is dat het voor hen en de verzekeringsmaatschappij een zwaar verlies is.

Hopen we echter dat de Onderzoeksraad zich wat sneller en zeer ernstig met de zaak bezig houdt en dat geen jaar of twee jaar op de beslissing dient gewacht, zoals het in zware gevallen, maar al te veel gebeurt en men zich veel te veel met lichte ongevallen aan boord en verkeerde koersen bezig houdt dan met het verlies van schepen en erge feiten zoals deze zich in de laatste tijd voordeden.

DE ALCOHOLISCHE DRANKEN AAN BOORD

Over dit onderwerp, dat alle aandacht van de overheid vergt, zullen we het in ons volgend nummer hebben, daar het groot tijd wordt dat, wil men veel erger vermijden, hier strenge maatregelen genomen worden.

Zoals gemeld werden hier 12 cognacflessen geleverd en was er nog een halve fles te vinden bij het vlotbrengen van het vaartuig.

Wat is er met deze in amper 12 uur tijd gebeurt?

En wordt het niet hoog tijd, alcoholische dranken aan boord van vissersvaartuigen radikaal te verbieden?

ENKELE JOURNALISTIEKE FANTASIES

In de pers werd verteld dat het schip 's avonds te Oostende uitgevaren zijnde, tussen Oostende en Nieuwpoort motormoeilijkheden had en daarom Nieuwpoort aandeende en aan de visserskaai aanlegde. Niets is minder waar!

Er werd verteld dat de inhoud van de brandstoftanks met tientallen duizenden liter benzine in de Schorren van het reservaat terecht kwam.

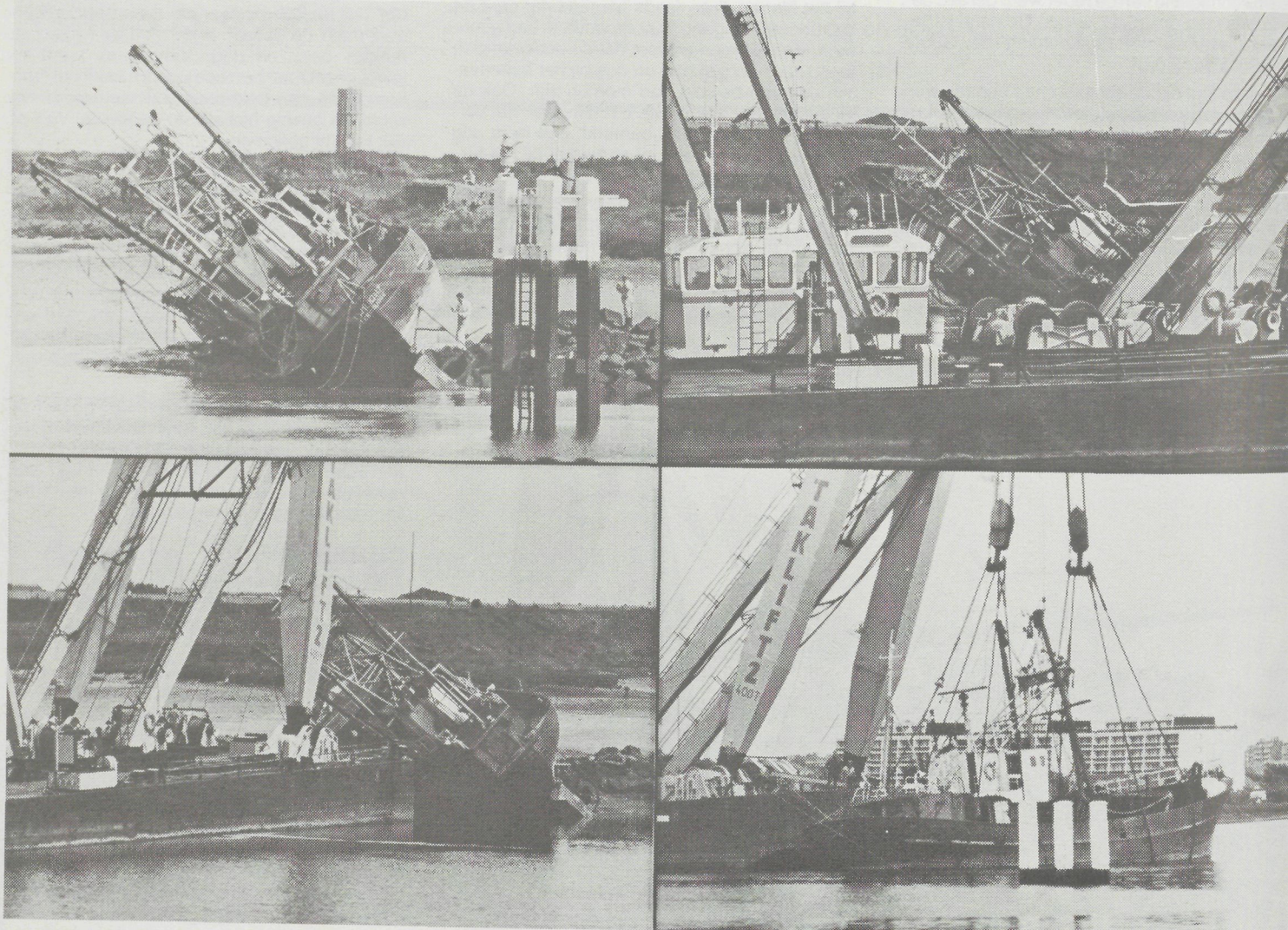
Niets is minder waar! er was geen benzine aan boord en van de gasoil werd slechts één tank beschadigd, waarvan de inhoud in de haven terecht kwam.

De motor werd in de haven van Nieuwpoort niet onderzocht, maar wel de aangekochte dranken aangesproken.

Dat honderden bergeendjes er het leven bij verloren en hierover verschillende sensatieartikels verschenen, schijnt er zoals altijd, eens te meer op te wijzen dat men meer belang gehecht heeft aan sensatie, dan aan het verlies van een schip van 20 à 25 miljoen fr. en aan de wandaad van een schipper en zijn bemanning. De ramp (?) van de Schorre was dus het belangrijkste punt van de artikels en de foto's, waarin niet honderden bergeentjes, maar enkele getoond en tenslotte gered of verloren werden.

Dat ook de wormen (in de grote schorre) er alle het leven bij verloren, schijnt dus ook van groot belang geweest te zijn, daar belangrijke passages hieraan gewijd werden, zoals een grote titel

(Zie verder volgende bladzijde)



Enkele beelden van de vlotte lichting van de Z.34 „Twilight” door de drijvende bok „Taklift 2” van de Rotterdamse Bergingsmaatschappij Smit Tak.

(Vervolg van vorige bladzijde)

in een dagblad meldde: „IJzermonding stinkt onder olielaag”.

Niets is minder waar. Alleen de Schorre had af te rekenen, niet met tienduizenden liter, maar enkele honderden.

Zouden sommige journalisten niet beter doen zich stipter bij de overheid in te lichten, die beter dan wie ook de juiste feiten, zonder het beroepsgeheim te schenden, zou weergeven. Of dienen dag- en weekbladen nog alleen om sensatieartikels te schrijven?

P. Vandenbergh.

HET UITSTEKEND BERGINGSBEDRIJF SMIT TAK VLOTTE BERGING

Het Internationaal Bergingsbedrijf „Smit Tak” uit Rotterdam heeft op een uitstekende professionele wijze, het wrak van de Z.34 „Twilight” uit de benarde positie gelicht. Donderdag, in de vroege morgen, kwam de drijvende bok „Taklift 2” met een vermogen van 400 ton vlak bij de plaats van het gebeuren en na enkele voorbereidende werken, slaagde men er in de „Twilight” probleemloos van de bodem los te krijgen. Even vóór acht uur dan, gesleept door de sleper „Zeeleeuw” van de voornoemde firma, werd de haven van Nieuwpoort verlaten en koers gezet naar Oostende waar omstreeks half twaalf voor de toegangseul tot de haven werd aangekomen. Mede dank zij de samenwerking met de Loodsenwacht, werd zonder enig probleem de havengeul opgevaren en afgemeerd aan de toegang tot de sluisen van de vissershaven. Na een bijkomende controle op lekkage werd de Z.34 „Twilight” dan in het water gelaten en verder het vissersdok binnen gesleept tot aan de aanlegsteiger van de rederscoöperatieve SCAP. Het dient gezegd dat de bemanning van de „Taklift 2” alsmede de sleepboot „Zeeleew” uitsluitend vakbekwaam werk hebben afgeleverd derwijze, dat de berging van de „Twilight” zonder enig probleem is verlopen. We kunnen er hen slechts geluk voor wensen.

BELGIË

■ In de wet van 8/2/78 houdende goedkeuring van het Verdrag ter voorkoming van de verontreiniging van de zee tengevolge van het storten van schepen en luchtvaartuigen, worden de woorden „de minister tot wiens bevoegdheid het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart behoort” vervangen door de woorden „de Minister tot wiens bevoegdheid het Leefmilieu behoort”. We menen dit niet te moeten onthouden aan onze lezers, omdat overtredingen nu aan het Ministerie van Leefmilieu moeten gemeld worden, toch wel via de waterschouten en maritieme politie, die nu wel voor deze aangelegenheid van Leefmilieu zullen afhangen.

Op departementaal vlak zoekt men elkeen en alles nog meer van verscheidene ministers en instanties te doen afhangen. En dan spreekt men van besparingen en van vlugger afhandelen van zaken.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Even buiten de havendam van Zeebrugge werden aan boord van de Z.27 hevige kloppen gehoord in het achterschip. De temperatuur van de hoofdmotor steeg eveneens. Pogingen om de schroef vrij te krijgen bleven vruchteloos zodat men terug de haven binnen vaarde. Daar werd door een duiker vastgesteld dat de vier schroefbladen beschadigd waren.

■ De N.41 heeft zeer onlangs een vrij turbulente reis achter de rug. Eerst moest de haven van IJmuiden binnen gevaren worden wegens een arbeidsongeval, dat was overkomen aan scheepsjongen Johan Everaert. Deze kwam ten val en had klachten over een pijnlijke knie. In IJmuiden werd de scheepsjongen afgemonsterd. Tijdens het verder verloop van de reis moest men dan Esbjerg in Denemarken binnen lopen wegens ziekte van motorist Vlietnick Dirk die een longontsteking opliep. Na onderzoek mocht de motorist wel aan boord blijven maar dan binnenscheeps. Weer op de visgronden kreeg men tijdens de eerste sleep een korre in de schroef. Sleephulp werd aangevraagd aan de N.706 die het onklaar geraakte vaartuig naar Esbjerg sleepte, waar een duiker de korre uit de schroef verwijderde.

■ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de O.51 een hevige ruk op de bakboordboel. Door die ruk sloeg de bok naar achter en werd de verschansing ingebeukt over een afstand van ongeveer 4 meter. Toch kon de visserij normaal verder gezet worden.

■ In de vissershaven van Zeebrugge stelde men aan boord van de Z.92 vast, dat de twee heklichten beschadigd waren. Deze averij zou veroorzaakt zijn door de Z.571.

■ Aan de noordkant van de Zeebrugse vissershaven werd de aldaar gemeerde Z.92 aangevaren door de manoeuvrerende Z.418. De bakboordreling van het bootdek werd geplooid over een lengte van ongeveer twee meter.

■ Tijdens het beoefenen van de spanvisserij werd door de O.135 averij berokkend aan de O.275. Laatstvernoemd vaartuig liep een deuk op in de verschansing van de achtersteven.

■ Tijdens het koers lopen naar de visgronden, hoorde men aan boord van de O.369 verscheidene harde kloppen; men vermoedde dat met de schroef op een onder water zittend voorwerp werd gestoten. Temperatuur en toerental bleven echter normaal zodat besloten werd de visserij verder te zetten.

■ Aan boord van de O.518 stelde men vast, dat turbodruk van de motor omhoog ging terwijl de oliedruk daalde. Vastgesteld werd, dat men met een warmloper zat op de eerste cylinder. Eerst werd gepoogd sleephulp in te roepen maar geen enkel vaartuig bevond zich in de buurt. Men slaagde er nadien in met eigen middelen het euvel voorlopig te herstellen, zodat men toch op eigen krachten de haven van Oostende binnen liep.

■ Op de slipway te Zeebrugge werd vastgesteld dat schroefbladtoppen van de Z.533 geplooid waren. Noch door de schipper noch door de bemanning werd in de loop van de voorgaande reis iets ongewoons vastgesteld. Alleen bleek dat het brandstofverbruik hoger lag dan normaal. De reserveschroef werd aangebracht.

■ Aan boord van de Z.578 kreeg men af te rekenen met motordefect toen de turbodruk wegviel. Eerst werd gepoogd sleephulp te verkrijgen maar toen dat niet lukte, zette men op eigen krachten, met de motor op stop, koers naar Zeebrugge waar veilig werd afgemeerd.

■ Op 17 juni 1983 kreeg de N.349 „De Lady” een tros in de schroef bij het bedrijven der tongvisserij in de Pot. Door de N.575 „Francine”, werd sleephulp geboden en werd de N.349 veilig de haven van Nieuwpoort binnengeloodst.

