

het visserijblad

Versijnt wekelijks
Vrijdag 12 juni — Nr. 21

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR : PR. VANDENBERGHE

Onze IJslandvisssers voorlopig (?) uit IJslandse wateren geweerd

Einde verleden maand liet IJsland aan de Belgische betrokken dienst weten, dat de Belgische vaartuigen die nog op IJsland waren, wegens overschrijding van hun jaarlijks kwotum uit de IJslandse zones geweerd worden. Een eerste reactie in Belgische kringen was natuurlijk de vraag die men zich zelf stelde, vanwaar de IJslandse overheid de cijfers haalde om te besluiten dat, einde mei de Belgische vaartuigen reeds hun jaarlijkse kwota opgebruikt hadden. Volgens de ter beschikking staande Belgische cijfers, zou dit niet kunnen. Zoals men weet, moeten de Belgische schippers de IJslandse overheid verwittigen wanneer zij de IJslandse wateren binnen komen en omgekeerd, dezelfde overheid verwittigen wanneer zij de IJslandse wateren verlaten. Het is nu misschien wel mogelijk, dat de IJslandse Overheid aan de hand van het aantal geviste uren waarvan zij kennis hebben, een schatting deed van het volgens hen, volgens de grootte van het vaartuig en de sterkte van de motor, gevisste kontingent. Uit deze aldus vastgestelde cijfers zou dan gebleken zijn, dat onze IJslanders reeds door hun kontingent zitten.

BESPREKINGEN TE REYKJAVIK

Voor de betrokken rederijen die niet ingericht zijn voor een andere visserij en ook geen praktijk bezitten van andere visserijen, komt deze maatregel natuurlijk zwaar aan. Het is dus duidelijk dat de reders alarm sloegen en zich tot Brussel gewend hebben. Als gevolg hiervan en op verzoek van het betrokken departement van Landbouw tot wier bevoegdheid de visserij behoort, heeft men van de IJslandse regering kunnen bekomen, dat een Belgische afvaardiging zou ontvangen worden in de IJslandse hoofdstad om besprekingen te houden over dit vraagstuk. Op 10 - 11 en 12 juni wordt dan ook een Belgische afvaardiging door een hoofdbambtenaar van het IJslands ministerie van visserij te Reykjavik ontvangen. De Belgische delegatie bestaat uit de adjunkt-kabinetschef van ons ministerie van landbouw en de

heer Maertens Luc, hoofd van de dienst Zeevisserij te Oostende. Hopen we maar dat deze besprekingen een gunstig gevolg zullen hebben voor de betrokken Belgische rederijen.

Ondertussen vernamen we, dat men mogelijk van de kant van de Belgische IJslandvaarders misschien in de IJslandse wateren wat te onvoorzichtig is opgetreden en de eertijds afgesloten overeenkomst niet naar de letter heeft gevolgd. Tal van kleinigheden die ten slotte wellicht tot een reactie hebben geleid.

Wijzelf hebben er anderzijds vroeger nog op gewezen dat één der grote argumenten die België indertijd heeft uitgespeeld tegenover IJsland, het feit was, dat de Belgische markt voor een groot deel, zoniet voor het grootste deel, afhankelijk was van wat de toen nog in bedrijf zijnde IJslandvaarders in de Belgische afslag brachten. Met de regelmatige aanlandingen te Grimsby, is het de IJslanders natuurlijk opgevallen, dat het grote argument van de bevoorradiging van de Belgische markt ook maar een omstandigheidsargument was. Hierbij komt nog, dat men te Grimsby op de markt komt samen met de eigen IJslandse treilers, die in de laatste paar maanden ook niet te boffen hadden met de gangbare visprijzen vanwege het overaanbod. De IJslandse reders zijn ten slotte ook maar mensen met menselijke reacties waaronder gewis deze dat de Belgen die grootmoedig verder in de IJslandse wateren toegelaten worden, nu de eigen vaartuigen, al weze het nog zo beperkt, komen concurrentie aandoen. Een paar andere redenen waaraan men in IJsland aanstoot heeft kunnen nemen, laten we dan nog maar in het midden omdat we eerst liefst de resultaten van de besprekingen wensen af te wachten. In elk geval is het moeilijk voor een voorzitter van de Rederscentrale die zelf partij is in de zaak, onpartijdig op te treden. Maar daardoor zijn zij, die hier regelmatig verkochten in plaats van in Engeland ook fel benadeeld.

DE HUIDIGE OVEREENKOMST

Bij het tot stand komen van de IJslands-Belgische overeenkomst, mochten een twaalfstal Belgische vaartuigen verder in IJslandse wateren komen vissen. Nochtans telkens één dezer vaartuigen om één of ander reden uitvalt, 't zij door sloop, hetzij door verkoop aan het buitenland, mag dit vaartuig niet vervangen worden. Aldus gezien, is de Belgische IJslandvloot dus gedoemd om uit te sterven. Ook mogen de betrokken vaartuigen niet vergroot worden of een sterker motor krijgen. Anderzijds is het kontingent dat de vaartuigen mogen vangen bepaald en beperkt tot hun grootte en hun motorsterkte. De Belgische vaartuigen moeten eveneens de kabeljauwloze dagen, die voor het ogenblik tot 150 uitgebreid worden, eerbiedigen en zijn dan verplicht de gebieden waar de kabeljauw hoofdzakelijk verblijft, te mijden. Hun bijvangst aan kabeljauw mag dan, in deze periode ook niet hoger liggen, dan reglementair vastgesteld. Hopen we maar dat onze reders zich hier strikt aan houden. We houden inderdaad nog altijd voor,

dat IJsland ons land zeer tegemoetkomend en grootmoedig behandelt en het is dan ook onze plicht te zorgen, dat we strikt de IJslandse reglementen volgen. Ook de betrokken rederijen moeten hiervan door drongen zijn en niet in Engeland gaan verkopen. Inderdaad kan IJsland op elk ogenblik en zonder enige reden te moeten opgeven, een einde stellen, aan de visserijvergunning voor de nog resterende Belgische IJslandvaarders mits een bepaalde opzegduur. Deze zijn nu voor het ogenblik, rekening houdende met de verkopen aan het buitenland, het totaal verlies van de 0.288 en met het uit de vaart nemen zoals de 0.282, het stilliggen of uit de vaart nemen van de 0.334, enz., nog ten getalle van zes, namelijk de 0.81, de 0.216, 0.317, 0.318, 0.129 en de 0.202. van de eertijds twaalf eenheden. Binnen enkele jaren zal men waarschijnlijk wel aan de geschiedschrijving van onze gewezen IJslandse vloot kunnen beginnen. Een rijk verleden maar een arm eind.

Aan onze reders het voorbeeld van hun voorzitter niet te volgen, met de gevolgen welke zich nu voordoen.

DE GARNAALTRIBULATIES TE ZEEBRUGGE

PARTIJEN OP WEG

VAN VERZOENING

Het ziet er naar uit dat er een vergelijk zal komen inzake de kleine garnaloorlog die vorige week in volle heftigheid explodeerde in de Zeebrugse vismijn. Men kent onderhand wel de toestand. De bemanningsleden van de garnaltreilers toonden zich niet langer bereid de verkochte vangsten te transporteren naar de pakhuizen van de kopers terwijl anderzijds de reders niet langer interesse betoonden om de garnalvangsten volgens grootte te sorteren en eerder aan te leveren bij het verkoopsysteem dat te Oostende en Nieuwpoort wordt toegepast. De reactie van de kopers was prompt; zij lieten de Zeebrug-

se garnaal links liggen en gingen zich te Oostende en Nieuwpoort bevoorraden. Vooral de grote kopers toonden zich boos om het standpunt dat door de reders en vissers werd ingenomen.

Nu ziet het er wel naar uit dat er een vergelijk tot stand zal komen. Reeds vorige week donderdag werd, op initiatief van de vismijndirectie, een bijeenkomst belegd tussen de betrokken partijen die zich overigens erg positief opstelden. De kopers zullen weliswaar voortaan zelf moeten instaan voor het overbrengen van de aangekochte garnaal naar de respectievelijke pakhuizen maar anderzijds toonden de reders zich opnieuw bereid de vangsten verder naar grootte te sorteren aan boord.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Afgelopen woensdag heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een copieuze rol afgewerkt. Een dijk tiental zaken stond te verwerken en daar hebben die mensen zich vaardig doorheen gewerkt.

AANVARING

Een eerste geval betrof de aanvaring tussen de Z.128 «Rachel» en de Engelse treiler LT.7 «St-John» uit Lowestoft. Terzake wordt Dirk Wittenwulghé onderhoord die op het ogenblik der feiten roerganger was. Getuige vertelt dat hij de Engelse treiler voor het eerst zag op ongeveer vijf mijl maar de weersomstandigheden waren toen al zeer slecht geworden. Hij had wel opdracht gekregen van de schipper hem te wekken als er iets abnormaals gebeurde maar hij deed dat niet. Toen de «St-John» tot op ongeveer één mijl genaderd was zag getuige het vaartuig weer niet meer maar hij gaf toen wel aandachtseinen. Hij hoorde geen seinen van het andere schip. Bovendien liet hij na de radar op een meer geschikte range in te stellen. Om al die feiten oordeelt rijkskommissaris Bentein het nodig getuige te betrekken wegens onvoorzichtige navigatie.

TUCHELOOS

Een volgende zaak betrof de tuchtelooheid die zich voordeed aan boord van de Z.600 «Adhésire» toen dit vaartuig de haven van Great Yarmouth was binnen gelopen. Motorist Snauwaert begaf zich toen aan land en kwam, zwaar beschonken, weer aan boord. Meteen begonnen de moeilijkheden. Schipper Serie gaf hem opdracht naar zijn kooi te gaan maar dat weigerde Snauwaert. Hij begaf zich naar de machinekamer en verrichtte daar handelingen die nadien aan de basis zouden liggen van een zware motorschade. Bovendien hield hij zich onledig met pesterijen t.a.v. de schipper die het op de duur zodanig op de heupen kreeg dat een rechtspartij nakend was. Hij riep zelfs de hulp in van de plaatselijke politie maar die kon, op grond van de gebeurtenissen, niet tussen komen. Tot overmaat van ramp deed Snauwaert, toen het vaartuig 's anderendaags zee koos, de «Adhésire» ruim vijftien mijl uit de koers lopen. Kortom, een geval dat sterke neigingen naar sabotage vertoont. Ook reder Walter Witgeers wordt onderhoord en die weet ondermeer te vertellen dat hij 130.000 fr. moest investeren in een nieuwe hulpmotor ingevolge de feiten.

SCHEEFLOPERS

Vervolgens pakte de Raad een resem overtreders tegen het verkeersscheidingsstelsel aan. Men begon met nieuwe gevallen.

De Z.331 «Sonny Boy» liep gedurende een aantal mijlen buiten de voorgeschreven koers. Volgens schipper Ronny Bil was roerganger Osaer Patrick hiervoor verantwoor-

delijk maar tijdens een konfrontatie kwam aan het licht dat in tegenwoordigheid van schipper Bil een koerswijziging werd uitgevoerd waardoor het vaartuig scheve koers ging lopen. Vooral in dat zeer druk bevaren gebied had de schipper, mede ingevolge de slechte weersomstandigheden, beter zelf op de brug gebleven in plaats van zich te ruste te begeven. Tegen Bil wordt een schorsing van drie dagen gevorderd.

x x x

Ook schipper Morbee Joseph van de Z.564 «De Poolsster» moest zich komen verantwoorden voor een scheve koers. Rijkskommissaris Bentein geeft wel toe dat het om een lichte overtreding gaat en vordert dan ook slechts een vermaning.

x x x

Tenslotte was er ook nog schipper Savels Yvan van de Z.161 «Knar» die eveneens een foute koers liep. Het bleek zelfs dat zijn vaartuig op een bepaald moment een hinder vormde van een Brits vrachtschip maar dat wordt door de schipper weerlegd. Toch vordert rijkskommissaris Bentein een schorsing van drie dagen.