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

VISSERSHULDE OP VUURTORENWIJK



Tijdens de jaarlijkse H. Mis ter nagedachtenis van de op zee omgekomen vissers in de St. Antoniuskerk op de Vuurtorenwijk werden door verschillende personen bloemen neergelegd aan het monument in de kerk.

TOERISTISCH VERKEER OP OOSTENDSE KANAALDIENSTEN

Ro/ro-vrachttrafiek vrij expansief

Wij lezen in de Antwerpse Lloyd van hun medewerker H. Van Der Zee, het Volgende:

Na een opmerkelijke heropleving in 1982, kende de toeristische trafiek aan de Oostendse RMT-terminals een duidelijke stagnatie tijdens de eerste drie maanden van huidig jaar. Daarentegen was de transit van ro/ro-goederen aan boord van dezelfde Sealink-ferries bepaald winstgevend.

Vorig dienstjaar boekte voornoemd vrachtverkeer een globale bonus van amper 3,9% t.o.v. 1981. De transit van passagiers was dat jaar echter vrij expansief met 210.000 eenheden of 9,5% in meer, terwijl de groei van de toeristische voertuigen tot +15% opliep. Tot daar het globaal beeld van de evoluerende Kanaaltrafiek aan de Oostendse RMT-terminals voor het jaar 1982. Aldus wordt de vergelijking met de eerste trimestriële cijfers van huidig jaar vrij gemakkelijk.

THANS STAGNATIE VAN HET TOERISTISCH VERKEER

Na afloop van het eerste kwartaal 1983 noteren we dus een duidelijke stagnatie van de passagierstrafiek op de lijnen Oostende-Dover/Folkestone. Het expansieritme van de transit belooft thans amper 2,4%, wat slechts 2.880 passagiers meer is vergeleken bij het overeenstemmend trimester van vorig jaar. Volgende tabel wijst duidelijk op de slechtere prestaties qua transit naar Engeland toe:

Passagiers- trafiek 1-3 / 1983	Aantal	Evolutie
In	145.940	+ 2,8 %
Uit	149.707	+ 1,5 %
Totaal	295.647	+ 2,4 %

Ter vergelijking verloor Zeebrugge 6,7% aan passagiersverkeer op zijn Kanaaldiensten gedurende dezelfde periode. Oostende haalde dus gunstiger resultaten, maar het is duidelijk dat onze twee kusthavens een vrij moeilijk jaar zullen meemaken gelet op de steeds toenemende concurrentie van de Franse veerhavens gelegen aan het Kanaal.

Wat nu de evolutie betreft op gebied van toeristische voertuigen staan de groeicijfers van de Oostendse RMT-trafiek thans in het rood afgedrukt zoals blijkt uit onderstaande tabel. Te Zeebrugge was de evolutie van deze trafiek nog meer regressief met een verlies van 6,2% ten overstaan van het overeenstemmend kwartaal 1983:

Voertuigen- trafiek 1-3 / 1983	Aantal	Evolutie
In	19.109	— 2,4 %
Uit	22.654	— 1,8 %
Totaal	41.763	— 2,2 %

Specifiëren we dat bovenstaande cijfers in „eenheden” zijn opgegeven. Zo telt een persoonlijk voertuig voor 1 eenheid, een caravan voor 2 eenheden en een autocar voor 4 eenheden.

RO/RO-VRACHTVERKEER AAN RMT-TERMINALS OPNIEUW BEPAALD EXPANSIEF

Veel beter is het gesteld met het ro/ro-vrachtverkeer aan boord van de polyvalente ferries van de Oostendse Sealink. Vo. g. jaar had de eindbalans van deze trafiek een winst van amper 3,9% gelaten, maar voor dit eerste kwartaal 1983 is de groei van de ro/ro-trafiek aan de RMT-terminals is wel duidelijk afgetekend.

Hier volgen de absolute en relatieve cijfers op basis van het werkelijk aantal vervoerde vrachtwagens en trailers. Ten opzichte van het overeenstemmende kwartaal van vorig jaar werden 2.560 wagens/trailers in meer overgezet op de lijnen van Dover en Folkestone:

Vracht- trafiek 1-3 / 1983	Aantal	Evolutie
In	14.377	+ 8,8 %
Uit	15.268	+ 10,8 %
Totaal	29.645	+ 9,4 %

Men zal zich herinneren dat Zeebrugge tijdens dit 1ste trimester 1983 nagenoeg 11% winst haalde qua ro/ro-trafiek op Dover, Felixstowe en Hull. Hierbij maken wij éénzelfde vaststelling voor onze beide kusthavens; de vervoerde goederen zijn in absolute cijfers belangrijker bij afvoer dan bij aanvoer alhier. Dit betekent met andere woorden dat de transit in de richting van Engeland toeneemt ten nadele van de doorvoer naar het continent toe. Een en ander zal wel een weerspiegeling zijn van de moeilijkheden waarmee Groot-Brittannië al geruime tijd te kampen heeft wat betreft zijn handelsbalans.

Tot daar dit artikel.

Vis eten brengt u dikke voordelen! U wordt er slank van zonder honger te lijden, het is een gezond en rijk voedsel, maakt uw bloedvaten zuiver en houdt u fit.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn op onze drukkerij verkrijgbaar.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
Door Gaston en Roland Desnerck.
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
3. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
4. Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.
5. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
6. Moderne Autosnelwegenkaart van België.
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
7. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 488 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
8. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
9. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
10. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
11. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

DIENT DE ONDOELTREFFENDE QUOTAREGELING AFGESCHAFT?

Een schriftelijke vraag, reeds in datum van 10 februari '83 door de heer Van Miert, Europees Parlementslid voor de S.P., gericht aan de Commissaris voor de Zeevisserij, bewijst niet alleen het belang die de heer Van Miert in de Belgische Zeevisserij stelt, maar tevens dat dit het standpunt dat „Het Visserijblad” verdedigt, sterk benadert. Alleen zien wij zelf, ook nog bijkomend nut in het verbieden voor bepaalde perioden van het vissen op vissoorten in bepaalde gebieden. Aldus in de paaitijd, en in die gebieden die gekend zijn als paaiplaatsen en kinderkamers voor de vis. Ook de technische maatregelen zoals door de heer Van Miert vooropgesteld, hebben wij altijd verdedigd en het verheugt ons dan ook bijzonder dat wij in dit verband hier een steuntje krijgen voor onze visie op deze zaak inzake de onvolmaaktheden van het huidige kwotasysteem waar andere Belgische vertegenwoordigers er te weinig of geen aandacht aan verlenen.

Wanneer we ons niet vergissen is ook onze Staatssecretaris voor Landbouw de mening toegedaan dat de kwotaregeling een lap is op een houten been en is hij voorstander van de afschaffing van dat zeer negatief stelsel om het te zien veranderen door het nemen van maatregelen inzake de netmazen, en het verbieden aan alle vissers te vissen in bepaalde kweekzones gedurende bepaalde maanden van het jaar. Daarbij dient niet vergeten dat daardoor de huidige zwarte markt zou kunnen vermeden worden en men de werkelijke aanvoeren van alle soorten vis niet zou moeten verduiken. Maar zullen die heren dat wel willen begrijpen?

Hieronder volgt dan de vraag door de heer Van Miert gesteld en het antwoord van de heer Contogorgis, E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij.

Betreft: Beleid op basis van technische maatregelen in de visserij.

Op de vergadering van de Raad van 21 december jl. zijn de ministers, belast met de visserij-aangelegenheden er niet in geslaagd overeenstemming te bereiken over de voor 1983 geldende TAC- en quotaregeling. Bij gebrek aan een gemeenschappelijk standpunt zijn de Lid-Staten vrij nationale regelingen uit te vaardigen. Een en ander leidt tot een terugschroeven van het Europese integratieproces, zelfs ten aanzien van beleidsmaatregelen die verdragsrechtelijk voorzien worden.

Ook al wordt een gemeenschappelijke oplossing bereikt, dan nog is het duidelijk dat zich steeds opnieuw problemen zullen voordoen bij het vaststellen van de TAC- en quotaregeling, die bovendien de machtige Lid-Staten in de sector bevoordeelt.

Meent de Commissie niet dat het ernstig aanbeveling verdient een E.E.G.-regeling in te stellen enkel gebaseerd op technische maatregelen (met name een minimum-netmazenwijdte en een minimumlengte, beide gediversifieerd per soort en per gebied)?

ANTWOORD

Op 25 januari 1983 heeft de Raad met name drie verordeningen goedgekeurd die ertoe bijdragen een gemeenschappelijk visserijbeleid tot stand te brengen. Deze verordeningen bevatten al een gedeeltelijk antwoord op de vragen van het geachte Parlementslid.

Voorts wordt erop gewezen dat:

— de artikelen 3 en 4 van Verordening (E.E.G.) nr. 170/83 en de eerste vier overwegingen van de considerans van Verordening (E.E.G.) nr. 172/83 gericht zijn op „een billijke

verdeling van de beschikbare hoeveelheden” op basis van zorgvuldig omschreven criteria ten einde een doelmatig beheer van de visbestanden mogelijk te maken;

— het instandhoudingsbeleid van de Gemeenschap niet uitsluitend op technische maatregelen kan worden gegrond; hoewel dergelijke maatregelen de bescherming van de bestanden en de controle van de visserijactiviteit in de hand werken wijst niets erop dat zij voldoende zouden zijn.

Voor de zoveelste maal is het antwoord een „rond-de-pot-draaijerij” waarin men niet duidelijk stelling neemt. Aldus mag het instandhoudingsbeleid niet uitsluitend op technische maatregelen gegrond zijn. Er wordt echter geen melding gemaakt door welke maatregelen deze zouden moeten omkaderd worden of aangevuld. Deze maatregelen zijn inderdaad volgens de E.E.G.-Commissaris niet voldoende. Hij bedoelt waarschijnlijk wel, dat het visserijbeleid in hoofdzaak steunt op het kwotastelsel, dat tot op heden steeds een negatief resultaat gegeven heeft en zal blijven geven, wat men er ook betracht om deze onvergeeflijke fout te verrechtvaardigen.

GIFT AAN HET K.W. IBIS

Op woensdag 29 juni wordt te 16.30 uur in de centrale zetel van de Bank van Brussel op het Wapenplein, een check van 50.000 fr. overhandigd aan het Kon. Werk Ibis, zijnde de vrucht van het werk der sociale dienst van het personeel van de bank.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van:

MEVROUW

Jeanne NEYTS

Echtgenote van
Mijnheer Julien-Camiel DEMUNTER

Geboren te Heist op 7 maart 1927 en overleden te Zeebrugge op 20 juni 1983.

De lijkdienst grijpt plaats op vrijdag 24 juni 1983 om 10 uur in de Sint Donaaskerk te Zeebrugge.

Personen, die bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigd, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

Vergadering aan de kerk.

Sint Donaaskerkstraat, 1
8380 ZEEBRUGGE

ZEELIEDENDAG TE ZEEBRUGGE

Op zondag 17 juli as. wordt te Zeebrugge de Zeeliedendag gevierd met daarin de traditionele Vissersstoet en de Zeewijding. Volgens het Zeewijdingscomité is, bij deze gelegenheid, de visserij zo'n beetje op de achtergrond gedruimd terwijl Zeebrugge meer en meer in de picture komt met grote projecten. Daarom wil voornoemd comité de visserij weer in een ruimer daglicht stellen en doet een oproep tot alle personen en instanties die bij de zeevisserij betrokken zijn om hun actie te steunen. Bijdragen kunnen overgemaakt worden op rekening 474-9002611-78 van Parochiale Werken Zeebrugge met als vermelding „Zeeliedendag”.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.
Dirix
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Lievens M. Fr.
Saelens
Thoon G.
Van Belle J.
Algemene Lektuur
Berten M.
Bolle G.
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Spaarzaamheidstraat 1, Oostende
Kappellestraat 65, Oostende
Ad. Buylstraat 33, Oostende
Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Th. Van Loostraat 26, Oostende
Koninginnelaan 39, Oostende
Langestraat 95, Oostende
Voorhavenlaan 179, Oostende
Stuiverstraat 422, Oostende
Duinenstraat 302, Bredene
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
P. Elisabethlaan 72, Bredene
Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge
Knokkestraat 118, Heist
Vlamingstraat 22, Heist
St. Antoniusstraat 45, Heist
Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

GOUDEN BRUILOFT IN VISSERSFAMILIE



Tijdens het voorbije weekeind vierde het echtpaar Pierre Carbon-Irena Hoste de gouden bruiloft. Het vierende echtpaar woont aan de Schietbaanstraat 57, op de Oostendse Vuurtorenwijk. Het heeft twee kinderen en evenveel kleinkinderen. Pierre Carbon en zijn echtgenote kregen de klassieke geschenken alsmede de gelukwensen van de Koning overgemaakt. Pierre Carbon zelf is in de vissersmiddens een zeer gekend figuur. Van kindsbeen af trok hij als visser de grote vlakke op met verscheidene treilers. Later, toen de tand des tijds begon te knagen, werd hij tewerk gesteld in de rederscoöperatieve S.C.A.P. waar hij zijn grote ervaring ten dienste stelde van de visserij. Sedert enkele jaren geniet „Pier Carbon”, zoals hij in de vissersmiddens wordt genoemd, een verdiende rust, samen met zijn echtgenote.

Aan het echtpaar en de familie, namens ons blad, onze hartelijke gelukwensen en verder een voorspoedige vaart in de komende jaren.