BESLISSINGEN

Tenslotte werden nog enkele beslissingen getroffen met als voornaamste zaak het vergaan van de O.82 «Mariner» rond Kerstdag van 1979. Het vaartuig verging toen ter hoogte van Westende maar gelukkig kon de voltallige bemanning zich tijdig in veiligheid brengen. Rijkskommissaris Bentein, die trouwens door voorzitter Vandercruysen geluk gewenst wordt voor zijn zeer nauwkeurig onderzoek, laat in zijn advies verstaan dat meerdere elementen aan de basis liggen van dit vergaan. Dat zijn ondermeer de verscheidene wijzigingen die werden aangebracht aan de structuur van het vaartuig, de zeer slechte weersomstandigheden, het feit dat de treiler 13 ton vis in het achterschip had steken terwijl vooraan de brandstofvoorraad en het ijs fel geslonken waren waardoor het schip achteraan diep in het water kwam te liggen. Volgens het advies moet het vaartuig slagzij vertoond hebben en vervolgens zeer vlug gekapseisd zijn, tijdens of onmiddellijk na een manoeuvre om het schip weer in de wind te leggen. In zijn advies oordeelt de rijkskommissaris dat schipper Flitser er allicht beter had gedaan zijn vaartuig tijdelijk in de wind te leggen toen de orkaan op stak om zodoende zware risico's te vermijden. Niettemin worden geen specifieke beroepsfouten weerhouden t.a.v. schipper of bemanning zodat iedereen buiten zaak wordt gesteld.

VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Tenslotte werden nog twee beslissingen getroffen tegen schippers wiens vaartuig foute koers

liep tegen de voorschriften van het verkeersscheidingsstelsel.

— Schipper Savels van de O.705 «Nele» stuurde zijn vaartuig gedurende geruime tijd in een foute koers en vormde daardoor een hinder voor de doorvaart. Hiervoor krijgt hij een schorsing van drie

dagen.

— Ook schipper Ackx Robert van de Z.44 «Caine» beging een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel door gedurende ongeveer 9 mijl in een verboden koers te lopen en krijgt daarvoor een schorsing van drie dagen.

ADMIRAAL SCHLIM NIEUWE VOORZITTER VAN IBIS

Eind mei, werd Vice-Admiraal André Schlim, Stafchef van onze Zee-macht, eenparig verkozen tot voorzitter van het «Koninklijk Werk van Ibis» in opvolging van wijlen Divisieadmiraal o.r. L. Robins. De Heer Jean-Jacques De Cloedt, eveneens geen onbekende te Oostende, werd tot ondervoorzitter verkozen.

In zijn maidenspeech beklamtoonde Vice-Admiraal Schlim enkele nijpende vraagstukken z.o.m.: wat de opleiding, de herwaarderling van de diploma's en de studiemogelijkheden van de leerlingen van het KW Ibis betreft. Een problematiek welke natuurlijk kadert in het geheel van het zeevisserij-ondewijs waarvoor een adekwate oplossing dient nagestreefd door de Departementen van Verkeerswezen en van Nationale Opvoeding.

Na de recente overheveling van de bevoegdheid inzake zeevaart-ondewijs van Verkeerswezen naar Nationale Opvoeding zal het beslist noodzakelijk zijn de nodige aandacht te schenken aan het vrijwaren van de belangen van de school in het kader van de Rationalisatie- en programmatiemaatregelen die op stapel staan.

Tenslotte brak de nieuwe voorzitter ook 'n lans voor de reeds vele jaren geplande nieuwbouw. De huidige accommodatie laat inderdaad heel wat te wensen over.

DRIEKWARTEEUW IBIS

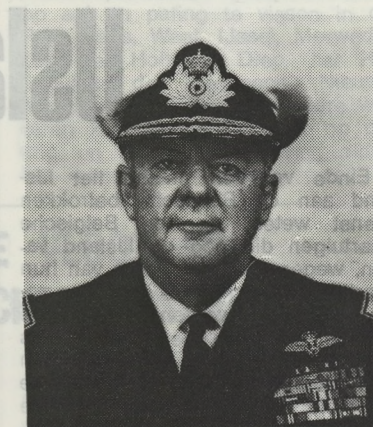
Het KW IBIS werd gesticht op 6 juli 1906 door ZKH Prins Albert. Aanvankelijk was de kwekelingschool voor de zeevisserij ondergebracht aan boord van de driemastschoener «Ibis 1». Sedert 1924 is de school gevestigd in de gebouwen, gelegen Prinses Elisabethlaan 1, te Bredene.

De school, enig in België kende een zeer bewogen en unieke geschiedenis en heeft in driekwart eeuw van haar bestaan een groot aantal beroepsbekwamen gevormd, zowel voor loopbanen ter visserij als andere maritieme bedrijven.

Thans biedt «IBIS» een moderne opvoeding gericht op het leven in onze hedendaagse maatschappij.

GEEN FEEST

Een van de eerste besluiten van de nieuwe raad van beheer was dat in de huidige omstandigheden er werkelijk geen redenen waren



om dit 75-jarig bestaan uitbundig te vieren.

De nieuwe voorzitter had dit ten andere zeer uitdrukkelijk onderlijnd: nieuwbouw, herwaarderling diploma's en vrijwaren van een aantal belangrijke zaken — o.m. internaat — voor deze school. Drie hete hangijzers waar men eerst een oplossing dient voor te vinden. Als men echter de nieuwe voorzitter kent dan betwijfelen we niet dat ook voor deze problemen een oplossing komt voor dit prachtig werk welke zich reeds 75 jaar ten dienste van de jeugd stelt.

Over dit alles en rekening houdend met de grote vergissing welke de regering begaan heeft met het Kon. Werk Ibis over te schakelen naar het Ministerie van Nationale Opvoeding, is er voor de nieuwe voorzitter enorm veel werk te verrichten in het kader van een nieuwe instelling en de aanhechting van «De Bolle» er nevens op de gronden van de Godtschalck, waar straks ook de nieuwe visserswijk zal ingeplant worden.

En dan stelt zich in het kader van de nationalisering van het stedelijk en vrij visserijonderwijs nog een belangrijk vraagstuk, waardoor de Ibis een ruimer internaat kan worden en er een Rijksvisserij-school broodnodig is met uitschakeling van alle politieke invloeden in het belang van het visserijonderwijs en dus de technische en wetenschappelijke vooruitgang van de Belgische visserij zelf.

Dat men ook hier op politieke moeilijkheden zal stoten, zijn we ons van bewust.

Maar dat de nieuwe voorzitter van geen klein gerucht vervaard is, weten we ook.

P. VANDENBERGHE

Erarmelijke toestand der kunstwerken onzer vissershavens

- Onzinnig dagvaarden van vissers voor Correctionele Rechtbank
- Reders betalen rotte meerpalen

Vorige week werd door de heer Procureur des Konings te Brugge op verzoek van het Ministerie van Openbare Werken, de visser-reder Willelm Urbain, wonende te Heist en eigenaar van de Z.584 «Sea Bird», voor de Correctionele Rechtbank gedaagd, dus als een misdadiger, om op 26 oktober 1980, aldus de dagvaarding, «verdacht te zijn geweest om in de Zeebrugse vissershaven, bij het meren van zijn schip, komende uit zee, inbreuk te hebben gepleegd op art. 13/3 van het Kon. Besluit dd. 31 mei 1968, houdende politie- en scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, zijnde schipper eigenaar van het Belgisch vissersvaartuig Z.584, niet alle voorzorgen te hebben genomen om dijken, havenkunstwerken of werken in uitvoering niet te beschadigen en om met de voorsteun van zijn schip het wrijfhout van een kaaladder te hebben geraakt».

Dit is de tekst van de dagvaarding voor de correctionele Rechtbank waar de brave reder op 27 mei te 9 uur voor de 7e Kamer diende te verschijnen, waar hij verdedigd werd door Meester Paul Tavernier die, gezien de zware beschuldiging, van de Rechtbank bekwam dat vooraleer op de eis van het Ministerie van Openbare Werken in te gaan, een getuigenverhoor zou plaats hebben om de werkelijke toedracht van de zaak te kunnen beoordelen.

SCHADE-EIS : 294.051 F.

Want er is nog meer.

Zonder dat de reder voorheen ooit uitgenodigd werd tot de tegenwoordige vaststelling van de schade kreeg hij nu ook een nieuw aangetekend schrijven van het Ministerie van Openbare Werken, welke luidt

Mijnheer,

Door de Zeevaartpolitie te Zeebrugge werd lastens uw persoon proces-verbaal opgesteld onder nr. 303/1980 dd. 4.11.1980 wegens het beschadigen van wrijfhout en kaaladder langs de Zuiderkaai, recht over de vismijnpoort nr. 17, in de vissershaven te Zeebrugge.

Dit ongeval deed zich voor op 26.10.1980 en de zaak is bij het Parket te Brugge bekend onder notitie nummer C 8111/80.

Volgens een voorlopige raming bedragen de herstellingskosten 294.051 fr.

Ik verzoek U mij binnen de acht dagen mede te delen of U uw verantwoordelijkheid betwist en of U bereid is de aangerichte schade te vergoeden.

Het Parket van de Procureur des

Konings te Brugge meldde mij dat deze zaak gesteld werd op de terechtzitting van de correctionele Rechtbank (7e Kamer) te Brugge van 27 mei 1981 te 9 uur.

MACHTSMISBRUIK OF ONBEKWAAMHEID

Dat het Ministerie van Openbare

Werken eenvoudig weg zonder vooraf een tegenwoordige vaststelling te hebben gevergd van de beweerde schade en nu binnen de acht dagen een schadevergoeding opeist van 294.051 fr. gaat alle perken te buiten en gerechtigd ons te zeggen dat men ofwel als Ministerie zich alles mag veroorloven en de wettelijkheid met de voeten mag treden, ofwel onbekwaam is te weten, dat bij om het even welk schadegeval door iemand veroorzaakt, het haar eerste plicht is, de vermeende schuldige tot een tegenwoordige schatting van de beweerde aangerichte schade uit te nodigen en zo de schade berokkende partij er geen gehoor aan geeft, deze van de vaststelling en het bedrag der schade in te lichten, wat hier nooit gedaan werd.

DE FEITEN

Toen de Z.584 op 26 oktober de vissershaven van Zeebrugge aandeed om aan de kaai te gaan liggen en zijn vis te verkopen, heeft de Z.584 het wrijfhout dat **plukke rot** was, zelfs nooit geraakt.

Een matroos stond aan de staven, zoals dit gewoonlijk het geval is, om met zijn voet het vaartuig lichtjes van de kaai te houden. Deze matroos raakte met zijn voet het wrijfhout dat zo rot was dat het van zelfs afviel in het water, slechts nog met een nagel loshangend aan een beugel, vastgehecht zijnde.

Het scheelde zelfs weinig of die brave jongen verloor zijn evenwicht en viel in het water.

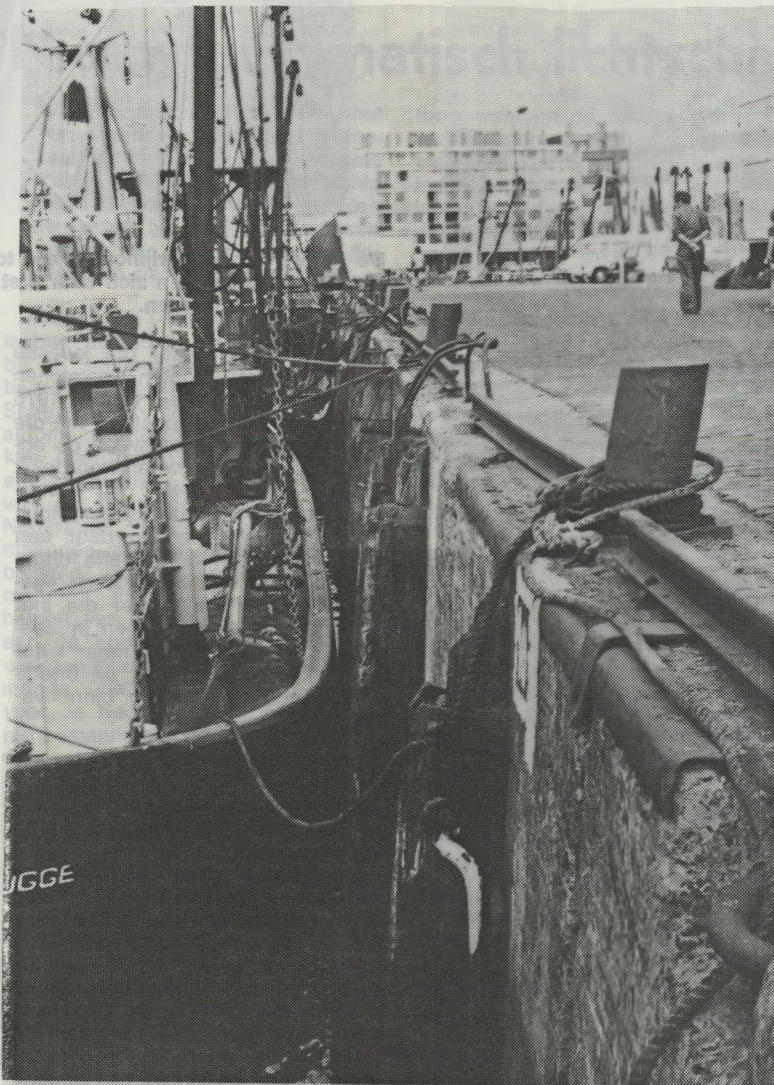
En het is niet de enige meerpaal in die en andere havens welke volledig rot zijn. Ze zijn het practisch allemaal en dateren van 40 jaar geleden.