ROUW IN DE VISSERIJ

Maandag jl. is op amper 56-jarige leeftijd Mevrouw Jeanne Neyts, echtgenote van de heer Julien-Camiel Demunter overleden. De heer Demunter is reder van het vissersvaartuig Z.536 „Zeevalk”. Mevrouw Demunter overleed plots nadat zij in de loop van de namiddag nog in het Brugse boodschappen had gedaan en zij thuis een kruiswoordraadsel aan het invullen was. Plots werd zij onwel en niettegenstaande de beste zorgen van haar echtgenoot en de bijgeroepen dokter overleed zij.

Mevrouw Demunter was een eerder bescheiden vrouw die zich wat op de achtergrond hield, al stamde zij dan wel uit een rasechte vissersfamilie aan de Oostkust.

Vandaag vrijdag wordt de afgestorvene ten grave gedragen. Om 10 u. grijpt een lijkdienst plaats in de Sint-Donaaskerk te Zeebrugge, gevolgd door de begrafenis in de familiekerk op de stedelijke begraafplaats Blauwe Toren te Brugge.

Ons blad biedt aan de heer Julien Demunter en zijn familie zijn oprecht rouwbeklag aan.

Visserijschool „John Bauwens” SCHOOLJAAR WORDT AFGESLOTEN MET ONTVANGST

Volgende week donderdag 30 juni sluit men in de stedelijke visserijschool „John Bauwens” het schooljaar 1982-83 af. Dat zal gebeuren met een ontvangst waarop ouders, familie en sympathisanten van de leerlingen uitgenodigd worden. Aanvang van de ontvangst is voorzien om 11 u. Het initiatief gaat uit van de Bond van Oudleerlingen en Vrienden van betrokken onderwijsinstelling.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

13/99 (T) Havens van Blankenberge en Nieuwpoort. — Diepten.

De minste diepten kunnen bedragen:

- a. in de havengeul van Blankenberge: 0 dm t.o.v. lokaas GLLWS;
 - b. in de havengeul van Nieuwpoort: 15 dm onder lokaal GLLWS.
- B.a.Z. 15/144(T)-1982 vervalt. (Dienst der Kust Oostende).

13/100 Belgische kust. — Haven Zeebrugge. Wijziging bebakening.

Herhaling van het in punt 1 verbeterd B.a.Z. 12/98-1983.

1. Pos. 51°20'55"N — 3°12'43"E: de lichtboei Z2 bis vernoemen in „Z4”, I Q (9) R 15 s.
 2. Schrappen op 51°20'47"N — 3°12'27"E: de lichtboei „Z4”;
 3. a. Schrappen op 51°20'39"N — 3°12'19"E, de lichtboei „Z6”;
 - b. Aanbrengen op 51°20'41"N — 3°12'23"E, de lichtboei „Z6”, FI R 5 s.
- (Zie Belg. krtn. D11, D101 en 104/12 en Lichtenlijst Nos 400, 402 en 414).
(Loodswezen Oostende — 8.6.83)

13/101 Belgische kust. — Nadering Zeebrugge. Lichtboei verlegd.

Positie: 51°21'38"N — 3°11'38"E.
De lichtboei „Zand 1” is uit bovenvermelde positie verlegd naar 51°21'36"N — 3°11'36"E.
(Zie Belg. krtn. D11, D101 en 104/12).

(Loodswezen Oostende — 16-6-83)

ALGEMENE SCHEEPS-, BOUW- EN INDUSTRIELE SCHILDERWERKEN – ZANDSTRAALWERKEN

VERBEKE R.

Rustoordstraat 37, 8020 OOSTKAMP
☎ (050) 82 22 54

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken

VOOR DE VOEDINGSSEKTOREN:

- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- Insektenwerende decoratieve bekleding

WP
WEST
PAINTS

Alleenverkoop van:
SCHEEPSVERVEN
„EEN COMPONENT
POLYURETHAAN”

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

De laatste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart vóór het gerechtelijk reces was een vrij drukke bedoening omdat meerdere zaken werden behandeld.

Een eerste geval betrof de aanvaring die zich op 28 oktober 1983 voordeed tussen de Z.289 „Jan Breydel” en de Franse treiler „Drakkar”. De feiten deden zich voor bij een zeer slechte zichtbaarheid terwijl de Franse treiler wel vissend was. Terzake werden twee getuigen gehoord, met name schipper Donald Vantorre en assistent-motorist Hennie Verbeke. De eerste getuige, schipper Vantorre, weet te vertellen dat er reeds bij het uitvaren een slechte zichtbaarheid heerste en dat de toestand nog slechter werd naarmate de reis vorderde. Hij zelf en Verbeke bevonden zich in de scheepsbrug. Afwisselend werd door beiden op de radar geplot en de uitkijk verzekerd. De Franse treiler werd al enige tijd gezien op de radar maar enige tijd later kreeg

men het vaartuig ook visueel in het oog. Toen, zo vertelt schipper Vantorre, was het al te laat want een aanvaring kon niet meer vermeden worden. Eerst voerde de Drakkar een stuurboordmaneuver uit maar wijzigde vervolgens naar bakboord terwijl ook de Z.289 een bakboordmaneuver uitvoerde; kort hierop gebeurde de aanvaring. Aan boord van de Z.289 werden evenwel geen aandachtseinen gegeven toen het uitwijkmaneuver werd doorgevoerd terwijl de Raad sterk de indruk heeft dat een snelheid van negen mijl die de Z.289 liep in de gegeven omstandigheden niet te verantwoorden is.

Getuige Verbeke bevestigde dat de zichtbaarheid, kort vóór de aanvaring, minder dan een kwart mijl was. Hij zag de echo van de Franse treiler op de radar toen het vaartuig nog 3 tot 3,5 mijl verwijderd was. Hij weet niet meer of hij zijn schipper verwittigde maar zeker is dat hij geen peilingen nam omdat beide vaartuigen een

evenwijdige koers liepen. Hij hoorde bovendien geen geluidseinen en bevestigde tenslotte dat de snelheid van zijn vaartuig zegmaar 9 mijl was.

ARBEIDSONGEVAL OP Z.507 „BREUGHEL”

Vervolgens behandelde de Raad het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.507 „Breughel” waarbij matroos Calleboudt, die ter zitting komt getuigen, ernstige letsels opliep aan het hoofd en bovendien dermate rugklachten heeft dat hij niet langer ter visserij kan varen. Getuige weet niet precies te vertellen hoe het ongeval is gebeurd maar hij kreeg wel een deel van het net op zich ingevolgt, zo werd achteraf verteld, moet een schakel van de ketting gebroken zijn. Volgens een verklaring van de schipper evenwel ging het om splinternieuwe kettingen.

In een volgende zitting zal de schipper onderhoord worden.

EEN VORDERING

Vervolgens sprak rijkskommissaris Carly nog een vordering uit inzake een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel begaan door schipper Soreyn van de Z.596. De treiler werd door de Britse overheid in overtreding genomen. Wel is het zo dat de schipper niet zelf in de brug stond maar wel een bepaalde koers had opgegeven aan de roerganger. Niettemin, zo oordeelt rijkskommissaris Carly, blijft de schipper verantwoordelijk en wordt tegen hem een schorsing van drie dagen gevorderd.

TWEE BESLISSINGEN

Tenslotte werden nog twee beslissingen genomen inzake afgehandelde gevallen. Een eerste zaak betrof de aanvaring die zich voordeed in de Zeebrugse havengeul tussen de treiler Z.300 „Veerman” en het bevoorradingschip „Gust”. Volgens de beslissing liet de schipper van de Z.300 na aandachtseinen te geven bij het naderen van de toegangsgeul tot de vissershaven. Bovendien werd geen al te beste uitkijk verzekerd en tenslotte hield het vaartuig zich niet volledig aan de stuurboordzijde van de toegangsgeul. Wat de „Gust” betreft kon niet achterhaald worden of het vaartuig al dan niet tegen een verbodsteken (flikkerlicht) is uitgevaren. Men weet niet of dat licht al dan niet was ontstoken. Over het al dan niet geven van aandachtseinen door de „Gust” kon geen zekerheid bekomen worden.

De schipper van de Z.300 wordt uiteindelijk bestraft met een waarschuwing.

* * *

Een tweede beslissing werd genomen inzake een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel die werd begaan door schipper Calcoen van de N.15. Dat vaartuig liep gedurende bijna een uur foutieve koers en daarom wordt schipper Calcoen bestraft met een schorsing van drie dagen.

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

GEEN OVEREENKOMST TUSSEN VISSERIJMINISTERS TE LUXEMBURG

Zoals we elders reeds mededelen kwamen de ministers van de Gemeenschap te Luxemburg op 20 en 21 juni bijeen om de kwota te bepalen en vast te leggen voor... 1983.

We hebben in dit artikel reeds niet te veel verwachtingen gebouwd op deze bijeenkomst en dit wordt nu bevestigd door het nieuws dat we intussen uit Luxemburg kregen, namelijk dat de ministers slechts eensgezind waren om opnieuw bijeen te komen. Over de bepalingen van de algemene gemeenschapskwota en de landenkwota kwam het niet tot een overeenkomst. Hiervoor lopen de belangen van de landen-lidstaten veel te veel uiteen, met Denemarken als haasje-vooruit. De nieuwe bijeenkomst is vastgelegd voor 3 juli te Brussel, nadat men vooraleer te Luxemburg aan tafel te gaan, gedacht had slechts na het verlof weer bijeen te komen. Toen heerste echter nog een bepaald optimisme, dat wij echter niet konden delen, omdat de belangen van de landen-lidstaten nu eenmaal zo tegengesteld zijn. Inderdaad, wanneer iemand iets meer uit de pot wil – en wie wil dit niet, zelfs België – dan moet dit ten nadele van de andere gaan, ten ware men de totale gemeenschapskwota verhoogt, hetgeen dan niet genomen wordt door de marinebiologen en experts, die de E.E.G.-Commissaris voor de visserij, de heer Contogeorgis adviseren. Nochtans, indien men heel wat strenger zal optreden, kwestie van toezicht en inspectie, en door het verplicht maken van het bijhouden van een vangstlogboek, zou deze verhoging niet alleen mogelijk zijn, maar zelfs aangewezen. Inderdaad wordt nu algemeen aanvaard, dat de kwota in het verleden en in het bijzonder in 1982, zwaar overbevist werden. Met de zekerheid van een strikter beperken van deze overbevissing, kunnen dan wel de totaal te verdelen kwota opgetrokken worden. Dan zou men nog onder de vangstcijfers van het vorig jaar vallen. Behalve het bepalen van de vangstkwota voor 1983, zit men dan nog

met bijkomende problemen, zoals deze van de bijvangst bij de industriële visserij en waarin Denemarken een vrije hand, of een meer vrije hand wenst te krijgen om, met 16 mm. maaswijdte-netten, grote hoeveelheden vis voor menselijk verbruik aan de haak te slaan, waaronder veel ondermaatse, wat radikaal bestreden moet blijven. Denken we in dit verband aan de 100 duizend ton ondermaatse jonge haring in het Noors-Deens gebied van de Noordzee en Skagerrak. Denken we eveneens aan het opbrengen van betrokken treilers door Britse Navy-inspectieschepen waar bij herhaling de bijvangst tot 40% bedroeg!

Tevens achten we het hier ook noodzakelijk om in dit verband nogmaals te wijzen op de, zoals men het voorheeft, nakende toetreding tegen eind 1984 van Spanje en Portugal. Als men met „Tien” waarvan dan nog drie niet geïnteresseerde landen, namelijk Luxemburg, Italië en Griekenland, nog niet tot een overeenkomst geraakt, dan mogen we ons toch wel de vraag stellen wat het zal worden met Spanje en Portugal erbij. Vooral Spanje, dat zeker in alles en nog wat dwars zal liggen, zowel wat de haar toegekende kwota als wat de te volgen reglementen betreft. Is dit geen vingerwijzing om de Gemeenschap niet verder uit te breiden, want de belangentegenstellingen komen niet alleen tot uiting in de visserij, maar meer nog in de landbouw. En als men de E.E.G. voortdurend wenst uit te breiden, dan komt men ten slotte niet meer tot een eenheid, maar tot een verdeeldheid, niet meer tot één enkele Gemeenschap, maar tot veel nationaliteiten of groepjes nationaliteiten.

Ondertussen boeren de vissers voort in het voorlopige en op basis van voorbijgestreefde kwota van vorig jaar. Zeker geen verheffend schouwspel, maar een stelsel waarvan men zo snel mogelijk dient af te wijken.

P. VANDENBERGHE

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een welgevoelde maandagmijn met behoorlijk wat variatie maar toch een overwicht van ronde soorten als kabeljauw en gul. Ook weer twee schepen van de kreeftenput en enkele Westvangsten na redelijk korte reizen. De kwaliteit was dus zeker goed. Voor de spanvisers zijn de vangsten over het algemeen te klein, meteen kwamen hier geen denderende resultaten uit de bus. Ook de kanaalschepen moeten het momenteel met een minimum aan opbrengst doen. De tongvangsten zijn erg klein, dat wordt wel enigszins goedgemaakt door staartvisvangsten die nog steeds aan behoorlijke prijzen verkocht worden. Die prijzen varieerden deze week tussen 100 en 250 fr. volgens de grootte. Voor tongen werd ook meer betaald dan verleden week, hier liep de prijs van de middensortering op naar 300 fr. het kg. Steenschol doet het momenteel niet te best en bleef maandag bestendig onder de 100 fr. het kg., dinsdag werd weer iets meer betaald en noteerden we tot 105 fr. voor grote sortering.

Kabeljauw van de West kreeg tot 83 fr., grote gul tot 75 fr. en kleine gul van de spanvisers werd verkocht tussen 36 en 44 fr. het kg. met dinsdag lagere prijzen dan maandag.

Grote wijting is duur gebleven, de kleine sortering kreeg nogal sterk wisselende prijzen die tussen 20 en 45 fr. lagen, de grote sortering werd verkocht tussen 60 en 83 fr. het kg. Schotse schol van het kanaal kreeg geen te beste prijzen, hier noteerden we tussen 15 fr. voor kleine en 50 fr. voor grote sortering. De rog van goede kwaliteit was erg duur en kreeg bestendig meer dan 100 fr.

Voor de kustvisers zal de garnaal het moeten gaan doen nu de tongen nog verder verminderd zijn. Die garnaal blijft toch nog wel schaars en noteerde dan ook bestendig tussen 110 en 150 fr. het kg. Nogal duur voor de tijd van het jaar.

VRIJDAG 17 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
O.135/275	13	680	—	1.285.668
O.114/274	11	330	—	627.788
O.129	16	245	—	580.842

MAANDAG 20 JUNI 1983

KANAAL				
Z.39	18	370	1.700	1.696.763
Z.19	18	210	1.000	1.035.953
O.705	14	110	600	429.208
NOORD				
Z.50	11	100	—	260.726
WEST				
N.40	10	220	—	693.276
N.3	11	240	—	716.023
O.229	11	190	—	463.980
N.597	9	150	—	404.076
Z.502	11	135	—	397.691
KRP				
O.123	10	50	2.000	414.952
N.723	5	10	700	126.692
NOORDZEE				
O.127/303	12	440	—	869.224
O.309/719	12	490	—	1.004.482
O.128/279	9	310	—	748.138

DINSDAG 21 JUNI 1983

KANAAL				
Z.72	15	110	600	633.903
NOORDZEE				
O.232/285	13	650	—	1.253.812

WOENSDAG 22 JUNI 1983

NOORDZEE				
N.708/709	—	600	—	799.020
KUST				
ARM.6	—	12	320	96.001

Verwachtingen

VRIJDAG 24 JUNI

WEST: N.736

MAANDAG 27 JUNI

NOORDZEE: O.318 - O.26/O.306 - O.141/O.369
KREEFTENPUT: Z.563
WEST: O.118 - O.206 - O.35 - Z.499

DINSDAG 28 JUNI

NOORDZEE: N.706/N.41
WEST: O.134 - N.45
NOORD: O.83

WOENSDAG 29 JUNI

NOORDZEE: O.243/N.752

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 16 JUNI 1983

Z.200	W	600	200	17	883.435
Z.331	W	2.000	150	16	572.420
Z.462	NW	300	200	12	663.850
Z.408	—	1.500	60	—	629.050
Z.300	—	500	25	—	256.990
					3.005.745

VRIJDAG 17 JUNI 1983

Z.431	N	300	130	13	600.560
Z.465	W	800	60	—	270.000
Z.14	W	400	250	12	831.020
Z.509	KRP	—	200	9	628.245
					2.329.825

MAANDAG 20 JUNI 1983

Z.53	W	1.300	300	18	1.469.250
Z.560	W	—	50	4	170.730
Z.564	W	500	60	13	394.670
Z.55	W	800	25	7	370.500
Z.84	N	400	440	15	1.468.440
Z.16	W	2.500	200	16	1.296.374
Z.580	W	500	35	4	319.500
Z.307	KRP	—	180	10	697.038
Z.30	N	1.000	240	14	911.620
Z.289	W	500	300	14	1.642.620
					8.740.732

DINSDAG 21 JUNI 1983

Z.512	W	600	65	13	436.190
Z.99	KN	900	280	18	1.177.163
Z.573	KRP	—	135	10	531.008
Z.568	W	900	40	8	343.340
Z.578	—	100	15	3	166.880
					2.654.581

WOENSDAG 22 JUNI 1983

Z.526	KN	400	130	18	782.163
Z.571	N	200	260	10	828.730
Z.47	N	700	300	11	805.090
Z.42	KN	500	150	18	788.130
Z.510	KRP	—	170	10	562.101
Z.400	K	100	10	2	249.200
					4.015.414

Zeer goed onderhouden

GARNAALVISSERSVAARTUIG TE KOOP

in perfecte staat - nieuwe visliet -
zeer goede motor.

Inlicht.: Hand in Hand - Zeebrugge
☎ (050) 54 41 17

NIEUWPOORT

VRIJDAG 17 JUNI 1983

VIS			
N.710	240 kg.	38.733 fr.	
N.700	169 kg.	35.637 fr.	
N.788	88 kg.	17.187 fr.	
N.88	312 kg.	49.119 fr.	
N.590	187 kg.	34.559 fr.	
N.211	66 kg.	15.391 fr.	
N.349	178 kg.	36.717 fr.	
N.22	266 kg.	38.063 fr.	
N.720	492 kg.	69.308 fr.	
N.575	541 kg.	60.865 fr.	

GARNAAL

N.782	218 kg.	30.678 fr.
-------	---------	------------

Tien vaartuigen van de Kust losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Alle tongprijzen kenden een gevoelige stijging, dit wegens de vermindering der vangsten. Voor tong nr 1 werd 250 à 268 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 274 à 284 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 282 à 290 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 238 à 252 fr./kg. De marktprijs der tong nr. 5 werd op 208 à 218 fr./kg gesteld en die der kleine tong op 172 à 186 fr./kg. Grote tarbot haalde 360 à 330 fr./kg, middenslag tarbot 240 à 280 fr./kg, varia 160 à 180 fr./kg en griet 180 à 240 fr./kg. Grote pladijs kocht men aan 70 à 80 fr./kg, middenslag- of drieling-pladijs aan 3500 à 3750 fr. de ben en visjes aan 2000 à 2200 fr. de ben. Grote zandschar bewaam 2400 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 1900 à 2000 fr. de ben. Voor knorhaan werd 2000 à 2250 fr. de ben opgetekend en voor zeehaai 1000 à 1500 fr. de ben. De N.782 loste 218 kg garnaal waarvoor 134 à 137 fr./kg werd neergepend.

ZATERDAG 18 JUNI 1983

GARNAAL		
N.782	108 kg.	12.166 fr.
N.106	211 kg.	20.967 fr.

MAANDAG 20 JUNI 1983

VIS		
N.346	3.040 kg.	160.682 fr.
N.590	55 kg.	12.909 fr.
N.720	159 kg.	34.792 fr.
N.710	124 kg.	25.581 fr.

Wegens het stormweer der voorbije dagen die aanhoudend op onze kust beukte, losten slechts drie kustvaarders en één vaartuig van de West hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 268 à 275 fr./kg en tong nr. 2 288 à 292 fr./kg. De tong der middensortering kende opnieuw een gevoelige prijsstijging, dit wegens de geringe aanvoer. Tong nr. 3 of bloktong haalde 298 à 302 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 260 à 270 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 240 à 256 fr./kg betaald en voor kleine 196 à 200 fr./kg. Middenslag tarbot bekwaam 240 à 280 fr./kg, varia 170 à 180 fr./kg en griet 230 à 280 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3750 à 4000 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drieling pladijs 3500 à 3750 fr. de ben en voor visjes 2250 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4600 à 4900 fr. de ben geveild en gul tegen 3100 à 3750 fr. de ben. Wegens de schaarse aanvoer werd voor Westvis opnieuw een dure prijsnotering opgetekend. Grote wijting kreeg 4500 à 4600 fr. de ben en kleine wijting 2400 à 2600 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2500 à 2600 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 2200 à 2300 fr. de ben. Tongschar kreeg 95 à 140 fr./kg, rode soldaten 102 à 108 fr./kg, knorhaan 1700 à 2000 fr. de ben en zeehond 2000 à 2250 fr. de ben.

DINSDAG 21 JUNI 1983

GARNAAL
N.782 101 kg. 16.191 fr.

WOENSDAG 22 JUNI 1983

VIS
N.172 3.951 kg. 194.825 fr.
N.738 2.831 kg. 130.476 fr.
N.788 127 kg. 27.411 fr.
N.88 227 kg. 38.184 fr.
N.211 203 kg. 41.980 fr.
N.349 222 kg. 46.935 fr.
N.22 432 kg. 79.205 fr.
N.575 888 kg. 106.955 fr.
N.720 592 kg. 74.169 fr.
N.710 327 kg. 51.514 fr.
N.590 485 kg. 84.037 fr.

GARNAAL
N.700 127 kg. 17.497 fr.
N.106 57 kg. 7.263 fr.

Op de woensdagmarkt losten er twee Westvaartuigen samen 6.800 kg vis. Opnieuw werd voor Westvis een goede prijsnotering geboekt. Kabeljauw haalde 4300 à 5400 fr. de ben en gul 2250 à 3500 fr. de ben, dit volgens grootte. Grote wijting bekwaam 4300 à 4500 fr. de ben en kleine wijting 1800 à 2200 fr. de ben. Moerrog kocht men tegen 4800 à 4900 fr. de ben op, tilten tegen 4200 à 4350 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3850 à 4300 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2500 à 2900 fr. de ben betaald, voor zeehond 2200 à 2400 fr. de ben en voor zeehaai 400 à 800 fr. de ben. Voor varia werd een dure marktnotering bekomen. Grote tarbot kreeg 318 à 330 fr./kg, middenslag tarbot 260 à 300 fr./kg, varia 170 à 190 fr./kg en griet 240 à 280 fr./kg. Zonnevis boekte men aan 298 tot 305 fr./kg, tongschar aan 90 tot 148 fr./kg, rode soldaten aan 95 tot 105 fr./kg en roodbaard aan 80 tot 95 fr./kg. Voor de kustvaartuigen konden de tongprijzen lonend genoemd worden. Tong nr. 1 bekwaam 255 à 263 fr./kg en tong nr. 2 270 à 278 fr./kg. Tong der middensortering haalde volgende marktprijs. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 284 à 288 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 234 à 246 fr./kg. Tong nr. 5 bekwaam 218 à 224 fr./kg en kleine tong 184 à 190 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3750 à 4250 fr. de ben bekomen, voor middenslag- of drieling pladijs 3750 à 4250 fr. de ben en voor visjes 2000 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2400 à 2500 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 2000 à 2100 fr.

de ben. Door twee garnaalvaartuigen werd 184 kg garnaal gelost waarvoor 100 tot 117 fr./kg werd opgetekend.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
17 juni	10	2.545	395.575	
20 juni	4	3.378	233.964	
22 juni	11	10.310	880.661	

GARNAALAANVOER

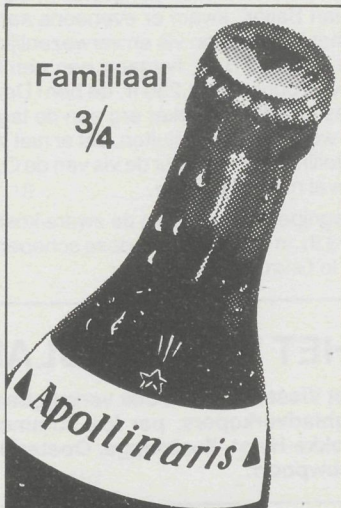
NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
17 juni	1	218	30.678	134	137	
18 juni	2	319	33.133	93	114	
21 juni	1	101	16.191	147	147	
22 juni	2	184	24.760	100	117	

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.;
(5) Minimum; (6) Maximum.

BROCHURE OVER DE ZEEBRUGSE VISMIJN

De stad Brugge heeft zeer onlangs een brochure uitgegeven in verband met de Zeebrugse vismijn. Dat gebeurde in samenwerking met het Gemeentelijk Bedrijf van de Vismijn en de Visserijshaven alsmede de stedelijke informatiediensten. De brochure, met een inleiding door Schepen Leys van de Visserijshaven, geeft een rijk geïllustreerde historiek van de Zeebrugse vissershaven alsmede de plaats die Zeebrugge bekleedt in het kader van onze nationale visserij. Een zeer interessant werkje waarvoor de initiatiefnemers dienen geluk gewenst.