Reeds dikwijls hebben we het waterschoutambt, het Beheer van Bruggen en Wegen, en te Oostende, de stad gewezen op de algemene triestige toestand waarin de aanlegplaatsen en de talrijke meerpalen van onze havens verkeren.

Deze meerpalen werden er aangebracht om de muren en ook de vissersvaartuigen tegen schaden te beschermen.

Reeds talrijke malen hebben we fotos kunnen nemen van de erbarmelijke toestand van onze vissershavens en deze kunstwerken. Om

(vervolg op blz. 4)



Een detailfoto van de toestand waarin de kaaimuur te Zeebrugge zich bevindt. De minste stoot kan aanleiding geven tot beschadiging.

(vervolg van blz. 3)

onze lezers er van te overtuigen, geven we hierbij er slechts enkele weer maar bezitten we er tientallen van Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

De verantwoordelijken van Bruggen en Wegen weten dat, maar niettegenstaande dit, gaan ze voort met mensen te pesten, verantwoordelijk te stellen en honderd duizenden franken schadevergoeding te eisen om de eigen tekortkomingen van de Staat door onschuldigen te doen betalen.

De verantwoordelijke ambtenaren van Openbare Werken zouden daarenboven best doen eens in Holland en Denemarken les te gaan nemen om te zien hoe de meerpalen daar ingeheid en beschermd worden, zodat zo'n toestanden zich daar niet voordoen. Ze zouden er iets kunnen leren en vooral zien hoe zorgvuldig men daar te werk gaat met havenkunstwerken.

Het volstaat maar tot aan Breskens en Vlissingen te gaan om vast te stellen hoe dat daar geschiedt en hoe dus veel van onze verantwoordelijke ambtenaren aan hun eerste ambtsplicht ten voordele van de Staat tekort komen.

Wij hopen dat men de Hoofdingenieur Directeur, die andere kopzorgen heeft, dan de toestand van

meerpalen te bekijken, wat behoorlijker zal beginnen voorlichten en dat men in het vervolg geen zeven maanden na zo'n feiten onbewuste en niet foutieve mensen daarvoor voor een correctionele Rechtbank zal dagen met daarenboven zoals hiernog een schade-eis van 294.051 fr. om rotte palen te vernieuwen op kosten van de reders.

Of hebben die ambtenaren en hier ook de Rechtbanken geen andere katten te geselen dan dat?

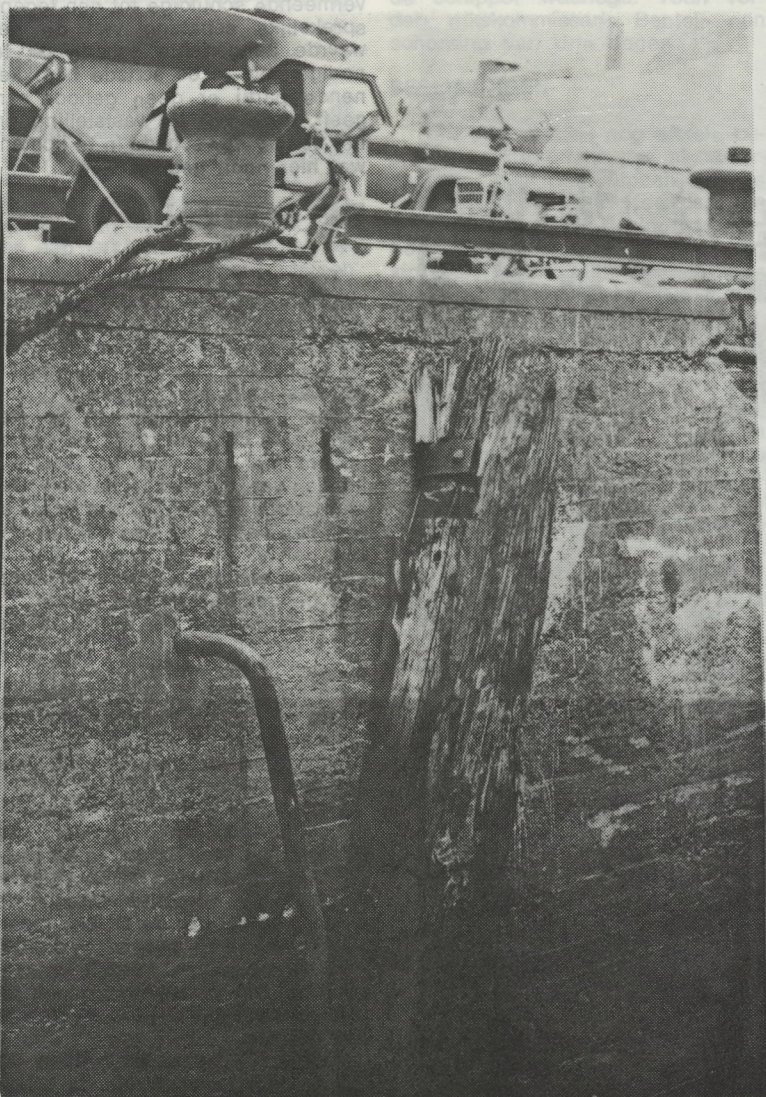
OPENBARE WERKEN WERD REEDS DIKWILS HIEROP GEWEZEN

Dat wat we hier meemaken, geen alleenstaand geval is en we reeds dikwijls de bevoegde diensten zowel van de Staat als de stad hierop gewezen hebben, kunnen we met brieven sedert 1976 en later geschreven, steeds bewijzen.

We hebben als gevolg van deze nieuwe dagvaarding welke vorige week door de Rechtbank van Eerste Aanleg moest behandeld worden, waardoor een eenvoudige missereder, zijn schip moest laten liggen om voor de rechtbank te ver-



De toppen van de wrijfhouten zijn totaal verrot maar de verantwoordelijke diensten bekommeren zich daar niet om. Een of andere reder zal t.g.t. de schade wel vergoeden.



Een losgeslagen wrijfhout. Een gevaar voor schip en bemanning..... maar aan de toestand wordt niets gedaan.

Een eerste geval

In januari 1976 berokkende de Z.476 in de haven van Zeebrugge aan een buispaal in de haven, schade.

De oorzaak: het schip was bij het invaren in het slijk van de haven, die weinig of zelden gebaggerd werd, blijven steken. Het schip draaide daardoor rond en kwam tegen die paal terecht.

De schade beliep 350.250 fr.

Na tegensprekkelijke expertise werd vastgesteld dat die buispaal voorheen zo slecht was gelast, dat hij op dezelfde plaats doorbrak. Het A.I.B. voor wetenschappelijk onderzoek bijgeroepen, waarbij Openbare Werken protesteerde, gaf een verslag meldende dat het om een slechte buispaal en een slechte lassing ging, waardoor die breuk plaatshad.

Ook hier was de schipper-eigenaar voor de correctionele Rechtbank gedaagd om als een misdadiger veroordeeld te worden.

Sedertdien kwam er nog altijd geen vonnis omdat de advocaat van de Staat waarschijnlijk geen vonnis en geen veroordeling meer verlangt en dus niet meer omkijkt.

(vervolg op blz. 5)

(vervolg van blz. 4)

Een tweede geval

25 maart 1978

Op 25 maart 1978 bracht de Z.200 aan een meerpaal in de vissershaven van Oostende schade toe. De stad Oostende die het onderhoud der vissershaven in haar bevoegdheid heeft, eiste een schadevergoeding van 98.755 fr.

Het tegensprekelijk expertiseverslag wees hier uit dat deze breuk een gevolg was van de erbarmelijke toestand van en waarin overigens al de meerpalen van de vissershaven zich bevonden.

In een schrijven van 10.1.1979 werd de stad door ons hierop gewezen met foto's. De stad dagvaardde niettegenstaande dit de reder voor de Rechtbank.

Ook hier kwam nog geen uitspraak. Het is voldoende deze foto's te bekijken om ook hier vast te stellen, dat het er voor de Openbare besturen er alleen maar om te doen is hun verwaarloosde instellingen door de reders te doen betalen.

Maar zover is de uitspraak van de rechtbank nog niet.

3e Ongeval te Zeebrugge

Op 23 mei 1978 berokkende de Z.484 schade aan de kuisbank te Zeebrugge. Op 2.8.78 werd Brugge en Wegen met fotos en na expertise gewezen op de werkelijk schadelijke toestand van die steiger, waar de schepen die er aanleggen om te kuisen of herstellen zelfs grote risico's lopen, ongelukken op te lopen.

Hier vond Brugge en Wegen het middel om te antwoorden, dat men daar op de kuisbank maar niet had hoeven te gaan liggen en te meren, omdat de touwen aan die pijlers vastgemaakt, doorbraken met de gevolgen er aan verbonden.

Die steiger was in 1937, dus 41 jaar geleden gebouwd en nog nooit nagezien.

Hier ook moesten we wijzen op de nalatigheid van de diensten van Openbare Werken.

Het gevolg er van was, dat dank zij de tussenkomst van Inspecteur Generaal Simoen, deze zaak geen rechtbank noch schadebetaling kende en geklasseerd werd.

4e Ongeval te Zeebrugge

Aan dezelfde kuisbank kwam op 2 mei 1980 een nijlonkoord met stuk beton en ijzer terecht in de schroef van een vissersvaartuig welke schade opliep.

Bij tegensprekelijk onderzoek werd vastgesteld dat het hier om een tros ging, waarvan aan het einde, een vierkante stalen buis, gevuld met gewapend beton zat, die kennelijk gediend had als steun voor een afgebroken leuning van de steigers der kuisbak, die er in een erg verwaarloosde toestand verkeert en er afgebroken in de tijshaven was terecht gekomen.

Gevolg: De Staat betaalde de schade aan het schip welke 33 duizend frank bedroeg. Hier werd eens te meer gewezen op de erbarmelijke

toestand waarin de havenkunst (?) werken aldaar verkeren.

5e Ongeval te Nieuwpoort

Op 12 oktober 1978 beschadigde de N.719 een wrijfhout van de vissershaven te Nieuwpoort. Dit wrijfhout was over zijn gehele lengte gespleten en reeds voorheen beschadigd door onbekenden.

Ook hier zag Openbare Werken van verdere eis tot schadevergoeding af, gezien de toestand er van.

6e Ongeval te Nieuwpoort

Op 28.5.1980 werd te Nieuwpoort door de N.15 aan de vismijn een beschermepaal aangevaren, waarvoor het Min. v. Openbare Werken de reder ook voor de correctionele Rechtbank daagt, zoals Wintem van Heist nu gedagvaard werd om hier ook 158.472 fr. te eisen, alsof het eens te meer het Ministerie van Openbare Werken is, die cordeelt wie zal betalen, zonder zich te bekommeren om de toestand waarin de aangevaren paal zich bevindt.

De stootbalk langs de trappen aangebracht was reeds gespleten en wat meer is, het Ministerie van

Openbare Werken heeft deze vijf jaar geleden ingeheld toen hij reeds gespleten was omdat deze palen daar reeds lang aan zon en regen blootgesteld waren, vooraleer deze ingeheld werden. En dat heeft men daar vergeten.

Deze zaak komt op 8 sept. 1981 voor te Veurne.

Wanneer de rechtbank ertoe besluit hier ook een expert aan te stellen, dan zal deze de gelegenheid hebben vast te stellen in welke erbarmelijke toestand al deze havenkunst (?) werken vertoeven, die men één voor één, door vissers wil zien betalen.

De foto's te dezer gelegenheid getrokken, kunnen ook niet liegen.

SCHANDE VOOR HET MINISTERIE VAN OPENBARE WERKEN

Naar aantekening van al deze triestige dagvaardingen van onschuldige vissers-reders voor de Correctionele Rechtbanken met daarenboven de eis van honderdduizenden frank schadevergoeding voor havenkunst (?) werken, die in een erbarmelijke toestand

verkeren, wordt het hoog tijd dat onze politiekers een onderzoek instellen en uitleg vragen. Ze zullen hier nuttig werk kunnen verrichten, waar in vele gevallen niet!

Verder is het onbegrijpelijk dat de gemeentebesturen, die steeds overal verkondigen, dat ze de visserij steunen tot op heden op het idee niet zijn gekomen zelf in hun haven deze triestige toestanden na te gaan en de Openbare Hogere Overheid of de betrokken minister niet inlichten om hen er op te wijzen dat, zoals het nu gaat, de verantwoordelijken van het Ministerie van Openbare Werken, maar één doel schijnen te hebben: de visserij hun nalatigheden bij al die kunstwerken, vele jaren geleden gebouwd en totaal verwaarloosd, te doen betalen.

We hebben ons voorgenomen deze betreurenswaardige toestand verder aan te klagen en niets onverlet te laten om in 't belang van de gemeenschap hier maatregelen te zien nemen, die voor de veiligheid noodzakelijk zijn, daar het een toestand is welke we alleen in ons land kennen en onwaardig van mensen die onze openbare werken en kunstwerken moeten controleren en in goede staat houden.

P. Vandenbergh.

Nieuw automatisch lichtschip

Wanneer midden deze maand het Nederlandse Directoraat Generaal Scheepvaart en Maritieme Zaken (DGSM) het lichtschip «Noordhinder» in dienst zal stellen wordt bij onze Noorderburen een nieuwe mijlpaal op het gebied van de bebakening gezet.

Immers de «Noordhinder» is het laatste lichtschip dat, na ombouw bij de Scheepswerf en Constructiebedrijf Hoogenraad en Kuyt B.V. in Scheveningen, volledig werd geautomatiseerd zodat het onbemand kan opereren. Er is daarmee een einde gekomen aan het tijdperk van de bemande lichtschepen in Nederland. In de eerstkomende maanden zal het vaartuig nog wel bemand blijven met een kernbemanning, in verband met het helpen van eventuele kinderziekten aan de apparatuur, maar na deze overgangperiode zijn er geen bemande bebakeningsposten meer voor de Nederlandse kust. De laatste bemanningsploegen werden omgeschakeld in andere werkzaamheden binnen het D.S.G.M.

Met de omschakeling naar onbemande lichtschepen werd in Nederland een tiental jaren geleden gestart. Doorslaggevend voor deze trend waren de hoge exploitatie- en bemanningskosten. In 1971 werd besloten om het lichtschip «Goree» voor de monding van de Waterweg, te vervangen door een plat-

form waarvan de functies vanaf de wal konden worden bediend. Zes jaar later werd ook de «Texel» volledig geautomatiseerd, en verleden jaar was het tenslotte de beurt aan de «Noordhinder». Dit lichtschip is op zowat 75 km. buiten Westkapelle in de Noordzee gestationeerd.

De nu volledig geautomatiseerde lichtschepen vervullen niet alleen 'n belangrijke taak voor de scheepvaart. Ze worden ook gebruikt door de luchtvaart als radiobaken en door het weerkundig instituut van Nederland (K.N.M.I.). Aan boord is apparatuur aangebracht waardoor weerkundige waarnemingen kunnen verricht worden. Deze worden om het uur, per radio automatisch doorgezonden. Omdat het vaartuig ook beschikt over een zeer nauwkeurig plaatsbepalingssysteem kan de positie vanaf Vlissingen door de Schelde Inlichtingen Dienst, onmiddellijk worden nagegaan. Zijn er problemen dan wordt een onderhoudsploeg uitgestuurd om de apparatuur te herstellen. De «Noordhinder» is met een helikopterdek uitgerust waardoor het vaartuig op elk ogenblik kan bereikt worden.

Tenslotte zal de «Noordhinder» in de toekomst ook blijven fungeren als reddingsstation voor in nood verkerende schepen en/of scheepsbemanningen. Op het schip is een EHBO-uitrusting en er kan via de radio met Vlissingen in verbinding getreden worden.

ALBERT YDENS OVERLEDEN

Albert Ydens ! Wie kent hem in de visserij niet ? We wisten dat hij enkele tijd ziek was, maar toch hoopten alle bekenden uit de visserij, de vismijn en van langs de kaai, om de vertrouwde figuur van Albert terug te zien. Albert kwam vroeg aan de visserij en wel met de treilers naar IJsland. Bij het uitbreken van de oorlog in mei 1940 vaarde hij met de O.309 Indépendance, van de rederij Seghers en vertrok met het vaartuig naar Dieppe op 19 mei. Op 21 mei 1940 werd zijn vaartuig gebombardeerd in het dok en tot zinken gebracht.

Daarna vertrok hij met de O.100 naar Engeland waar hij bij de Royal Navy in dienst trad.

Na de bevrijding kwam hij naar Oostende terug en be-dreef opnieuw de visserij. Nadat hij nog enkele jaren ge-varen had, werd hij vislosser, daarna ging hij op rust. Heden zaterdag 13 juni 1981 wordt hij ten grave gedragen na een plechtige uitvaartmis te 10 u. in de prochiele kerk van St. Antonius - Vuurtorenwijk, ge-volgd door de bijzetting in fa-miliegrafkelder op de begraaf-plaats aan de Stuiverstraat. Aan zijn echtgenote, kinderen en familieleden biedt ons blad zijn deelneming aan in de rouw die hen treft.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Vissershulde en visweek te Nieuwpoort

Wat men er ook over denke, het is een prachtige traditie, door het Nieuwpoortse gemeentebestuur 20 jaar geleden in het leven geroepen, om op tweede Sinksendag hulde te brengen aan de nagedachtenis van de Belgische vissers thans en na de oorlog overleden of verongelukt. Aan het prachtig monument van De Soete ter ere van de vissers op de Nieuwpoortse Visserskaai opgericht, was het dan ook eens te meer een mooie ceremonie waaraan een 1.000-koppige menigte deelnam.

Dit jaar ging deze vissershulde gepaard met een prachtig ingerichte visweek welke Nieuwpoort ter ere strekt en tot voorbeeld mag dienen van de andere vissershavens waar over het algemeen veel gesproken wordt over groter visverbruik maar waar er omzeggens weinig voor gedaan wordt, zoals ook door de Propaganda-commissie voor Visverbruik, welke langzaam een zoete dood sterft, niettegenstaande op de begroting van Landbouw meer dan 1,5 miljoen ter beschikking is voor praktische propaganda.

DE PROPAGANDA VIS

Om terug te komen tot de feestelijkheden van vorig weekend had vrijdagavond om 19.30 u. de opening plaats van de tentoonstelling inzake visserijmateriaal en vis. Nadat de heer Bendels de tentoonstelling had geopend, heeft de Heer Henkens, hoofdinspecteur-directeur van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten, een kleine rede gegeven waarin hij vooral de nadruk legde op meer visverbruik van de democratische goedkope vissoorten, waarvoor wij ten andere nog tevergeefs wachten op het sein van al diegenen die deel uitmaken van de Beheerraad van deze commissie.

De tentoonstelling zelf mag gezien worden. Bijzonderlijk dat wij er te doen hebben met de kleinste vissershavens van ons land. Daarover uitwijken zou te veel ruimte in beslag nemen. Daarom raden wij elk een aan nog een bezoek te brengen waarbij wij U kunnen verzekeren dat U uw tijd niet zult verloren hebben.

Zaterdag had in de benedenzaal een demonstratie plaats van Nieuwpoortse visbakkers, die kosteloos een massa «pladijsjes» aan het publiek uitdeelden en waar tevens een wedstrijd in «garnaal-pellen» plaats had waarbij niet minder dan 27 deelnemers trachten de eerste prijs te winnen in het plukken van garnaal.

Alle deelnemers kregen 750 gr. garnaal te plukken wat in 45 minuten hoofde te geschieden.

Meer dan de heft was hierin geslaagd en de vlugste had zulks in 34 minuten verwezenlijkt. Maar het was het gewicht geplukte garnaal dat in aanmerking kwam.

Bij het nuttige werd ook het aan-

gename gevoegd en werden dansen uitgevoerd door de «Zeebonjes van Nieuwpoort Bad» daardoor aangemoedigd door de knappe harmonie van De Panne die daarenboven een paar rondgangen deed langs de kaai en zeer veel succes oogstte.

Zondag was het Pinksteren kermis en was het de beurt aan de jeugd om met kermiskraamtjes op het Kaaiplein hun kennissen te doen gelden om maandag de jaarlijkse grote dag voor de Visserij een massa volk naar het stadje en de kaai te lokken.

Traditiegetrouw had ditmaal de vissersmis in de vismijn zelf plaats. De versiering met netten en scheepsvaggen maakte van het altaar en de plaats een indrukwekkend geheel, waardoor men zich volledig thuis voelde in het vissersmilieu.

Daarbij kwamen een prechtig koor en de fanfare de plechtigheid nog mooier maken voor een massa volk, veel te veel, in zoverre dat honderden buiten de mis moesten bijwonen.

Na de kanselrede van E.H. aalmoezenier Everaert, daarvoor speciaal gekend, had de traditionele optocht plaats naar het vissersmonument, waar talrijke bloemen en kronen door Overheid, weduwen, maatschappijen en sympathisanten werden neergelegd en waar schepen Vermote er de volgende rede uitsprak:

REDE VAN SCHEPEN VERMOTE

Wij brengen allen samen hulde aan alle zeelieden die hun leven lieten bij het vervullen van hun taak. Wij herdenken de vissers die tijdens de oorlog slachtoffer werden van die zo verraderlijke mijnen. Wij bewonderen nog altijd de moedige Duinkerke redders m.a.w. die vissers die hielpen bij het evacueren van het Britse Leger vanuit Duinkerke naar het veilige Engeland. Hoevelen sneuvelden er onder het moordend vuur van de vijandelijke vliegtuigen?

Het wordt toch allemaal zo spectaculair en zo romantisch afgeschilderd in de boeken, maar in wezen, is nog nooit iemand erin geslaagd die momenten in al hun rauwheid en zinneloosheid vast te leggen. Als zo'n jonge mensen gekonfronteerd worden met de dood, moet het gruwelijk zijn... ik meen dat niemand zich dan held voelt.

Na die verschrikkelijke oorlogsjaren waren onze vissers nog heel dikwijls het slachtoffer van diverse ongevallen. Aanvaringen, verdrinkingen, het overboord slaan, waren ieder jaar oorzaak van diep meegevoelde rouwbetuigingen. Hoe dikwijls reeds werden vanop deze plaats de slachtoffers van recente ongevallen op zee of aan land terug in herinnering gebracht?

Dat zij blijven geloven in zichzelf valt niet te loochenen. Hoe anders kan je verklaren, dat nog altijd vis-

sers met stoutmoedigheid gaan investeren. Wij bewonderen ze om hun moed en hun durf om miljoenen te lenen om ze te steken in een schip. Zij weten beter dan wie ook dat zij daarmee een wissel op een harde en meedogenloze strijd om den brode trekken. Het rendement van hun investering hangt volledig af van hun eigen inzet. Keihard gaan ze er tegenaan, rotsvast overtuigd dat het goed zal gaan.