Familiaal 3/4

Apollinaris

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

GETIJEN TE OOSTENDE

JUNI

24 vrijdag	0016	460	0654	070
25 zaterdag	0056	469	0730	077
26 zondag	0135	477	0806	082
27 maandag	0215	481	0843	084
28 dinsdag	0255	479	0919	083
29 woensdag	0335	470	0959	082
30 donderdag	0414	456	1038	085
	1622	449	2313	057

JULI

	(1)	(2)	(3)	(4)
1 vrijdag	0453	443	1119	093
2 zaterdag	0533	432	1202	088
3 zondag	0620	426	1250	090
4 maandag	0713	423	1347	107
5 dinsdag	0815	425	1449	117
6 woensdag	0919	431	1553	132
7 donderdag	1021	442	1654	113
8 vrijdag	1114	456	1750	090
9 zaterdag	1205	472	1844	069
10 zondag	1251	487	1935	051
11 maandag	1336	499	2025	036
12 dinsdag	1424	505	2118	024
13 woensdag	1514	503	2211	015
14 donderdag	1604	495	2306	013
15 vrijdag	1657	481	2359	020
16 zaterdag	1752	464	1205	082
17 zondag	1850	446	1302	097

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	vóór	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	vóór	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

	20 juni	21 juni	22 juni
Lappen	257 272	260 280	276
Grote	266 278	270 290	301
3/4	265 298	285 300	308 330
Bloktongen	230 260	251 280	255 286
Vóór-kleine	195 234	220 240	202 243
Kleine	185 201	208 215	200 217
Slips	175	.....	185 190

ZEEBRUGGE

Grote	252 269	269 279	284 286
Bloktongen	272 281	277 290	302 295
Fruittongen	255 280	273 299	269 290
Schone kleine	196 204	207 247	210 213
Kleine	164 182	177 205	216 218
Tout petit	158 169	166 182	185 187
Slips	160 167	163 169	173 182

NIEUWPOORT

Tong I	268 275	.....	255 263
Tong II	288 292	.....	270 278
Tong III	298 302	.....	284 288
Tong IV	260 270	.....	234 246
Tong V	240 256	.....	218 224
Kleine tongen	196 200	.....	194 190

PLADIJS

OOSTENDE

	20 juni	20 juni	20 juni
Platen	45 60	.....	66 70
Iek (groot-klein) ..	40 52	.....	.....
Derde slag	54 61	.....	74
Platjes	24 38	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	43 50	51 70	50 52
II	51 54	62 80	50 53
III	50 53	56 60	56 58
IV	40 46	42 49	43 45
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	75 80	.....	75 85
Platjes	45 55	.....	40 50
Drielingen	70 75	.....	75 85

OOSTENDE - DOVER

Voor de week van 26.6 tot 2.7.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 26 en 27.6.83
- Dagelijks te 06.35 u., behalve op 2.7.83
- Op 2.7.83 bijk. afv. te 10.45 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 26.6.83
- Dagelijks te 06.00, te 08.00 en te 18.00 u.
- Dagelijks te 15.00 en te 20.00 u., behalve op 2.7.83
- Op 30.6.83 en op 1.7.83 bijk. afv. te 12.00 u.
- Op 2.7.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40 en te 15.30 u.
- Dagelijks te 18.30 u., behalve op 2.7.83

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 26.6.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 26 en 27.6.83
- Op 30.6.83 en op 1 en 2.7.83 bijk. afv. te 16.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 23.55 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, te 16.35 en te 19.40 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.

BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week zette de Z.571 „Zephyr” 515 bennen vis te Grimsby in de markt waarvoor 1,360 miljoen B.fr. besomd werd, hetzij een gemiddelde van 2.640 fr. de ben, hoofdzakelijk pladijs en steenschol (tongschar). De O.318 „Belgian Sailor” kwam er eveneens aan de afslag met 750 bennen vis en verwezenlijkte hiermede 920.000 B.fr., hetgeen een gemiddelde geeft van ongeveer 1.230 fr. de ben! Deze laatste besomming ligt zeker erg aan de lage kant, zodat we dienen te besluiten, dat er niet veel belangstelling bestond voor de vis van de O.318, in elk geval niet te Grimsby.

We begrijpen niet waarom de zware kosten van 20 à 23 th. in acht nemend, deze schepen regelmatig in Grimsby verkopen.

„HET VISSERIJBLAD”

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

VISSERSHULDE TE OOSTENDE

In het kader van de Dag der Zeelieden gaat op zondag 26 juni as. te Oostende de traditionele vissershulde en zeewijding door. Hierbij zal een hulde gebracht worden aan de nagedachtenis van de op zee omgekomen zeelieden. Er wordt verzameld aan het stadhuis van Oostende om 9.45 u. waarop stoetsgewijs wordt opgetrokken naar de S.S. Petrus- en Pauluskerk voor de Plechtige Vissersmis. Nadien grijpt aan het Monument der Zeelieden een bloemenhulde plaats. Iedereen wordt uitgenodigd deze plechtigheid bij te wonen.

E.E.G.

■ Barones Elles, Europees parlamentslid voor Groot-Brittannië en ondervoorzitter van het Europees Parlement, heeft de E.E.G.-Commissie te Brussel er op gewezen, dat er een groeiende pollutie aan het ontstaan is, die rivieren en stromen bezoedelt door de afvalwateren van de zoetwater-visfarms, vanwege het gebruik in de voeders van onoplosbare antibiotica en andere scheikundige substantiën. Volgens het antwoord van de betrokken E.E.G.-Commissaris behoort hieromtrent een ingrijpen en een reglementering tot de bevoegdheid van de lidstaten.

Apollinaris

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	20 juni		20 juni		21 juni		21 juni		22 juni		22 juni		20 juni		22 juni	
Tarbot grote	270	317	297	316	266		260	278			319	329			318	330
Tarbot middel	215	245	233	265	235		238	247			247	268	240	280	260	300
Tarbot klein	185	192	198	212	200		163	206	178		203	229	170	180	170	190
Griet groot	215	247	230	244	195	200	207	215			209	213	230	280	240	280
Griet middel	135	160	183	200			186	176			178	184				
Griet klein	115	130	134	154			118	186			127	136				
Schelvis groot	49	63														
Schelvis middel	41	45			50	60			40	49						
Schelvis klein	21	36			20	32			20	25						
Heek grote	86	100			79											
Heek middel	55	65			65				55	60						
Heek klein	31	45			61											
Lom																
Leng	35	51	23	51	50		29	45								
Rog I													85	90	96	98
Keilrog			104	119			92	118			98	81				
Rog	75	105	75	84			85				90	92				
Tilten	103		69	74			97				82	90	85	90	84	87
Scherpstaart	55	100	80	92			65	90			94	97	85	90	82	86
Halve mans	38	78	56	62			60	70			78	80	85	90	76	80
Teelt			51	56			66				78	82				
Katrog	14	20														
Kabeljauw	52	84	78	84	50	83	68	88	46	80	86	92	92	98	106	108
Gul (groot)	59	74	69	74	60	71	50	86	39	53	79	80	62	75	45	70
Gul (middel)	52	69	54	62	44	52	35	58	24	32	67	71				
Gul (klein)	19	54	26	37	22	42	21	27	18	21	23	29				
Hozemondhamme	102	253	100	279	100	237	89	258			88	242				
Wijting groot	70	82	50	53	53	60	39	60	47		66	64	90	92	86	90
Wijting klein	20	44	18	23	21	40	19	29	24		27	31	48	52	36	44
Schar	14	31	18	24	29		22	45	22		16	24	46	52	40	50
Steenschol	15	89			34	105										
Zeehaai	50	57	60	64							70				8	16
Hondshaai	21	40			23											
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	10	38	9	18			9									
Schartong	16	50														
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	14	20			14											
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf	56	71														
Pollak	45	80														
Zonnevis	99	342			327										298	305
Koningsvis	105															
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			14	19			31				24		40	45	44	48
Bot													10	16	10	18
Rode Poon (roobaard)	26	70	40	46	40		49		50		58				80	95
Grauwe poon (knorhaan)	6	10	6		6						16	21	34	30	30	34
Rode knorhaan	18	97			9	42										
Posten			17	19			16				23	25				

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 14 juni** werd aangevoerd: 495 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 25 kisten kabeljauw, 36 kisten schol, 27 kisten schar, 1 kist makreel en 79 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 14,12-14,00, grote tong 16,82-15,21, grootmiddel tong 15,05-14,36, kleinmiddel tong 11,72-10,99, tong één 11,80-10,83, tong twee 10,02-9,64, zalm 22,90-11,80.

Per 40 kg.:

tarbot 532-393, griet 468-336, kabeljauw vier 184, kabeljauw vijf 160-88, schol twee 172-154, schol drie 192-154, schol vier 132-86, schar 70-52, wijting drie 100-70, bot 26, steenbolk 62, rode poon twee 220-204, rode poon drie 142-104, makreel twee 112.

Aan de **woensdagmarkt van 15 juni** werd aangevoerd: 600 kg tong, 1 kist tarbot en griet, 2 kisten kabeljauw, 16 kisten wijting, 5 kisten schol, 2 kisten schar en 28 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 14,35, grote tong 16,10-15,81, grootmiddel tong 15,00-14,89, kleinmiddel tong 12,20-11,72, tong één 12,33-11,76, tong twee 10,52-9,99.

Per 40 kg.:

tarbot 528-404, griet 470-360, kabeljauw drie 194, kabeljauw vier 188, kabeljauw vijf 165, schol drie 154-152, schol vier 122-94, schar 81, wijting drie 142-82, bot 26, horsmakreel 52-45, haai 144.

Aan de **donderdagmarkt van 16 juni** werd aangevoerd: 1.000 kg tong, 8 kisten tarbot en griet, 77 kisten kabeljauw, 69 kisten wijting, 47 kisten schol, 19 kisten schar, 4 kisten makreel en 42 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 14,43-14,04, grote tong 17,29-16,20, grootmiddel tong 15,01-14,08, kleinmiddel tong 11,71-10,83, tong één 11,86-10,67, tong twee 11,93-9,97, zalm 19,50-14,40.

Per 40 kg.:

tarbot 555-400, griet 534-400, kabeljauw twee 236, kabeljauw drie 196-190, kabeljauw vier 170-140, kabeljauw vijf 144-112, schol één 164-160, schol twee 162-156, schol drie 158-140,

REDERIJFALINGEN, TEKEN DES TIJDS?

VERTROUWEN WEKKENDE BANKEN SAFE, TOELEVERINGSBEDRIJVEN SLACHTOFFER!

In het begin van dit jaar hebben we melding gemaakt van de faling van het Nederlands bedrijf „Vriesvis Rederij en Handel B.V.” uit IJmuiden, die met de rederij Thomas Hamling & C^o uit Hull in Groot-Brittannië samenwerkte. Bij de Vriesvis Rederij was het de vishandelaar Wijnschenk uit IJmuiden die de leiding van de zaak in handen had.

Aan de hand van een artikel hieromtrent in de IJmuider Courant verschenen, wensen we eveneens op deze faling terug te keren, omdat er trefende gelijkenissen bestaan met falingen, die zich eveneens in België voordoen. In dit verband wijzen we inderdaad naar een gelijkenis met de faling „Vriesvis Rederij” dat het terug de toeleverings- en herstellingsbedrijven zijn die het grootste slachtoffer zijn of worden, en de banken, waarop het vertrouwen van de toeleveringsbedrijven gestaafd werd, door hun hypotheekwaarborgen de dans ontspringen.

In Nederland was het de AMRO-Bank, die voor de nodige kredieten zorgde, eveneens zorg dragende zich zelf voldoende hypothecaire dekking te bezorgen om, in geval van staking van betaling, geheel de dans te ontspringen ofwel zondèr noemenswaardig kleerscheuren.

Het grote vertrouwen bij de Amrobank, waarop het bedrijf zich kon beroepen, was aanleiding voor de toeleveringsbedrijven om zich overtuigd te voelen van de gezonde financiële toestand van het bedrijf en van zijn solvabiliteit. Een bank leent inderdaad niet zonder een diepgaand onderzoek hieromtrent. Omgekeerd spekuleren de banken op het vertrouwen, dat zij aldus doen ontstaan bij de toeleveringsbedrijven, omdat van dit geld toch bepaalde nog te realiseren waarden of inkomsten overblijven waarop de bevoorrechte schuldeiser de hand kan leggen, hier in casu de Amrobank.

De „Vriesvis Rederij en Handel B.V.” zou een passief nalaten in Belgische fr. uitgedrukt van rond de 125 miljoen (7 miljoen gulden), met inbegrip van de ongeveer 53 miljoen bankschuld. Alle schuldeisers zijn echter nog niet gekend omdat verscheidenen zich gewend hebben tot de Britse Compagnie „Thomas Hamling & C^o” en/of beslag hebben laten leggen bij kortgeding op drie treilers van „Thomas Hamling”, die in de haringhaven van IJmuiden liggen. Die zijn inderdaad door de beslagrechter aan de ketting gelegd, niettegenstaande het verzet van de Britse Rederij Hamling. Ondertussen heeft de AMRO-

Bank zich bijna totaal „safe” gesteld door de realisatie van activa's van „Vriesvis Rederij” zodat de verwachte verkoop van de drie, aan de ketting gelegten Britse treilers, de AMRO-bank zal volstaan, terwijl de vele andere schuldeisers zich pondsgewijs met het overschot zullen moeten tevreden stellen, dat zeker niet zal overlopen omdat de treilers eveneens met hypotheek bezwaard zijn. Hierbij zijn twaalf bedrijven betrokken waarvan sommige deze klap zullen overleven, maar waar het voor enkele kleinere bedrijven eveneens faling kan of zal betekenen.