We zouden bijna mogen gewagen van waaghazerij maar de visser weet wel beter. Hij is vandaag niet alleen de held van de zee, maar eveneens een held aan land, als men beseft welke enorme risico's hij aandurft. Naast het zwoeven aan boord, het zwalpen op zee, verdient de visser dat hij thuis ook het comfort mag vinden waarop hij recht heeft. Wij buigen ons met diep medevoelen voor de nagedachtenis van de zovelen, die hun leven lieten op zee om ons het visie te bezorgen en brengen hen hulde.

Wij danken ook allen die door hun konstante zorg meehelpten om het de visser mogelijk te maken veiliger en zelfzekerder dan ooit zijn brood te gaan verdienen op de zo verraderlijke zee.

De bloemen die hierna zullen worden neergelegd vormen het sprekend bewijs van de erkentelijkheid van de ganse gemeenschap voor wat de afgestorvenen presteerden. Het weze een troost voor hun weduwen, hun kinderen en hun families.

Na deze rede werden talrijke bloemen en kransen neergelegd en ging men terug naar de feestzaal van de vismijn, waar eveneens wimpels en bloemen werden uitgereikt aan de meest opbrengende schepen van Nieuwpoort, volgens categorie gerangschikt en waar Schepen Bendels in gemoedelijke termen de aanwezigen toesprak.

REDE VAN SCHEPEN BENDELS

Na de plechtigheid aan het monument werden in de bovenzaal van de vismijn verscheidene redevoeringen gehouden.

Rede gehouden door de heer schepen Bendels:

«Heden is het opnieuw de dag om volgens een jaarlijkse traditie hulde te brengen aan mensen die ons heel nauw aan het hart liggen, mensen uit ons eigen milieu, mensen uit onze eigen vertrouwde omgeving, onze geliefde Nieuwpoortse vissers. Voor ons allen is het een oprecht genoeg en diepe vreugde dat deze huldiging plaats heeft in een zaal der vismijn. Dit is onze vertrouwde omgeving, ons eigen werkterrein, ons tweede tehuis.

Vorig jaar werd in de Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort voor meer dan 100 miljoen fr. vis aangevoerd, om heel precies te zijn 101.530.664 fr. Opnieuw eiste de N.15 «De Kottens» het leeuwenandee! dezer aanvoer op en loste liefst voor

het markant bedrag van 17.453.519 fr.

Zij die nochtans niet op de eerste plaats der rangschikking prijken dienen allen even spontaan en hartelijk te worden gefeliciteerd. Want U deed het allen even goed, even vakkundig en even waardig, zodat het een groot probleem werd om toch maar enige klassering der laureaten te kunnen opmaken.

U allen trotseerde het weer, de regen, de koude en de wind om uw beroep met de grootste vak-kennis en de nodige ijver te kunnen uitoefenen.

U droeg allen het nodige steentje bij en zorgde ervoor dat het woord «Nieuwpoortse vis, verse vis» heden ten dage wijs en zijds bekendheid en vermaardheid verwierf.

De Nieuwpoortse vissersvloot is opnieuw een eenheid rijker en dient de moed van de Rederij Versluys-Desaever in de huidige moeilijke omstandigheden te worden bewonderd. Voor dengelijk initiatief verleent het Stadsbestuur graag een speciale attentie.

— In de categorie «Garnaalschepen» wist de N.22 «Zeester» 34,13 bruto-ton groot en uitgerust met een motor van 150 PK. zich te rangschikken met de bruto-besomming van 3.108.773 fr. Dit vaartuig behoort toe aan de P.V.B.A. Rathé-Puystiens.

— In de categorie «Kustvisserij» werd de N.700 «Alex», 29,91 bruto-ton en uitgerust met een motor van 200 PK. de laureaat met de bruto-opbrengst van 3.462.224 fr. De hr. Vanhoutte Ronny is de reder van dit vaartuig.

— In de categorie «Kleine Middenslagvisserij» kaapte de N.172 «Danjo», 59,24 bruto-ton en uitgerust met een motor van 200 PK. de hoofdprijs weg met de bruto-besomming van 5.787.375 fr. Dit vaartuig behoort toe aan reder Tourlouse Daniël.

— De N.720 «André-Jeannine», 63,96 bruto-ton en uitgerust met een motor van 200 PK. werd in de categorie «Grote Middenslagvisserij» de primus met een opbrengst van 5.692.888 fr. Reder van dit vaartuig is de Hr. Vercoutter André.

— Zoals hoger vermeld had de N.15 «De Kottens» in de categorie «Grote Treilers» geen enkele concurrentie en werd zodoende opnieuw de topvlieger met een opbrengst van meer dan 17 miljoen fr.

Het Stadsbestuur houdt er dan ook aan in het bijzonder alle reders, schippers en bemanningsleden zonder één enkele uitzondering speciaal te danken en te huldigen.

Als blijk van oprechte waardering voor deze uitzonderlijke resultaten bieden wij aan de laureaten een wimpel aan en wensen wij de dames met een bloemtuit te bedanken. Voor de nabije toekomst wensen wij U het allerbeste.

(vervolg op blz. 7)

(vervolg van blz. 6)

DE EVACUATIE VAN DUINKERKE HERINNERD

Vervolgens bracht Schepen Benders de slag van Duinkerke in herinnering en bracht hij hulde aan de vissers die hun medewerking verleenden bij de evacuatie van Duinkerke tijdens de tweede wereldoorlog.

Hij zei verder :

„Verschillende vissersvaartuigen zijn tijdens de beginperiode van de oorlog uitgeweken naar Frankrijk of Engeland. Daar werd het schip en de bemanning aangeslagen, de familie, vrienden en hun bezittingen werden aan wal gezet. Dit was het begin van een leven, een strijd, of helaas voor velen een sterven voor de bevrijding van hun vaderland.

Steeds altijd te samen in het gevaar, hebben zij dagen en nachten in zeer moeilijke omstandigheden medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke. Duizende Engelse soldaten werden veilig naar hun vaderland terug gebracht. Nieuwpoortse vissersvaartuigen speelden hierbij een belangrijke rol.

Verschillende door het noodlot getroffen, zijn op zee gebleven als eenvoudige vissers.

Na de oorlog zijn er nog veel van hen tengevolge van de mijnen velden omgekomen, waaronder de N.48 en de N.59.

Wij mogen met fierheid besluiten dat de Belgische vissersvloot moedig en koelbloedig en in een sfeer van wonderbare solidariteit een enorme bijdrage heeft geleverd bij de evacuatie van Duinkerke.

Vandaag houden wij eraan enkele van de overlevende vissers en reders te huldigen voor hun moed en heldhaftigheid, en ben ik namens het stadsbestuur vereerd hen een gedenksteen te kunnen overhandigen.”

Tot daar deze rede.

DE VERDERE

FEESTELIJKHEDEN

Op donderdag 11 juni 1981 om 20 uur een paneelgesprek onder leiding van M. Madou over de bezoedeling van de Noordzee mmv professor Polk (VUB), ir. dr. Vyncke (Rijksstation Zeevisserij), J. Verbanck, ere-mijnbestuurder, Jean Desaevers (reder) en het NOC.

Op vrijdag 12 juni 1981 te 20 u. zal een diavoorstelling over de visserij door de heren G. Depoorter door A. Vancraeynest, schipper van de O.29 «Broodwinner» nog door gaan, terwijl dit vaartuig op 11 juni 1981 langs de Kaai gemeerd zal liggen. De M.471 «Hasselt» is er eveneens van 5 tot 9 juni 1981. Breng eens een bezoekje.

De jeugdraad organiseert verder een aangepaste zoekwedstrijd.

SLOT

Dit zeer geprezen en mooi feest werd besloten met een ontvangst door de Overheid, die eens te meer de dag van de Visserij op grootse wijze in ere heeft gehouden.

Ingevoerde Canadese kreeften aangetast door ziekte

In het Lagerhuis werd er fel gedebateerd over een aantasting van de Canadese ingevoerde kreeft door een ziekte die men «Gaffkaemia» noemt. Deze ziekte is niet zo direct gevaarlijk voor de verbruiker, maar tast de kreeft zelf aan. Men eist dus, niet alleen maatregelen om de invoer van zieke kreeften tegen te gaan, maar tevens om onder vorm van een vergunningstelsel en controle op de invoer, te vermijden, dat deze ziekte zich zou overplanten op de Britse kreeft.

Visserijminister Alick Buchanan-Smith gaf in het Lagerhuis toe dat de ziekte op ingevoerde kreeft uit Canada bepaald hoog ligt en dat er maatregelen zullen genomen worden na kennis genomen te hebben van de resultaten van een studie waaraan men voor het ogenblik nog bezig is. Tot deze maatregelen behoort een vergunningstelsel op de invoer van Canadese kreeft, om te beletten dat aangetaste kreeft in verwateringsplaatsen op eigen bodem, die eigen kreeft zou kunnen aantasten. Ter geruststelling werd door de minister nog medegedeeld, dat een intensief onderzoek op heel wat, hier en daar opgenomen specimen van eigen bodem, uitgewezen heeft, dat de Britse kreeft nog niet aangetast is. Anderzijds is Canada de voornaamste en grootste invoerder van kreeft in Groot-Brittannië met bijna jaarlijks honderd ton, gevolgd door Ierland met 26 ton. Het grootste gedeelte van de Canadese kreeft wordt, na verwatering, terug uitgevoerd naar ons continent.

De Canadese kreeft werd in het Lagerhuis niet alleen aangevallen op basis van de vreemde ziekte waarmee veel exemplaren aangetast zijn, maar anderzijds ook nog, wegens de concurrentie die deze goedkope kreeft de Britse kreeft aandoet, dit niettegenstaande 15 % invoerrechten dienen betaald te worden. Door een oppositielid van het Lagerhuis werd de minister op het voorbeeld gewezen van Noorwegen die een radicale invoer van kreeft verbiedt uit landen waar «Gaffkaemia» aangetroffen wordt. Deze invoer mag slechts hernomen worden, zo, binnen de laatste twee jaren, geen enkel geval van deze ziekte meer vastgesteld werd. Buchanan-Smith stelde de vergadering verder gerust door er op te wijzen, bij al dien de ingevoerde kreeft uit Canada in afzonderlijke tanks bijeen gehouden worden, het risico dat de eigen Britse kreeft zou kunnen aangestoken worden, heel min is. Hij moest echter toegeven, dat hierin veel afhangt van de discipline van de handelaars-invoerders van betrokken kreeft. Zo de studie die voor het ogenblik op de ziekte en op het eventueel gevaar voor besmetting en aantasting van de eigen teelt, bepaalde te nemen maatregelen noodzaakt, dan zullen deze genomen worden, aldus nog de minister. Verder wees hij er nog op, dat de teruggang van de verkoop van de eigen Britse kreeft,

vooral op het vasteland en meer speciaal in Frankrijk, niet alleen aan de concurrentie van de beterkope kreeft dient geweten te worden, maar dat men niet moet uit het oog verliezen, dat in de laatste twee jaar het Britse Pond een meerwaarde ten overstaan van de meeste vastelandsmunten verworven heeft van ongeveer 35 %. Iets wat wij zelf ook gewaar worden nu het Pond bij de tachtig frank genoteerd staat. Anderhalf jaar terug, maakte men inderdaad nog publiciteit voor reizen naar Dover en Londen voor aankoop van Britse goederen toen het Pond in de vijftig frank genoteerd stond. Het is duidelijk, dat de verhoogde pondnotering ook wel voor veel tussenzit in de mindere

vraag en afzet op het vasteland van de Britse kreeft.

Wat de ziekte van de Canadese kreeft in het bijzonder betreft, kon moeilijk achterhaald worden hoe dit zit. Wel zou dit de groei, de ontwikkeling en de voortzetting kunnen bedreigen, zo de kreeft zelf binnen bepaalde tijd geen weerstand tegen de ziekte kan opbouwen en een soort immuniteit in het eigen lichaam opbouwen.

De vraag stelt zich ook wat men in België tegen deze invoer doet, daar Canadese kreeft veel goedkoper zijnde dan Ierse en Noorse, men hier toch ook maatregelen zou dienen te overwegen, waar het eventueel past.

Treedt Groenland in 1982 uit de E.E.G. ?

Zoals men weet behoort Groenland via het gewezen moederland Denemarken, sinds 1972 automatisch tot de E.E.G. In 1979 kon Groenland zelfstandigheid verwerven, alhoewel bepaalde bindingen met Denemarken bleven bestaan. Nochtans komt het aan Groenland zelf toe om te beslissen of zij in de EEG blijven of er zullen uittreden. Meer dan waarschijnlijk zullen zij hierover in het vogen jaar 1982 beslissen. De sterkste partij uit het Groenlands parlement is gewonnen voor een uittreden uit de EEG met daarbij het voorbeeld van IJsland voor ogen, die nu zelf over de uitgestrekte visrijksdommen van een 200-mijlszone beschikt. Deze partij stelt dan ook voor 1982, een volkstemming over dit onderwerp te maken. De voorzitter van de regering van Groenland, Jonathan Motzfeldt, zou voor een uittreden zijn, hetgeen hij verklaart met de Groenlandse wil om volledig onafhankelijk te zijn en dus niet af te hangen van een nog sterker centraliserende macht zoals de EEG. Door het feit dat Groenland hoofdzakelijk en nog veel meer dan Ibv. IJsland van de visserij afhangt, menen heel wat inwoners dat men er belang bij zou hebben om de 200-mijlszone volledig voor zichzelf te gaan opeisen. Nochtans houdt het uittreden uit de Gemeenschap anderzijds het verlies van bijna een half miljard EEG-toelagen in. Men heeft wel gedacht dit te kunnen opvangen met het verlenen, tegen betaling van visserijvergunningen aan derden, maar hier is men wel aan een grote ontnuchtering toe. Inderdaad heeft de minister van Buitenlandse Zaken van Groenland, aan de hand van een studie, aan de eigen volksvertegenwoordiging moeten mededelen, dat men hieruit hoogstens 70 miljoen B.fr. zou kunnen halen, omdat ook nu, derde landen van kabeljauwvangst en bijna van de

volledige garnaalvangst uitgesloten zijn en het juist deze soorten zijn die in de Groenlandse wateren het meest geëerd worden door derden. Het verlies van het bijna half miljard B.fr. EEG-toelagen zou dan ook voor Groenland zwaar aankomen en de levensstandaard van de bevolking gevoelig drukken, vooral omdat deze bevolking geen inkomsten heeft van nijverheden en het bruto-nationaal produkt zeer laag ligt en bijgevolg een half miljard B.fr. reeds een aanzienlijk bedrag voor hen betekent.

ZORGEN IN DE WEST-DUITSE REDERSKRINGEN

In verband met een mogelijk uittreden van Groenland uit de EEG, heeft een West-duits parlementslid van de Bundestag, aan de West-duits overheden een schrijven gericht, waarin hij op het nieuw gevaar voor de Duitse hoogzeeloot wees. Inderdaad is de West-duits diepzeeloot nog betrokken in de visserij in bepaalde gebieden van Groenland, alhoewel Groenland zelf de kabeljauwvangst en de garnaalvangst strikt beperkt heeft voor eigen beheer. Alle EEG-landen zouden dan eenvoudig derden worden en de huidige faciliteiten op de visserij op bepaalde soorten zou dienen gestaakt te worden indien de EEG geen bilateraal verdrag zou kunnen loswerken van de Groenlandse overheden.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

BOKKENVISSERIJ MET BEHULP VAN ELECTRICITEIT

Het is de voortdurende stijging van de brandstofprijzen die de bokkenvisserij met behulp van de elektriciteit economisch aantrekkelijk maakt. Inderdaad is de sterkte van de motor bij deze treilers gevoelig moeten verhoogd worden voor het ploegen van een ganse reeks kettingen door de zeebodem. Natuurlijk gaat dit samen met een verhoogd brandstofverbruik. Tot in de jaren 1972 was dit praktisch nog geen probleem omdat de brandstof toen nog goedkoop was en bij ons eind 1972 nog altijd 1,92 fr. ! Eind 1973 werd dit 2,75 fr., eind 1974 3,86 fr., eind '75 reeds 4,64 om dan via 8 fr. eind 1979 nog maar eens fors omhoog te gaan tot rond de tien fr. in 1980-81.

Het is duidelijk dat, met een eventueel uitschakelen van de zware kettingen en de noodzaak voor zware motoren, onder andere door de visserij met behulp van de elektriciteit, hierdoor een gevoelige besparing op de brandstof zou ontstaan. Dit was een argument des te meer voor de Britse White Fish Authority die sinds 1977 proefnemingen ondernam voor een elektrische visserij, om deze te vervolgen en te vervolledigen. De proefneming werd gedaan van uit de haven van Lowestoft met een 22,5 m. bokkenvisser. Bij die elektrische visserij worden de kettingen vervangen door enkele lichte ketting-elektroden gevoerd via een serie van elektrische impulsen gegeven van op de brug van het vaartuig. Deze impulsen vormen een elektrisch veld dat de vis gematigde elektrische schokken geeft waardoor deze opspringt en wegvlocht van de zeebodem. Tongen, platvis en zelfs garnaal die aan de oppervlakte in de zandbodem ingegraven liggen worden door het elektrische veld gemakkelijk bereikt. De timing van de elektrische schokken en de reacties van de vis kan van op de brug gevolgd worden, zodanig dat men, bij eventueel onvoldoende opspringen de sterkte kan aanpassen of omgekeerd verminderen. Voornaamste elementen voor elektrische visserij zijn een generator die 240 volts enkel phase 50 H z A.C. ontwikkelt, een isolatietransformator, een controle-eenheid in de brug om de A.C.-voeding om te zetten in impulsen, twee pulsegeneratoren op de korrestokken die in verbinding staan met het elektrodennetwerk dat op de bodem medegetrokken wordt vlak voor de ingang van het net met 5 gegalvaniseerde weier-elektroden, een onder elektriciteit staande transversale ketting, enz..

De nadelen zijn de kosten, namelijk een generator met aangepaste kracht die, die voor twee 4-meternetten, zowat 470 duizend B.fr. kost, verder nog een 1,5 miljoen B.fr. voor de uitrusting met een dubbel stel aangepaste netten. Men moet ook een bijzondere zorg nemen bij het uitzetten van de netten. Wat het resultaat betreft is de schipper van het experimenteel

vaartuig, geestdriftig gestemd. Men vangt zoveel als met het klassiek net maar vist heel wat economischer en gemakkelijker. Men hoeft niet meer in 't zand en/of slijkbed te ploegen, maar vist juist op de bodem waardoor heel wat vuil en zeebodemafval vermeden wordt. Hierdoor moet men ook niet zo dikwijls het net inhalen en men kan zelfs een man uitwinnen omdat de vangst zuiver is. Men kan ook over zeer zachte grond vissen hetgeen niet altijd mogelijk is met de kettingen. Ook is de kwaliteit van de gevangen vis beter en heeft men niet te maken met gekwetste en gevilde vis. Een vergelijking met andere zelfde bokkenvisserij stelde duidelijk dat de opbrengsten hoger lagen tot 40 % en de opbrengsten, gezien de hogere kwaliteit tot 60%! Anderzijds werd vastgesteld dat de brandstof verbruikt door het experimenteel vaartuig, in vergelijking met de brandstof verbruikt door praktisch een gelijkwaardige bokkentrieler met dezelfde motor,

slechts 60 % was. Met inbegrip van het heen en terug lopen naar de visserij waarbij de twee vaartuigen dezelfde hoeveelheid brandstof verbruikten, werd nog over de totale reis een besparing verwezenlijkt van 18 %, niettegenstaande een grotere generator door de motor in werking diende gesteld waardoor een iets groter brandstofverbruik. Men zou wellicht ook het vaartuig met minder zware motoren kunnen uitrusten.

Maken we nog duidelijk dat de elektrische stroom slechts ingesteld wordt wanneer het net op de zeebodem ligt en afgesteld wanneer men besluit het net op te halen. Verder zijn de onder stroom gebrachte delen allen geïsoleerd, evenals de voedingskabel. Toch vragen we ons af of, gezien water een goede geleider is, er een absolute veiligheid bestaat om ongevallen te vermijden. Het is de praktijk die dit zal moeten uitwijzen, zo oit het vissen met behulp van elektriciteit werkelijk zou doorbreken.

GEEN OVEREENKOMST TUSSEN FRANKRIJK EN CANADA OVER DE TERRITORIALE WATEREN VAN ST-PIERRE-ET-MIQUELON

Men is tussen Frankrijk en Canada niet tot een akkoord gekomen met betrekking tot de door Frankrijk gevorderde 200-mijlszone omheen de Franse eilanden St-Pierre-et-Miquelon die voor Canada en de St-Laurentsgolf liggen. Toen Canada zelf de 200 mijlszone uitvaardigde had dit land toen reeds bepaalde faciliteiten toegekend aan de vissers van St-Pierre-et-Miquelon, dit volgens een overeenkomst in 1972 tussen Frankrijk en Canada getroffen en ondertekend. Canada weigert echter het recht van deze Franse eilanden te erkennen op een 200-mijls visserijzone omdat hiermede de Canadese 200-mijlszone een groot gebied zou inboeten. Frankrijk steunt zich echter op het internationale recht, waarbij bewoonde eilanden waarvan de bevolking door eigen werk uitbatingen en ontginningen economisch onafhankelijk kan bestaan, rechten kan laten gelden op een economische 200-mijlszone over de omringende wateren, en van uit de kust tot op de middellijn van elkaar overlappende economische zones, zoals in dit het geval is met Canada.

Herinneren we in dit verband de moeilijkheden tussen Noorwegen en IJsland die in de noordelijke

IJszee, het eiland Mayen niet als bewoonbaar aanzag omdat de toevallige (weerkundig station) niet kunnen aangezien worden als bewoners in de zin zoals in het internationaal recht bepaald. Noorwegen heeft dan ook toegevingen moeten doen tegenover IJsland wat de visserij betreft om van deze kant een erkenning te kunnen bekomen op een economische zone. De toestand op de eilanden St-Pierre-et-Miquelon is echter niet vergelijkbaar met deze van het eiland Jan Mayen en de rechten van deze eilanden op een economische zone zijn dan ook in overeenstemming te brengen met wat het internationaal recht ter zake voorziet. Frankrijk zal nieuwe onderhandelingen met Canada aanvangen in de komende herfst en we menen dat hieruit wel een compromis zal los komen, met bepaalde rechten voor de Franse diepzeevisserij in de St-Laurentsgolf omdat deze visserijrechten voor de Franse diepzee-trailers slechts tot 1986 gewaarborgd zijn. Niettegenstaande Frankrijk tot de EEG behoort en het in feite de EEG-autoriteiten moeten zijn die met Canada zouden moeten onderhandelen, is Frankrijk toch best aangewezen voor deze onderhandelingen.

NA HET FAILLISSEMENT VAN HEE

Elkeen weet in welke pijnlijke omstandigheden de rederij Vanhee van de Oostkust is failliet gegaan.

Thans vernemen we dat de drie schepen praktisch verkocht zijn.

De Z.599 «Zeevogel», welke een verzekerde waarde had van 2.750.000 fr. is verkocht aan de heer Mussche van Oostende een garnalvisser-reder. De Z.37 «Noordman» is aan een Hollandse reder van Harlingen verkocht en de Z.575 «Zeemeeuw» aan een jonge reder van de Westkust, welke reeds reder is van de N.1 de Rudi.

Ook de Z.429 «Kontiki» werd sedert een tweetal maanden verkocht om op de Schelde te varen voor de garnalvisserij onder de naam en het nummer Bou.10 van rederij De Hondt.

ONGEVALLEN OP ZEE

— De N.3 werd op zijn laatste reis aangevaren door het Deens vissersvaartuig E.698 «Kemila» met thuishaven Esbjerg. De N.3 was visdend in span met de O.279.

De E.698 was niet vissend en kwam na de aanvaring aan stuurboord, waarna hij zijn reis voortzette.

— De Z.126 van reder Daniel Dobbelaere moest tijdens zijn laatste visserij met zwaar motordefect door de O.303 naar Newlyn gesleept worden. Nadat de O.303 zijn visserij beëindigd had, ging deze de Z.126 naar Newlyn ophalen om hem naar Zeebrugge op te slepen.

— De Z.44 van de rederij De Bounty moest de Z.43 met korre in de schroef naar de haven van Oostende oplossen.