Anderzijds spelen de IJmuidense vishandelaar Wijnschenk en Hamling elkaar de bal toe, wat de verantwoordelijkheid betreft, zodat ook deze zaak nog eerst voor het gerecht aan de orde van de dag zal moeten komen. Ook Wijnschenk laat zich voordoen als een slachtoffer en zou een 70 miljoen B.F. aan deze zaak verloren hebben, waarvoor hij zich zelfs niet in het passief van de faling zal laten opnemen!?, „Vriesvis Rederij en Handel B.V.” zou zelfs gesticht geweest zijn om „Thomas Hamling en C^o” te dienen omdat deze van uit Nederland op de makreel- en horsmakreelvisserij ging. Maar eerst moesten zware verbouwingen aan boord van deze schepen plaats hebben, die door Wijnschenk zouden betaald zijn, zonder dat men, tot nog toe juist weet vanwaar dit geld kwam. Volgens Wijnschenk zou hij dat uit eigen middelen betaald hebben, maar waarom dan de zware hypotheekleningen op deze schepen? Anderzijds komt er nog een B.V., namelijk de Import en Eksportmaatschappij Ramses uit IJmuiden, die door de heer Wijnschenk zou gesticht of gepatroneerd zijn, bij te pas. Alles hangt natuurlijk ook af van de verantwoordelijkheden van dergelijke B.V.'s.

Ten slotte zullen de drie, van de zes schepen van Hamling, die aan de ketting liggen te IJmuiden, na de zes maand van opliggen er ook niet beter van geworden zijn, evenmin als de schuldeisers, waaronder wij in de eerste plaats de gewone schuldeisers verstaan.

We kunnen niet sluiten zonder er op te wijzen, dat deze faling toch een teken aan de wand is, en zowel begerige toekomstige Hollandse rederij als toeleveringsbedrijven, de zaken grondig dienen na te gaan vooraleer hun verantwoordelijkheden ter zake te laten betrekken.

Rekening houdende met de bouwwoede in Nederland, en de E.E.G.-normen, mogen we ons aan nog meerdere faillissementen verwachten.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 13.6 t/m 18.6.1983.

Door 88 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
34.265 kg.	Tong	f 396.236,59	f 11,58
12.866 kg.	Tarbot	f 151.261,56	f 11,76
96.540 kg.	Schol	f 283.249,27	f 2,93
45.605 kg.	Kabeljauw	f 133.324,40	f 2,92
2.881 kg.	Griet	f 30.747,50	f 10,67
17.365 kg.	Schar	f 26.903,41	f 1,55
9.280 kg.	Wijting	f 14.433,59	f 1,56
159.682 kg.	Diversen	f 863.511,27	
378.424 kg.		f 1.899.667,59	

NEDERLANDSE VISSERS DREIGEN MET ILLEGALE VISSERIJ OP HARING

Dit is wat wij uit Nederland vernemen. Nochtans menen wij zelf, gezien de omstandigheden dat we dat moeilijk als een illegale haringvisserij zouden kunnen aanzien. Inderdaad kregen onze noorderburen een voorlopig te bevissen contingent van 3.000 ton in afwachting van de opdeling van het totaal E.E.G.-kwotum onder de betrokken landen-lidstaten. Het is duidelijk dat het aandeel van Nederland hoger zal liggen dan bewuste 3 duizend ton. De vissers kunnen dan ook niet het slachtoffer worden van bepaalde dwarsliggers op de bijeenkomst van 20 en 21 juni te Luxemburg, waar het niet tot een vergelijk kwam tussen de betrokken ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben. Van de 3 duizend ton zou er intussen al meer dan 2.500 ton gevestigd zijn, zodat men in feite op elk ogenblik kan geconfronteerd worden met een visserijstop op de haring.

Wie een beetje met de visserij bekend is, moet inderdaad weten, dat men zo maar niet in één twee drie, van visserij kan veranderen om op een andere visserij over te gaan. Het overschakelen op een andere visserij, kost altijd veel en daarbij moet men zomerharing vissen, wanneer deze op zijn best is, kwa rijpheid, vetgehalte, enz. We zouden ons, in dit geval dus gemakkelijk achter het doorvissen kunnen plaatsen, voor zowel onze noorderburen als voor de anderen, die nog maar slechts een gedeelte toegezegd werden van hetgeen waarop zij rechtmatig zullen kunnen aanspraak maken en toegewezen worden.

NEDERLAND

■ Zoals men weet lossen de vaartuigen uit Urk hoofdzakelijk in Lauwersoog en/of Delfzijl. De gemeenteraad van Urk wenst hieraan iets te doen door tussen te komen in de vervoerkosten over land naar de afslag van Urk. De gemeente zal dit vervoer subsidiëren en de voerders zelf doen er ook iets aan. Verder zal de netto-winst van de Urker-visafslag voor 45% naar de aanvoerende rederijen gaan en voor 10% voor een vispromotiekampagne. Men hoopt hiermede vele Urker-rederijen te overtuigen hun vis over land naar de afslag in de eigen gemeente aan te voeren. Voor de diep geladen kotters en grote treilers, is de Urker-visafslag inderdaad moeilijk of niet te bereiken. Die blijven dan in Lauwersoog en/of Delfzijl aanvoeren.

■ De Nederlandse minister Braks die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, heeft er op gewezen, dat men niet alles op de maatjesharing mag zetten, maar dat er moet gerekend worden met een eventueel overaanbod op de markt en dat het nu reeds hoogst noodzakelijk en nuttig is, dat men aan andere bereidingsvormen voor het Hollands zeegoud zou denken, opdat het niet waardeloos zou gaan worden. Zeer gezonde taal.

■ De heer Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Visserijbond en plaatsvervangende voorzitter van het Produktschap, zegde op een foto-ekspositie over de visserij in een restaurant nabij Schiphol, dat sinds 1979 er in de Nederlandse visserij 500 plaatsen bijgekomen zijn. Met al de ondertussen tussengekomen nieuwbouw waarbij treilers van over de 70 m., kunnen wij dit best geloven. Waar hij echter de hoop uitdrukt dat deze trend zich zou doorzetten, aanzien we dit wel aan de onverantwoordelijke kant. Inderdaad, indien de reglementering in het nieuw gemeenschappelijk visserijbeleid zich

Ondertussen heeft minister Braks ook al laten blijken, dat hij niet kan akkoord gaan met de 21.600 ton die, volgens de E.E.G.-voorstellen aan Nederland zouden toekomen van de nagevoeg 85 duizend ton, die onder lidstaten opgedeeld wordt. Dit is zowat 25,6% en onze noorderburen zouden graag 30% toegewezen zien. Dit is echter een andere zaak omdat, hetgeen men wenst bij te krijgen, altijd moet afgenomen worden van een ander, terwijl nu juist ook die anderen niet tevreden zijn, of niet geheel tevreden zijn met het hen toegekend aandeel.

In elk geval zouden wij het niet logisch vinden, dat de Nederlandse minister er een vangstverbod zou doordrukken, wanneer de 3 duizend ton bereikt wordt, vooraleer men tot een overeenkomst komt, die ten vroegste op 4/5 juli kan plaatsvinden, ter gelegenheid van de nieuwe ministertop te Brussel. Dat men dan eventueel slechts voorzichtigjes-aan zou mogen verder vissen, heeft economisch geen zin. Hoe kan een visser nu éénmaal maar besluiten, langzaam-aan door te vissen. Het brandstofverbruik en de kosten zullen het „langzaam-aan” zeker niet volgen. We kunnen hier dan ook wel voor deze gelegenheid achter de doordrijvers en doordrukkers staan.

doorzet, namelijk het logboek voor de vangsten en een strak gehouden vangstkontrole, zodanig dat overbevissing nog moeilijk zal kunnen, dan zien we eerder het omgekeerde gebeuren. Valse hoop verwekken door iemand als de heer Hoekstra, vinden we op zijn zachtst uitgedrukt, onverantwoordelijk.

■ Men vraagt zich in Nederland af wat de garnalenvangst dit jaar, en in het bijzonder in de nazomer zal worden. In 1982 werden in het kustgebied ten zuiden van Den Helder inderdaad zoveel garnalen gevangen, dat men er van een explosie kon gaan spreken. De gemiddelde vangst per visdag in september 1.169 kg. en in oktober 1.251 kg. Vangsten van meer dan 3.000 kg. per vaartuig en per zeedag kwamen in die maanden regelmatig voor. Deze vangsten waren tweemaal zo groot als in het beste jaar sinds 1969. (Uit „Visserij”, voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij).

■ Dat de uitlatingen van de heer Hoekstra, voorzitter van de Nederlandse Vissersbond, die de reders en schippers praktisch tot ongehoorzaamheid opruiet en tot overtreding van het E.E.G.-Visserijbeleid, niet overal met geestdrift wordt ontvangen, blijkt uit het feit, dat de opvolger van de h. Tienstra, directeur van de Nederlandse Visserijdienst, de heer Van der Meer, reeds afstand heeft genomen van de opruiende verklaringen van de heer Hoekstra. Wij blijven er bij, dat de heer Hoekstra geen dienst bewijst aan de Nederlandse visserij. Realistisch is onder meer de toekomstige Nederlandse directeur wanneer hij zegt dat de Nederlandse visserij nog altijd afhankelijk blijft van de wateren van de andere E.E.G.-lidstaten en dat men op het E.E.G.-paard moet blijven wedden. Ook wij kunnen onze Belgische reders opruien tegen de overheid. Dat is als vakblad of belanghebbende in visserijzaken, het gemakkelijkst, maar men bewijst de gemeenschap der visserij daarmee geen dienst.

■ De heer Tuinisma, sekretaris van de Nederlandse Vissersbond, geeft ons gelijk waar hij zegt, dat zijn organisatie altijd met een zeker onbehagen naar de vele nieuwbouw van Nederlandse vissersvaartuigen kijkt. Hij maant hier

eveneens tot voorzichtigheid aan. Waarschijnlijk is in de optiek van de heer Tuinisma, eveneens de periode voorbij waarin men de Nederlandse kwota met gemak ging overbevisen.

■ Door de Nederlandse minister Braks werd een verbod uitgevaardigd op de visserij op schol (pladijs) in het Skagerak omdat het, aan de Nederlandse vissers toegewezen contingent van 1.500 ton reeds zou zijn opgevestigd. Het verbod is reeds sinds 7 juni 1983 ingegaan. Dit is waarschijnlijk ook de reden waarom de prijzen van de schol in de Belgische visafslagen, zelfs bij grote aanvoer, gevoelig zijn opgelopen.

ALLERLEI

■ Tussen het vasteland Australië en het eiland Tasmanië liggen niet alleen vele olieboortorens, maar de zeebodem is er letterlijk bezaaid met oud ijzer, touwwerk, kabels, buizen, schrootafval en dergelijke meer. Een groep van vijftig Australische vissers, die in hun traditionele vangstgebieden, door dit ijzerafval enorme schaden aan netten en vistuig hebben opgelopen, hebben een proces tegen Esso-BHP gewonnen waarbij hen een half miljoen Australische dollars toegewezen werden. Een belangrijke juridische voorgaande, waartegen de oliemaatschappij zich tot het uiterste geweer heeft, kwestie van het precedent. Sinds 1970 hadden er 500 ongevallen met het vistuig plaats, met onder meer 300 gasflessen, die zo maar over boord gekipt werden. Het proces heeft 30 dagen aangesleept en de kosten hiervan bedragen 800 duizend Austral. dollars, die ook ten laste van Esso vallen. Zij kunnen er beter tegen dan die vissers.

■ De Verenigde Staten en Canada zijn overeengekomen om ernstige beperkingen in te voeren op de zalmvisserij en dit vanaf Oregon, al over Canada tot en met de kusten van Alaska. De zalmbestanden zijn inderdaad zo ernstig aangetast, dat men tot deze maatregel gedwongen wordt. Terzelfdertijd zal de capaciteit van de zalmboerderijen op de rivieren opgevoerd worden onder meer in de Columbia-rivier in de Staten Washington en Oregon.

■ De Japanners hebben een systeem van diepvriezen uitgetest waarbij de kwaliteit van de vis hoger ligt dan vroeger. In plaats van de vis door windtunnels te leiden met een temperatuur van -55° C, gebeurde dit door een onderdompeling in een pekkel van calcium chloride op een temperatuur van -45° C gebracht. Deze pekkel bevriest niet. Terzelfdertijd is het veel economischer wat het verbruik aan energie betreft. De proefnemingen hadden plaats aan boord van het Japans onderzoekingsvaartuig, de bijna 500 Brt „Fuji Maru”. Verder was er geen verschil in de kleur en de versheid van het visvlees. Ook de smaak wordt door het onderdompelen in dit bad niet aangetast.

IJSLAND

■ De grote brandstofprijzen hebben niet alleen een negatieve zijde, maar ook een positieve. Ze hebben de techniek en wetenschappers er toe aangezet tot een studie om heel wat verloren gaande energiekrachten te rekupereren. Aldus is men nu in IJsland in een vismeelfabriek gestart met het opvangen van de hitte, ontstaan bij het koken van het rauw materiaal, om deze om te zetten in stoom, die dan gebruikt wordt om de gekookte rauwe materialen, na scheiding van de visolie te drogen. Voorheen gebruikte men hiervoor de hitte voortkomende van speciale ovens, die heel wat brandstof verstookten. Aldus wordt het energieverbruik van betrokken vismeelfabriek tot één derde herleid. Dit bewijst weer eens hoeveel energie er vroeger nutteloos verloren ging of verspild werd.

VAN HET E.E.G.-FRONT

GEVAAR VAN TOETREDING SPANJE EN PORTUGAL TOT E.E.G.

VISSERS BLIJFT BIJ DE ZAAK!

Zoals we van de boer zouden zeggen „hoedt uw schapen” of „wacht uw ganzen”, voelen wij ons hier nogmaals verplicht te wijzen op de voor de deur staande toetreding van Portugal en Spanje tot de E.E.G. Inderdaad werd op de zopas afgelopen E.E.G.-top te Straatsburg gemeld, dat in december te Athene een nieuwe top zal doorgaan waarop onder meer de toetreding van Spanje en Portugal tot de E.E.G. zal besproken worden.

We hebben reeds een paar malen aan onze lezers duidelijk gemaakt en eveneens aan onze bewindvoerders, dat hieraan een onmetelijk gevaar verbonden is voor de visserij van de landen-lidstaten. Tevergeefs zien we uit naar reacties ter zake, die zouden moeten uitgaan van de producentenorganisaties. Dit moet inderdaad nu reeds gebeuren door acties en manifestaties. Er mag inderdaad niet gewacht worden tot na het ogenblik van de overeenkomst en van het kennis nemen van de overeenkomst.

Men heeft het op de E.E.G.-top en op de bijeenkomsten van de betrokken ministers, voortdu-

rend over de landbouwproblemen en moeilijkheden, maar nooit over de visserijkwesties. Dit zal wel hetzelfde zijn voor wat de toetreding van Portugal en Spanje en vooral van dit laatste land betreft. Het zou ons dan ook niet verwonderen dat de E.E.G.-vis hiervan het slachtoffer dreigt te worden. Spanje met zijn machtige vloot zal inderdaad wel een toegeving over hebben in de landbouwsector, tegen klinkende munt in de visserijsector. Anderzijds zijn we overtuigd, dat onze landbouwministers voor wie de landbouw en haar probleem de ware nachtmerrie vormen, wel graag het slachtofferen van de visserij als wisselmunt zouden kunnen gereed houden. De visserij, gezien van uit nationaal oogpunt en in verhouding tot de landbouw wat het bruto nationaal inkomen betreft, betekent inderdaad zeer weinig.

We hebben in Groot-Brittannië de grote manifestatie gekend, de optochten, het defileren van de treilers op de Thames, voor het afdwingen van een eigen vijftig-mijlszone en ten slotte voor een eksklusieve 12-mijlszone. Toen was dit een

gevecht van Groot-Brittannië tegen al de andere lidstaten. Een zeer moeilijke zaak inderdaad. Nu zou men echter de kracht en van de „Tien” zoniet van de voornaamsten onder de „Tien” kunnen mobiliseren voor een campagne tegen een mogelijke uitverkoop van de vis aan Spanje, waarvan de vissers daarenboven nog hun laarzen vegen aan alle reglementen wat de netmaaswijdten en het ondermaats vissen betreft. Zal men nu inderdaad wachten tot het visje verdronken is en reeds afspraken ter zake gemaakt werden? Dan wordt het een hopeloos vechten tegen de bierkaai. Men dient dergelijke afspraken bij voorbaat aan te vallen of er voor te waarschuwen. Het Spaanse plan voor een E.E.G.-visserij is reeds lang in kannen en kruiken. Dat onze vissers uit de E.E.G. van nu reeds bij hun regering aandringen opdat hun belangen niet ondergeschikt gemaakt worden aan andere en niet dienen als pasmunt in landbouw- en andere afspraken. We herhalen het. Het is nu reeds „vijf voor twaalf”. Waarop wacht de Europese producentenorganisatie, die de nationale producentenorganisaties vertegenwoordigt, om nu reeds haar eisen ter zake naar voren te brengen? Het is inderdaad verbijsterend, dat wij hieromtrent zo weinig, laat ons zelfs stellen, totaal niets terug vinden in de media en wat meer is, bij de eigen producentenorganisatie. Laat ons dan ook eendrachtig samenwerken om te voorkomen en om niet plots met de rug tegen de muur gedrukt te worden en met de neus op de harde ontnuchterende realiteit.

ZIEKELIJKE TOESTANDEN IN DE E.E.G.

Vooraleer de resultaten te kennen van de bijeenkomst van de E.E.G.-ministers te Luxemburg over de visserijkwesties, is deze toch gestart onder een zeer slecht gesternte vermits Denemarken reeds laten weten heeft, dat zij de resultaten hiervan niet zullen erkennen vooraleer hun parlementaire commissie zich op 23 juni hierover zal uitgesproken hebben. De Denen willen absoluut sleutelen aan het reglement op de bijvangst in hun industriële visserij voor vismeeldoelinden. Het is duidelijk, dat zij de vele verbruikersvis, die zij in hun 16 mm-netten vangen opgevoerd wensen te zien, terwijl het omgekeerd juist deze bijvangst zijn die de normale visserij en de instandhouding der kuitschietende massa vissoorten ontregelen. We kunnen moeilijk zonder Groot-Brittannië, maar we kunnen zeker zonder Denemarken, die meer aangewezen is op de gemeenschapswateren, dan op de eigen wateren. Het dwarsliggen vanwege Denemarken moet beslist eindigen. Toch hebben de Denen min of meer West-Duitsland in handen kwestie van de Groenlandvisserij.

De heer Eamon Gallacher, directeur-generaal voor de E.E.G.-visserij zegt dat de Spanjaarden bij een eventuele toetreding tot de E.E.G., alleen de niet beschermde vissoorten zullen mogen vissen. Van de beschermde vissoorten krijgen zij niets! Wel zouden zij eveneens hun traditionele visserijrechten mogen uitoefenen op de ansjovis en de heek in de Golf van Biscaye en de Ierse Zee. De Spanjaarden kennen de, zullen zij wel meer als bijvangst aan andere soorten aan boord halen dan ansjovis zelf. Wij blijven er bij, dat het een drama wordt voor de vissers uit de partnerlanden als de Spanjaarden op eender welke visserij toegelaten worden.

Niettegenstaande praktisch alle landen in 1982 aan overbevissing gedaan hebben, hebben de Deense vissers hierin toch een rekord gevestigd door zo maar eventjes hun kwota haring in de gemengde visserijzone Denemarken-Noorwegen, met zowat 100.000 ton overschreden te hebben en dan nog jonge haring, die voor niets anders kon dienen dan voor vismeel! Het is duidelijk dat Noorwegen om waarborgen gevraagd heeft, dat dergelijke overbevissing zich niet meer zou voordoen. Er werd dan ook door de E.E.G. een brede zone voorgesteld waarin niet op de haring en de sprut zou mogen gevestigd worden. Een nieuwe reden voor de Denen om dwars te gaan liggen.

Om de Noren een hoger kwotum Noordzeeharing te kunnen bezorgen, heeft men dan maar het algemeen Noordzeekwotum met enkele duizenden tonnen verhoogd. Dit wordt thans 116 duizend ton, waarvan 31 duizend ton voor de Noren en 85 duizend ton voor de E.E.G.-landen. Hiervan werd er reeds voorlopig, voorafgaandelijk aan de onderverdeling per E.E.G.-lidstaat 9 duizend ton gevestigd, zodat er nog 76 duizend ton verdelen staat door de betrokken ministers op de bijeenkomst van 20 en 21 juni die ondertussen verdaagd werd tot 3 juli, omdat men eens te meer niet akkoord geraakte.

„HET VISSERIJBLAD”

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

■ De Nationale Britse Producentenorganisatie heeft aan de nieuwe Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Jopling, reeds haar eisen bekend gemaakt voor een groter aandeel in de Noordzeeharing, een lager kabeljauwkwota in de Ierse Zee en meer tong in het Engels Kanaal. We menen dat dit slechts ten nadele kan komen van de visserij van de andere partnerlanden en dit bijgevolg niet kadert in het gemeenschappelijk visserijbeleid. Een positieve eis is wel het verzoek voor het opvoeren van de netmaaswijdte van 60 tot 70 mm. in de kreeftjesvisserij in de Ierse Zee, maar dit gaat dan wel uit van het standpunt, dat de bijvangst aan kabeljauw met netten van 60 mm. maaswijdte een voorname oorzaak is van de kabeljauwschaarste in de Ierse Zee.

■ Toen Groot-Brittannië in 1972 tot de E.E.G. toetrad, behielden de partnerlanden hun traditionele rechten te komen vissen vanaf 6 mijl uit de kust en dit over de 2.000 km. kustlengte van Groot-Brittannië. Als gevolg van het gemeenschappelijk visserijbeleid, werd de toegang voor het vissen vanaf 6 mijl uit de kust verminderd tot ongeveer 600 mijl, waaronder nagenoeg 300 mijl op de zuid-westelijke kust van Engeland, waar Franse en Belgische vissersvaartuigen hun traditionele visserijrechten tussen 6 en 12 mijl verder mogen uitoefenen. Het is begrijpelijk dat de lokale vissers uit de streek van Devon, Cornish, Brixham, Newlyn, enz. niet opgezet zijn met deze reglementering. Maar dat zal wel geen enkele Britse visser zijn over de ganse 600 mijl kust.

■ Als protest voor een vermindering met 30% van de kwota voor ronde vis in de Ierse Zee hebben de vissers uit Wales, dit in overeenkomst met hun producentenorganisatie, geweigerd de cijfers van hun vangsten door te geven voor het opmaken van de vangststatistieken.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

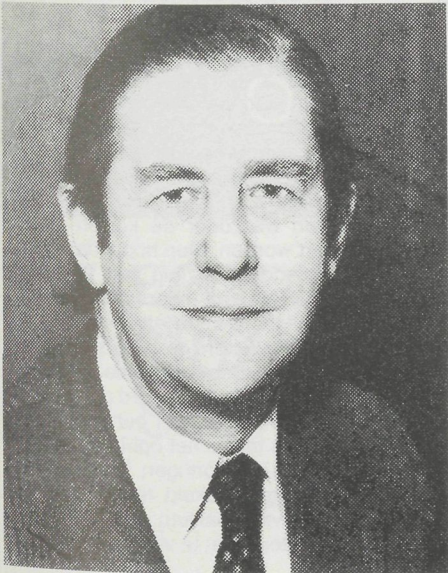
BRITSE MINISTER VOOR LANDBOUW EN VISSERIJ KRIJGT ANDER DEPARTEMENT

Peter Walker, de Britse minister voor landbouw en visserij, vertrekt van dit departement en wordt minister van Energie. Met hem vertrekt eveneens zijn voornaamste medewerker in de visserij, Alick-Buchanan Smith.

Vermits men mevrouw Thatcher, de ijzeren Lady, de inzichten toemeet een harder lijn te gaan trekken en de gematigden aan de kant te zetten, zouden we hieruit moeten besluiten, dat ook in de visserij, Groot-Brittannië een harder koers



Peter Walker (foto boven) verlaat het departement van Landbouw, Visserij en Voeding; hij stapt over naar het departement van Energie. Nieuwe minister van Landbouw en Visserij wordt Michael Jopling (foto onder), een ereboer van 53 jaar die een farm van 200 ha beheert.



zal gaan varen. Nu dat het E.E.G.-visserijbeleid reeds is vastgelegd en door alle landen-lidstaten aangenomen werd, kan deze hardere koers alleen maar teruggrijpen op een strakker controle en inspectie.

We kunnen onze vissers dan ook maar voorhouden zo voorzichtig mogelijk op te treden, liefst niet op het randje van de 6- of 12-mijl te gaan vissen naar gelang de betrokken gebieden en ook de netmaatswijdten, de ondermaatse vis en/of de bijvangsten, strikt binnen de reglementen te houden, zowel binnen de E.E.G.-reglementen als binnen de nationale beschermingsmaatregelen voor de bescherming van bepaalde vissoorten.

We moeten inderdaad het spreekwoord indachtig zijn van „Nieuwe meesters, nieuwe wetten” waarbij we met nieuwe wetten bedoelen een eventueel strakker en harder optreden.

De nieuwe Britse minister voor Landbouw, Voeding en Visserij, is de 53-jarige Michael Jopling, die een hereboer is, vermits hij een hoeve uitbaat van meer dan 200 ha. Moeten we hieruit besluiten, dat zijn grote belangstelling naar landbouw zal gaan? Wat er ook van zij, worden de Britse ministers van landbouw, voeding en visserij, geflankeerd door twee onderministers, waarvan een voor de visserij. Daar was in de vorige regering Thatcher, speciaal de heer Alick Buchanan-Smith voor aangewezen.

In elk geval zal de toekomst uitwijzen of onze voorspelling uitkomt, alhoewel we hiervoor vrezen. Inderdaad zal de nieuwe minister gekonfronteerd worden met een Britse visserij, die reeds bij herhaling het betrokken departement gewezen heeft op de overbevissing die gebeurd is door, vooral Nederlanders en Denen, en het totaal gebrek aan controle ter zake.

De voor deze week geplande meeting van de E.E.G.-ministers voor de visserij, die te Luxemburg gehouden werd, zou ons een eerste aanduiding ter zake moeten geven. Van groot belang zijn eveneens de kwota voor 1983, die nog altijd niet vastgelegd werden voor het jaar 1983. Gezien de huidige ontmoeting van 20/21 juni, de laatste is vóór deze zomer, is het van vitaal belang, dat de kwota vastgelegd worden, omdat men anders vreest, dat er aan overbevissing zal gedaan worden. De machtige Schotse redersfederatie heeft niet gewacht om bij de nieuwe minister reeds haar voorstellen en eisen op tafel te leggen. Deze hebben niet alleen betrekking op het gemeenschappelijk visserijbeleid, maar eveneens op financiële steun aan de Britse visserij, een slooppremie en een financement voor nieuwbouw en herstructurering, waarin wij in België reeds nuttige maatregelen hebben genomen. Ook wordt naar een voor de visserij voldoende gevende regeling gevraagd in verband met het immer meer in beslag nemen van vangstgebieden door de oliemaatschappijen en de vorming van afvalbergen schroot omheen de oliebooreilanden, een vraagstuk welke meer en meer aandacht vergt.