— Tijdens zijn laatste reis verloor de Z.62 van de rederij Bonny Bailly zijn volledige visboel aan een onderwater liggend voorwerp. Bij de poging deze te redden verloor men ook het dreganker.

— Met een tweede net werd in span met de N.752 voortgevist, maar bij het overwinden van de staalkabel, kwam deze onklaar in de voetrol van de voorgang van de Z.62.

— De N.752 liep aldus aan B.B. achterschip schade op.

— Bij het afmeren van het vaartuig langs de Z.196 aan de Noordkant van de vissershaven raakte de voorsteven van de Z.186 de reling van de stormkap van de Z.196, die gedeeltelijk ingedrukt werd.

— De Z.576 van de rederij Rubens, moest door de Z.418 met motordefect natuurlijk naar de haven van Birkenhead opgesleept worden, nadat reeds een eerste maal Birkenhead was aangedaan met radardefect.

— De Z.583 van de rederij Hertsens moest door de Z.72 van dezelfde rederij naar de haven van Oostende opgesleept worden, daar in zee motordefect plaats had tengevolge van een oplaadklep van de motor die weggevlogen was.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

In tegenstelling met verleden week is het dit keer erg kalm geweest in de Oostendse vismijn. Dinsdag, een dubbele dag nochtans, werden amper vier vangsten te koop aangeboden. De prijzen zijn voor de meeste vissoorten vrij behoorlijk geweest met tong, tarbot, rog en griet als erg schaarse soorten. Onnodig te zeggen dat er ook geen IJslandvis op de markt was.

Een klein beetje tong, dinsdag, gelost door de O.83, slechts 1.100 kg. De prijs voor de verschillende sorteringen lag iets hoger dan verleden week met de bloktong tot 308 fr. het kg. Alhoewel er ook bijna geen tarbot was kon deze vissoort slechts (?) 245 fr. als topprijs halen.

Een spanvisser op de vrijdagmarkt en een op de dinsdagmarkt. Beide schepen zetten nagenoeg evenveel vis in de afslag, de opbrengst verschilde echter bijna 300.000 fr. Betere prijzen dus dinsdag, vooral voor de grote en de kleinste sorteringen. Grote gul noteerde dinsdag boven de 2.000 fr., de grootste sortering „5" liep op tot 1.100 fr. de ben.

Voor de Westvangst van de N.45 lagen de prijzen voor kabeljauw en gul hoger, vanzelfsprekend. Wijting kreeg hier eveneens flinke prijzen, de grote sortering tot 2.580 fr., de kleine tot 1.800 fr. de ben. Platvis werd vlot verkocht met weinig prijsverschil tussen de verschillende sorteringen. Pladijs en grote iek noteerden rond de 37 fr., 3de slag viel dan plots terug tot 1.490 fr. de ben.

De kustvisserij zorgde regelmatig voor garnaal die duur verkocht werd.

Einde voorgaande week met de Sinksendagen in het vooruitzicht liep de prijs op tot 160 fr., dinsdag noteerden we tussen 100 en 130 fr. het kg

VRIJDAG 5 JUNI 1981

NOORDZEE				
O.141/369				
10	1.095	—	1.148.550	
KANAAL				
Z.499	19	90	4.630	1.274.459
WEST				
Z.564	11	85	1.835	591.933

DINSDAG 9 JUNI 1981

NOORDZEE
O.229/O.206

11	—	1.090	1.422.000	
KANAAL				
O.83	15	235	1.075	800.703
O.35	15	195	—	315.057
WEST				
N.45	8	325	—	573.430

WOENSDAG 10 JUNI 1981

WEST				
Z.72	5	55	215	188.375
Z.583	7	45	1.230	456.708
Z.483	6	120	625	408.874
KANAAL				
O.518	15	70	2.545	758.077

ZEEBRUGGE

DINSDAG 9 JUNI 1981

W				
Z.519	2.500	150	16	819.080
Z.533	—	160	9	412.720
K				
Z.580	350	35	7	167.420
Z.474	150	30	8	179.830
Z.161	3.500	250	20	1.404.217
Z.42	3.500	120	18	984.507
W				
Z.16	2.500	135	14	1.457.740
KRP				
Z.431	60 kr.	160	11	517.245
				5.972.807

WOENSDAG 10 JUNI 1981

W				
Z.44	200	50	6	230.600
Z.424	1.500	50	7	857.170
K				
Z.408	400	15	6	199.950
W				
Z.176	1.200	60	8	611.080
Z.43	200	15	6	243.080
KN				
Z.27	2.000	145	18	952.452
W				
Z.596	900	50	7	415.590
				3.509.922

NIEUWPOORT

DINSDAG 9 JUNI 1981

N.590	3.620 kg.	136.592 fr.
N.346	5.228 kg.	191.488 fr.
N.788	280 kg.	22.480 fr.
N.88	308 kg.	23.497 fr.

WOENSDAG 10 JUNI 1981

N.738	2.959 kg.	123.361 fr.
N.720	3.400 kg.	127.274 fr.
YC.52	901 kg.	53.044 fr.

Verwachtingen

VRIJDAG 12 JUNI 1981

NOORDZEE : O.135/O.275.
MONKEY BANK : O.118.

MAANDAG 15 JUNI 1981

KANAAL : TS.1, O.33.
NOOP HEAD : O.317 (vermoede-
lijk).
MONKEY BANK : O.232 (vermoede-
lijk).
WEST : O.303.
NOORDZEE : N.703/N.709.

DINSDAG 16 JUNI 1981

NOORDZEE : O.26/O.285, N.719/
O.309.
WEST : Z.43, Z.44

WOENSDAG 17 JUNI 1981

NOORDZEE : O.141/O.369.

Uurtabel der afvaarten

'JURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week
van 14.6.1981 tot 20.6.1981

Afvaarten uit Oostende naar
Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks te 07u35, behalve op 14.6.1981
- Dagelijks te 19u45, behalve op 20.6.1981

Afvaarten uit Oostende naar
naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 05u00, te 08u00, te 14u00, te 17u00 en te 20u00
- Dagelijks te 02u00, behalve op 14 en 15.6.1981
- Op 14 en 20.6.1981 bijk. afv. te 11u00

- Dagelijks te 23u00, behalve op 20.6.1981

Afvaarten uit Oostende naar
naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u45
- Dagelijks te 03u30 en te 05u15, behalve op 14.6.1981

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 00u30, te 11u40 en te 15u45
- Op 14, 15, 19 en 20.6.1981 bijk. afv. te 10u10
- Dagelijks te 19u10, behalve op 20.6.1981

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijk te 09u00, te 12u00, te 18u00, te 21u00 en te 23u59
- Op 14 en 20.6.1981 bijk. afv. te 15u00
- Dagelijks te 03u00, behalve op 14.6.1981
- Dagelijks te 06u00, behalve op 14 en 15.6.1981

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 19u00
- Dagelijks te 20u55 en te 22u45, behalve op 20.6.1981

JETFOIL

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week
van 14.6.1981 tot 20.6.1981

Afvaarten uit Oostende naar
Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08u40, te 13u50 en te 19u45.

Afvaarten uit Dover Western Docks
naar Oostende :

- Dagelijks te 10u25, te 15u25 en te 21u05.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-742051

(5723V)

NOORWEGEN KRIJGT EEN GEVOELIGE VERHOOGING VAN HET TE VISSSEN KONTINGENT BLAUWE WIJTNIG

Door Noorwegen werd gevraagd het contingent te vissen blauwe wijting in 1981 in de wateren van de Gemeenschap, gevoelig te verhogen. Noorwegen stelt dit verzoek, vooral in verband met de teruglopende vangstmogelijkheden op de Noorse „capelin“, een visje ter grote van de kleine wijting en gevestigd voor vismeeldoeleinden.

De Raad van de Europese Gemeenschappen is hierop ingegaan met als verrechtvaardiging, dat het in het belang van de Gemeenschap is, dit verzoek in te willigen, aangezien een voldoende hoeveelheid van dit bestand voorradig is en aangezien mag verwacht worden, dat met de bijkomende hoeveelheid blauwe wijting voor de Noorse vaartuigen, rekening zal gehouden worden tijdens het overleg omtrent een mogelijke bijkomende toewijzing in 1981 voor vaartuigen uit de Gemeenschap en die in Noorse wateren vissen.

Anderzijds is het visserijseizoen voor de blauwe wijting van beperkte duur en reeds begonnen en dat daarom tussentijdse maatregelen dienen getroffen om de Noorse vaartuigen van de extra-hoeveelheid te laten gebruik maken.

Hiermede krijgt Noorwegen voor haar vissers dan volgende vangstkota toegekend in de gemeenschapswateren: namelijk de verschillende ICES, Skagerak en NAFO's...

In tonnen uitgedrukt, spreken deze hoeveelheden niet zo indrukwekkend tot de verbeelding, maar het kwantum alleen reeds van blauwe wijting van 120 duizend ton, is toch altijd 120 miljoen kg., namelijk, drie maal de totale vangst van de ganse Belgische vloot of 2,4 miljoen van onze bennen! Ook de

71 duizend ton sprut vertegenwoordigt reeds 1,42 miljoen van onze bennen. Verder nog één miljoen bennen zandspiëring, 400 duizend bennen leng en lom, 400 duizend bennen koolvis, 200 duizend ben-

nen kabeljauw, 520 duizend bennen makreel enz..... zodat dit toch al een indrukwekkend lijstje wordt, waarvoor de Gemeenschap zeker wel wederkerigheid mag verwachten.

Soort	Hoeveelheid (ton)
Makreel	6.000 20.000
Sprot	71.000
Kabeljauw	10.000
Schelvis	6.000
Koolvis	20.000
Wijting	7.000
Schol	500
Zandspiëring, kever/ blauwe wijting	50.000 (3)
Blauwe wijting	120.000
Blauwe leng	1.000 (5)
Leng en lom	20.000 (5) (6)
Hondshaai	6.000 (7)
Reuzenhaai (8)	800 (7)
Haringshaai	1.000
Noorse garnaal (Pandalus borealis)	1.000 3.000 (10)
Zwarte heilbot	600 (11) 600 (11)
Anderen soorten (met uitzondering van bijvangst van horsmakreel)	5.000

ILLEGALE HARINGVISSERIJ

DRUK OP BRUSSELSE COMMISSIE

Bepaalde heren, lid van het Europees Parlement, laten de kwestie van de zogenaamde illegale haringaanvoer nog altijd niet los. Aldus werd door de Britse Lord O'Hagan, lid van het Europees Parlement, aan de Raad van de Europese Gemeenschappen die deze dan aan de Commissie doorspelen, volgende vraag gesteld:

Betreft: Illegale haringvangst

Het zal de Raad bekend zijn dat ten minste één Lid-Staat zich niet heeft gehouden aan het verbod van de Gemeenschap haring te vangen, aan land te brengen en te verkopen.

1. Zal de Raad het nodige doen om compensatie te verlenen aan de vissers die financiële verliezen lijden, omdat hun regeringen de wettelijke voorschriften van de Gemeenschap wel naleven?

2. Zal de Raad overgaan tot het openlijk veroordelen van Lid-Staten die de overtreding toelaten van de maatregelen ter bevordering van het overleven en paaien van ha-

ring?

3. Deelt de Raad de mening dat Lid-Staten die voortdurend de communautaire wetgeving negeren het geloof van de publieke opinie in de waarde van de Europese Gemeenschap ondermijnen?

Op deze vraag werd niet geantwoord door de Raad van de Europese Gemeenschappen, noch door de Commissie. Gezien de vragen waarop de Commissie binnen de maand en de Raad binnen de twee maanden niet geantwoord heeft, moeten openbaar gemaakt worden, is dit intussen gebeurd. Met «minstens één Lid-Staat» die zich niet heeft gehouden aan het verbod van de Gemeenschap, haring te vangen, wordt Frankrijk bedoeld. We moeten anderzijds inderdaad toegeven dat het smoesje als antwoord door de Commissie gegeven, op vragen door anderen gesteld, in verband met de illegale haringvisserij door Frankrijk, alsof men de herkomst van de aangevoerde haring niet kan bepalen en dat deze gemakkelijk uit gebieden buiten de Noordzee en het Kanaal kan komen, toch wat al te sim-

pelistisch voorkomt en van de wil getuigt om er zich van af te maken, zonder Frankrijk voor de kop te stoten.