GROOT-BRITTANNIË

■ Het Noorse faktorijschip „Tenor” dat te Grimsby zijn 512 ton bevroren visfilets wilde lossen, is als gevolg van een dispuut onder de dokkers, naar Hull uitgeweken. Daar klaarden de dokkers het lossen in amper 16 uur, zeer tot tevredenheid van de eigenaar en de kapitein van het vaartuig. Nu drukt men de hoop uit te Hull, dat de „Tenor” een volgende maal Hull rechtstreeks zal aandoen in plaats van naar Grimsby te lopen. Het is dus ook al geen koek en ei tussen de dokkers van de verschillende havens, vooral als zij zo dicht bij elkaar liggen. Alles hangt af van syndikalistische opruiers, zoals we er te Oostende en Zeebrugge kennen, terwijl hun broodje gebakken blijft.

■ In Brixham in Engeland werd een 75 jaar oude „smack”, bij onze oude vissers beter gekend onder de naam van „smik” door een groepje vrienden aangekocht om er tweedaagse kruisvaarten in te richten. De „smack” lag reeds 4 jaar verlaten in de haven, maar toch vroeg de eigenaar er nog 10 duizend pond voor (bijna 800.000 fr.). Vernemend dat zijn vaartuig zou hersteld en bewaard kunnen worden voor het nageslacht, deed hij er dan maar wat van af. Op de romp had er zich reeds zeewier vastgehecht van 2 meter lengte. Er zal nog heel wat te pas komen om de motor en het schroef terug varenklaar te krijgen. Het vaartuig werd in 1908 gebouwd en slechts na de eerste oorlog van een motor voorzien.

■ Grimsby kreeg verleden week terug 4 IJslandse treilers aan de markt met een aanvoer samen van 6.360 van onze bennen. De „Borkur” zette 3.040 bennen in de markt waaronder 1.450 zwarte heilbot. Dit vaartuig besomde 6 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 1.970 B.fr. de ben. De „Gulberg” zette 1.250 bennen in de markt, hoofdzakelijk grote schelvis voor een brutobesomming van 3.840 miljoen, hetgeen een gemiddelde geeft van meer dan 3.000 fr. de ben! Het derde vaartuig verwezenlijkte met 1.000 bennen een brutobesomming van 2,38 miljoen, hetzij een gemiddelde van 2.380 fr. de ben, eveneens hoofdzakelijk schelvis. Ten slotte bracht de „Peter Ingeney” 1.070 bennen aan de afslag voor een brutobesomming van 2,065 miljoen hoofdzakelijk gulsoorten, waarvoor gemiddeld 1.930 fr. de ben genoteerd werd.

■ Te Peterhead scoorde men verleden week in de afslag terug meer dan één miljoen pond, namelijk 1,125 miljoen, hetzij ongeveer 88 miljoen B.fr. Hiervoor benodigde men 216 aanvoeren, waarbij 39.130 bennen in de afslag kwamen, over 5 werkdagen gezien bijna 8.000 per dag. Per vaartuig, niettegenstaande de vele kustvissersvaartuigen, toch nog altijd een gemiddelde aanvoer van 180 bennen. De kustvissersvaartuigen bleven tussen de 3 en 12 mijl vissen, doorgaans op de Turbot Bank en de Halibut Bank. De groter treilers visten op Fair Isle, Devil's Hole en ten oosten van Shetland. De seine-treilers gingen naar Swathway, Forties Field, Ling Bank, Bressay Shoal en de Bergen Bank op schelvis, kabeljauw en haai. Peterhead blijft hiermede de eerste Schotse vissershaven.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ Er zijn opnieuw problemen opgedoken te Lorient tussen de dokkers en de vissers, meer in het bijzonder met de kreeftjessissers. Er was tussen beide partijen overeengekomen, dat de vissers de kreeftjes tot op de kaai mochten brengen, maar dat het sorteren en rapen en invoeren door de dokkers zou gebeuren. Toen nu verleden week in de nacht tussen zondag en maandag, zich twee kreeftjessissers aanboden en de matrozen de kreeftjes tot aan de sorteertafel brachten, waren de dokkers hier niet mede akkoord. Volgens hen was het aan land brengen, de kade onmiddellijk nevens het schip en het invoeren tot aan de sorteertafel. Binnen de hal was het werk van de dokkers. Gezien de vissers niet toegaven, werd een eerste maal door de dokkers voor een uur gestaakt. Ten slotte kon één der kreeftjessissers gelost worden, maar de tweede verkoos zelf naar Concarneau uit te wijken. Ten slotte kregen de dokkers uit Lorient het deksel op de neus.

Zo zou het overal moeten gaan, daar niemand zoveel verdient als zij en ze nooit tevreden zijn.

■ De vissers uit het Franse Calais en omgeving hebben een motie gestemd tegen een verzoek vanwege de maatschappijen, die de verbinding met passagiers- en carferries verzekeren over het Kanaal. Dit verzoek slaat op het toekennen van een vaste zone tussen het Franse continent en Engeland waardoor de vissers uit deze zone geweerd worden. Gezien het om zeer visrijke gebieden gaat, verzetten de vissers zich hiertegen.

Voor de schepen die aan toerisme doen, is dat minder erg en de vaart misschien een 15-tal minuten langer.

ALLERLEI

■ De mekanisering van het Noorse Mustad Minilijnsysteem met haken is thans reeds zo perfect geautomatiseerd, dat er nu reeds vissersvaartuigen van 16 meter met een tweemansbezetting deze visserij aankunnen. Inderdaad zijn, enkele maanden terug, vanaf het Zweedse eiland Gothland drie dergelijke vaartuigen deze manier van vissen succesvol aan het uitoefenen, en zonder problemen per visdag 4 tot 5 duizend haken bedienen!

Dat is wel mogelijk in Noorwegen en Denemarken of tussen de rotsen, maar of dat het geval is voor de visserij elders, is zeker negatief.

■ Op elk gebied tracht men nu de uitbatingskosten op de vissersvaartuigen lager te houden. Thans installeert men aan boord van de grote treilers, vooral op de hekiepvriestrelers een systeem, dat de verloren gaande warmte opvangt en deze benut voor warmwaterdoelinden. Het is de warmte van de motor en van de uitlaatgasleidingen, die hiervoor gebruikt wordt, zodat er geen speciale energie meer moet verbruikt worden voor het opwarmen van water, waar op de grote treilers, waar de vis volledig be- en verwerkt wordt, zoveel nood aan is.

■ Volgens de laatste berichten zou dit jaar in de Noordzee met inbegrip van het Noorse gedeelte, een kwotum van 110 duizend ton haring vrij gegeven worden waaronder minstens 25 duizend ton voor Noorwegen. De rest wordt dan onder de landen-lidstaten verdeeld in een overeenkomst, die men zal trachten vast te leggen op de vergadering van de visserijministers, die gehouden wordt op 20 en 21 juni te Luxemburg. We schrijven wel, dat men er zal trachten tot een overeenkomst te komen, want alle haringviszende landen zijn van oordeel, dat ze te weinig gekregen hebben en te weinig zullen krijgen. Als men de kwota zelf niet verhoogt, dan moet afgenomen worden van het ene land om gegeven te worden aan het andere land en „that's the question” zou men in Engeland zeggen.

IERLAND

■ In de laatste drie weken zijn 9 Spaanse vissersvaartuigen door de Ierse Navy opgebracht. Hiervan werden er 4 gesnapt ongeveer 100 mijl West van Aran en vijf 100 mijl West van de monding van de Shanon. De Ierse vissers wensen de in beslagname van de vaartuigen, en minstens uitspraak van zwaardere boeten. Waarschijnlijk is deze week reeds het verdikt voor de rechtbank gevallen. Ondertussen vernemen we uit Brussel, dat de onderhandelingen over de toetreding van Portugal en Spanje tot de E.E.G. in het slop zitten. Wij blijven er bij, dat het voor de huidige visser van de Gemeenschap een ramp wordt wanneer, vooral de Spaanse vis-

sersvloot zou toegelaten worden in de gemeenschappelijke wateren.

GROOT-BRITTANNIË

■ In een Engels vakblad lezen we dat vijftig jaar terug door een treiler te Grimsby, twee reuzentarbotten aangevoerd werden van elk rond de 35 kg. Zij maakten slechts 25 shilling in de afslag, hetzij iets meer dan twee pond of, op basis van de huidige pondenkoers zowat 160 fr. het stuk of nog niet eens 5 fr. het kg. Thans kost de grote tarbot, waarbij wij het natuurlijk niet hebben over beestjes van 35 kg. maar maksimum 10 kg., 75 tot 80 maal meer.

NEDERLAND

■ Na de Nederlandse film „Masters in Mackrel” die we onder meer in Oostende te zien kregen ter gelegenheid van een demonstratie over Nederlands garen en netwerk gepatroneerd door B.V. IJmuider-Storen, wordt er thans aan een nieuwe film gewerkt over de Nederlandse platvisserij, waarbij het aksent op de pladijs en de tong wordt gelegd. We moeten inderdaad toegeven, dat koopmanschap en handelsgeest bij onze noorderburen geen ijdele woorden zijn en dat deze, in deze moeilijke tijden niet bij de pakken blijven zitten. Dit initiatief gaat van het bedrijfsleven uit. Ere wie ere toekomt.

NOREN BOUWEN AAN NIEUW TYPE REDDINGBOOT

In een vorige bijdrage hebben wij reeds gewezen op het in bedrijf nemen van een Engelse reddingboot van een heel speciaal type dat kan ingezet worden voor reddingoperaties met wel de heel bijzondere aantekening dat bedoeld vaartuig „onzinkbaar” is. Met andere woorden, zelfs bij kapseizen richt het vaartuig zich zelf weer op, al is het dan onderste boven gedraaid. De Noren lopen nu in dezelfde trend en zijn eveneens bezig met de konstruktie van een bijna gelijksoortige reddingboot. Sedert 1977 subsidieert de Noorse regering de onderzoekingen met het oog op een verbetering van de omstandigheden waarin de evacuatie van het personeel op zee plaats grijpt. Het gaat hier zowel om vaartuigen in nood als de boorplatforms in de noordelijke Noordzee, die vaak in moeilijkheden komen te zitten en waarmee zich al enkele rampen hebben voorgedaan. Het volstaat te memoreren aan het boorplatform „Alexander Kieland”, dat op 27 maart 1980 kapseisde, waarbij 123 van de 212 werknemers om het leven kwamen. Ongeveer twee jaar later verging een ander boorplatform, de „Ocean Ranger” met man en muis. Toen werden 84 bemanningsleden door de zee verzwolgen. Toen bleek nog maar eens overduidelijk, dat er een grote nood was aan nieuwe ontwerpen om de overlevingskansen te vergroten.

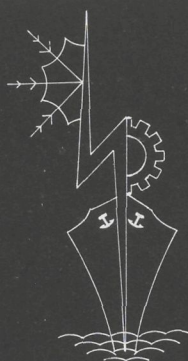
Naast de Engelsen zijn de Noren daar nu ook mee bezig. Er werd met name een nieuwe sloep ontworpen, die volledig hermetisch is afgesloten en noch kan zinken noch kapseizen. Het vaartuig, 10 meter lang, is dermate gestroomlijnd, dat het probleemloos de schok van de te-

waterlating kan opvangen. Het scheepje wordt op het achterschip geplaatst, op een helling van ongeveer 35 graden. De schipbreukelingen gaan aan boord via een waterdicht sas en nemen plaats op gecapitoneerde zittingen met de rug naar de zee. Gordels omspannen het hoofd en de borst. B.m.v. een hydraulisch systeem wordt de sloep losgegooid en komt in zee terecht. De sloep duikt dan wel onder water maar er is reserve zuurstof aan boord voor ongeveer een kwartier. Nog onder water wordt de motor reeds op gang gebracht en eenmaal aan de oppervlakte, bedraagt de snelheid reeds acht knopen.

OP COMMERCIËLE BASIS

De kostprijs van zo'n installatie wordt geraamd op ongeveer 10 miljoen, zijnde ongeveer het dubbele van de klassieke reddingsloep met davits. Een vrij kostelijke zaak dus maar de Noorse technici proberen nu het glijmechanisme te vereenvoudigen waardoor de kosten zouden kunnen gedrukt worden. Men hoopt dat voor dit speciaal type reddingvaartuig een afzetmarkt zal open gaan. Het heeft inderdaad niet alleen betrekking op offshore-installaties maar ook op schepen vanaf een zekere grootte. Een verschil met het klassiek pneumatisch opblaasbaar reddingvlot is wel, dat men aan boord gaat vóór de tewaterlating, terwijl men met een voornoemd vlot moet wachten tot na het opblazen en men dan pas aan boord kan springen. Enkele risico's worden aldus uitgeschakeld terwijl reddingsvesten en overlevingspakken eveneens overbodig zijn geworden. Een te volgen zaak dus!

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.