SILVESTER VERBIEST IS NIET MEER

Wij vernemen het overlijden van de heer Silvester Verbiest. Hij was lange tijd ziek en overleed in de St. Jozefskliniek.

Hij had de ouderdom van 78 jaar bereikt en was door gans de visserij en op de Vuurtorenwijk zeer goed gekend als een brave en joviale man.

Silvester was gans zijn leven visser en ook lange tijd reder van de O.11 Maria - Louisa en later van de O.75 Maria - Louisa.

De plechtige uitvaartmis had plaats op woensdag 10 juni om 9u.30 in de parochiale kerk van St. Antonius - Vuurtorenwijk, gevolgd door de crematie en asverstrooiing op begraafplaats aan de Stuiverstraat.

Ons blad biedt aan zijn vrouw, zijn kinderen en familie de meest oprechte bliken van deelneming aan.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

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

7116N - 8199V

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	8-6-1981	9-6-1981	10-6-1981
Lappen	196 - 199	195 - 200	
Grote	252 - 257	254 - 265	
3/4	278 - 287	270 - 290	
Blok	305 - 308	268 - 297	
Voor-kleine	285 - 292	268 - 280	
Kleine	267 - 280	266 - 276	
Slips			

PLADIJS

Oostende

	8-6-1981	9-6-1981	10-6-1981
Grote	34 - 36	53 - 59	
Grote iek	30 - 34	40 - 46	
Kleine iek			
Derde slag	24 - 27	26 - 29	
Platjes			

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort
	9-6-1981	9-6-1981	10-6-1981				
Grote tarbot	168 - 249	.....	200 - 246	.....	.....	.....	.....
Middelmatige tarbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine tarbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote griet	140 - 221	.....	165 - 211	.....	.....	.....	.....
Middelmatige griet .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine griet .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote schelvis	37 - 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	28 - 35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	47 - 83	.....	27 - 92	.....	.....	.....	.....
Keilrog .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tiltlen .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaarten .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	38 - 63	.....	60 - 66	.....	.....	.....	.....
Grote gul	16 - 50	.....	35 - 61	.....	.....	.....	.....
Middelmatige gul .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine gul .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	29 - 51	.....	28 - 44	.....	.....	.....	.....
Kleine wijting .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	18 - 32	.....	16 - 32	.....	.....	.....	.....
Stenschol	40 - 125	.....	50 - 119	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	39 - 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	31	.....	15 - 31	.....	.....	.....	.....
Doornhaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	190 - 230	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon (roobaard) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	20 - 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	84	.....	30 - 65	.....	.....	.....	.....
Posten .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

Weetjes...

— De staking van een week door de visfileerders in de verwerkingsbedrijven te Hull, heeft aan deze laatste en aan de handel een verlies gekost van bijna 20 miljoen B.fr. Het is bepaald onzinnig stakingen uit te lokken (in deze, voor de bedrijven zeer moeilijke tijden. Er zijn er al genoeg over de kop gegaan en dan maar bedrijven bezetten omdat ze hun jobs kwijt geraakt zijn door sluitingen waaraan ze zelf grotendeels schuld dragen.

x x x

— Het offer gedaan door de Federatie van reders van Grimsby om zelf de visserijdokken en installaties aan te kopen, in het vooruitzicht van een goedkopere beheer en bestuur, is op een veto van de dokkersbond gesluit, die menen zeker te zijn, dat ze dan gewerd zullen worden bij het lossen van de vis. Men zou de dokkers van de transportbond inderdaad best kwijt willen zijn en met redden.

x x x

— De Britten zien het nu nog moeilijker zitten om tot 'n gemeenschappelijke visserij-overeenkomst te komen met Mitterand als Franse president. Was Giscard d'Estaing niet gemakkelijk, dan herinneren de Britten zich dat Mitterand bij herhaling gewaarschuwd heeft dat Giscard te toegevend was voor de Britten! In Groot-Brittannië werd dan ook reeds door bepaalde leden van het Lagerhuis gevraagd om eigenmachtig maatregelen te nemen voor bescherming van de twaalf mijlszone en voor een bevoorrechte positie voor de Britse visserij in een 50-mijlszone!

x x x

— Het Britse «paar» van de rederij Marr's, namelijk de «Naveina» en de «Armana» deed een reis met een gezamenlijke aanvoer van 4.440 van onze bennen voor een brutobesomming van 6,4 miljoen B.fr. Toch nog altijd iets meer dan 1.400 fr. gemiddeld de ben. De «Naveina» en «Armana» zijn wel van het groter treilertype rond de veertig meter.

x x x

— De Schotse Redersorganisatie S.F.O. werd veroordeeld voor een rechtbank van Edinburg om 4,7 miljoen vermeerderd met de interesten te betalen aan het bedrijf «Caley Fisheries» wegens het niet nakomen van een leveringskontraakt over de verkoop van sprout. De S.F.O. had hiervoor de helft van de aandelen van een firma opgenomen, om de sprout aan te kopen en te vervoeren. De sprout werd echter naar Denemarken geschoven voor de vismeelindustrie. De

S.F.O. zal eerst nog haar kans lopen in beroep.

x x x

— Een 23-meter treiler uit Cornish, de «Pathfinder» is na een aanvaring ter hoogte van de Scilly-eilanden, 30 mijl zuidwest van de Bishop Rock, gezonken. De 4-koppige bemanning werd aan boord genomen van de aanvaarder, de 9 duizend ton metende Soedanese kargo «El Obeid», die nog geprobeerd heeft het vissersvaartuig op sleeptouw te nemen. De huidige waarde van de «Pathfinder» is 7,8 miljoen B.fr.

x x x

— Als gevolg van magere visvangstresultaten, heeft de Britse rederij BUT (British United Trawlers) al haar treilers, uitgenomen één, van de Barentssee in Noorse wateren, terug geroepen. Het gaat om de «Goth», «Dane», «Pict», «Nors» en «Roman». Als gevolg van de aanslepende koude in het Noorden van Noorwegen, blijft het sneeuwsmelwater uit, dat anders naar de zee stroomt en de vis uit de 6-mijlszone verjaagt. Thans blijft de vis in grote scholen in de 6-mijlszone hangen waar de Britse schepen niet toegelaten worden. BUT overweegt thans haar diepzeetreilers op de makreel op de Westkust van Ierland in te zetten.

x x x

— De Oostblok-faktorischepen, die de makreel op zee overnemen van de Schotse en Engelse schepen en doorgaans Fleetwood als bevoorradingsbasis hadden, hebben nu ook de Brixham-havenautoriteiten benaderd omdat een gedeelte van hun vloot de St.-Austell Baai en de Mounts Baai als overslag en ligplaats zouden innemen.

x x x

— Over de landing van 200 ton haring, hettij 4 duizend van onze bennen, door een seinepurser uit Shetland in een Deense haven en waarbij dit vaartuig een brutobesomming van 5,4 miljoen B.fr. verwezenlijkte, heeft het Schotse Visserijdepartement een onderzoek ingesteld naar de legaliteit van deze visserij en naar de oorsprong van deze haring.

x x x

— In Frankrijk kreeg men met de nieuwe president François Mitterand eindelijk een Ministerie van de Zee (Ministère de la Mer) iets waar de marine en visserij reeds herhaaldelijk op aangedrongen hadden. Of hiermede de vele problemen van de marine en de visserij zullen opgelost geraken, trachten wij in een speciaal artikel duidelijk te maken.

Het is de heer Louis Le Pensec die het nieuwe departement zal leiden.

x x x

— Volgens de heer Brian Crumey, voorzitter van de Ierse Visserijorganisatie, komt het voor de visserijvloot op het ogenblik meer op aan, te zoeken om te overleven dan om uit te breiden. We menen dat dit in praktisch alle landen van de Gemeenschap het probleem van de dag is, naar we echter vaststel-

len, schijnt men dit in Holland te vergeten.

x x x

— Van uit Ierland werd bij de Britse, Belgische, Nederlandse en Zwitserse regeringen geprotesteerd over het dumpen van nucleair radioactief afvalmateriaal in de Noordzee op ongeveer 370 mijl uit de Ierse kust van het graafschap Kerry. Volgens deze Ierse bron zou weldra ongeveer 12 duizend ton van dit afval gedumpt worden door 2 schepen. Of dit protest veel zal uithalen betwijfelen we sterk.

NEDERLAND VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 2 juni werd aangevoerd: 190 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet, 172 kisten kabeljauw, 58 kisten wijting, 37 kisten schol, 109 kisten schar, 8 kisten makreel en 20 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 14,51-14,43; grote tong 14,66-14,43; grootmiddel tong 19,48-19,26; kleinmiddel tong 19,51-19,50; tong één 20,53-20,19; tong twee 19,80-19,55.

Per 40 kg.: tarbot 528-504; griet 512-426; kabeljauw één en twee 156-146; kabeljauw drie 138-134; kabeljauw vier 96-92; kabeljauw vijf 92-75; schol drie 170-168; schol drie 170-168; schol vier 114-96; wijting drie 105-75; makreel twee 94-76; schar 63-48; bot 28-25; rode poot 180-164; horsmakreel 25-20.

Aan de woensdagmarkt van 3 juni werd aangevoerd: 770 kg. tong, 15 kisten tarbot en griet, 391 kisten kabeljauw, 134 kisten wijting, 154 kisten schol, 121 kisten schar, 48 kisten makreel en 51 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 15,00-14,45, grote tong 15,00-14,37, grootmiddel tong 19,15-18,76, kleinmiddel tong 19,72-19,29, tong één 21,53-20,59, tong twee 19,19-19,05, zalm 29,00.

Per 40 kg.: tarbot 568-480, griet 528-452, kabeljauw één 154-136,

kabeljauw twee 160-142, kabeljauw drie 146-102, kabeljauw vier 98-90, kabeljauw vijf 98-83, schol één 166, schol twee 198-144, schol drie 152-126, schol vier 100-88, wijting drie 96-66, makreel één 92, makreel drie 81-72, schar 76-50, bot 34-24, haai 130, horsmakreel 15,00-12,80, poontjes 56, mulllets 740-720, rode poot één en twee 222-210, rode poot drie 148-100.

Aan de donderdagmarkt van 4 juni werd aangevoerd: 6.035 kg. tong, 83 kisten tarbot en griet, 2.219 kisten kabeljauw, 18 kisten schelvis, 853 kisten wijting, 421 kisten schol, 432 kisten schar, 77 kisten makreel en 148 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 16,21-13,21, grote tong 15,38-14,54, grootmiddel tong 19,83-18,02, kleinmiddel tong 19,45-19,18, tong één 21,19-20,03, tong twee 19,39-18,99, zalm 22,00-11,01.

Per 40 kg.: mulllets 704-620, haai 120-70, krab 51, rode poot één 196-160, rode poot twee 190-152, rode poot drie 148-60, tarbot 512-472, griet 532-416, kabeljauw één 154-119, kabeljauw twee 142-92, kabeljauw drie 118-72, kabeljauw vier 90-65, kabeljauw vijf 80-65, schelvis vier 130-120, schol één 154-144, schol twee 164-144, schol drie 140-112, schol vier 98-78, wijting drie 74-30, makreel één 60, makreel twee 65-37, schar 75-39, tong-schar 312-198, bot 24, horsmakreel 22-11, poontjes 36-21, steenbolk 40-35.

Visaanvoer te Den Helder

Aanvoerbericht van 1 tot 5 juni 1981

Door 90 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

33.721 kg	TONG	f 614.899,34	van f 22,13 - f 14,08
8.925 kg	TARBOT	f 112.164,25	van f 19,84 - f 8,51
56.455 kg	SCHOL	f 157.643,79	van f 3,71 - f 2,20
33.560 kg	KABELJAUW	f 52.910,57	van f 4,50 - f 1,06
3.416 kg	GRIET	f 40.479,49	van f 13,80 - f 9,94
15.665 kg	SCHAR	f 24.065,57	van f 1,74 - f 0,79
2.950 kg	WIJTING	f 5.137,90	van f 2,13 - f 1,29
90.507 kg	DIVERSEN	f 728.767,34	
245.199 kg		f 1.790.068,25	