

het visserijblad

Versijnt wekelijks
Vrijdag 4 december - Nr. 44

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR. —
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 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

Nog het vergaan van de Z.180 „Tornado”

ZINKEN KAN ALLEEN DOOR AANVARING VEROORZAAKT ZIJN

zegt men in visserijmiddens te Newlyn

Niettegenstaande meerdere instanties, zowel in eigen land als in Engeland, zich koortsachtig inzetten om de juiste oorzaak van het vergaan van de Z.180 "Tornado" op te sporen, zit men nog steeds zonder enige concrete gegevens. Niettemin gaat men er zowel in onze visserijmiddens als in Engeland van uit dat de "Tornado" het slachtoffer moet geworden zijn van een aanvaring; beroepsmensen steunen zich hiervoor op het feit, dat meerdere wrakstukken werden opgepikt in de buurt waar de feiten zich moeten hebben voorgedaan. Bovendien blijkt uit de rapporten die door Landsend Radio werden vrij gegeven dat de weersomstandigheden zeer goed waren; "no wind maybe 1 tot 2 - visibility ok" seinde de schipper van de "Girl Patricia" naar de wachtsman Pellowe van Landsend Radio.

Ook de verzekeringsmaatschappij "Hulp in Nood" heeft ondertussen contact opgenomen met haar advocatenbureau in Engeland die onmiddellijk een onderhoor doorvoerde van de Engelse schippers die zeer nauw betrokken waren bij de feiten.

Zoals bekend wogen sterke vermoedens op de Engelse bulkarrier "La Cordillera", een 25.000 ton metende eenheid die te Londen staat ingeschreven en eigendom is van de rederij Burries Markes Shipmanagment uit Londen. Reeds vorige week echter maakten wij melding van het feit, dat de gezagvoerder van de "La Cordillera" toen helemaal niet bereid was medewerking te verlenen aan het onderzoek toen dit vaartuig in Portbury-Bristol werd gevonden en als vermoedelijke dader werd aangezien, op grond van getuigenissen van enkele Engelse schippers en in het bijzonder van de verklaringen van Wilcox Stevens, eigenaar van de "Sweet Promise" uit St. Ives. Vooral de bewering van deze laatste kan een doorslaggevend argument zijn om uiteindelijk toch te kunnen besluiten dat de "La Cordillera" in aanvaring is gekomen met de Z.180 "Tornado". Marc De Voogt, zoon van de opgepikte schipper-reder van de "Tornado" toerde tot het afgelopen weekeind weer in Engeland rond, op zoek naar bijkomende elementen die de vermoedelijke oorzaak van het zinken zouden kunnen weergeven. Wij zegden het reeds, niettegenstaande een deskundig onderzoek aan boord van de "La Cordillera", heeft men alsnog geen onomstootbaar bewijsmateriaal gevonden. Belangrijk is echter een zelf getekende kaart die Marc De Voogt mee kreeg uit Engeland, samengesteld aan de hand van gegevens die door de Engelse schippers werden verstrekt. (Zie kaart hierbij).

Ook het Engelse advocatenbureau van de rederscoöperatieve verzekering Hulp in Nood, houdt zich ernstig met de zaak bezig en tracht in samenwerking met deze, zo spoedig mogelijk de schuldige gerechtelijk aansprakelijk te maken.

Door verschillende dagbladen werd gemeld dat duikers het wrak zullen onderzoeken en dat ze zullen trachten de lijken van de vier opvarenden te bevrijden.

Dit alles werd een week geleden rijpelijk overwogen, maar het feit dat het schip 50 à 60 m. diep ligt en de onoverkomelijke moeilijkheden op die plaats daaraan te beginnen, heeft de verzekering doen inzien, dat zulks geen resultaat kan opleveren en alleen zware kosten, daar de duikers op die diepte onmogelijk langer dan 20 minuten kunnen werken. En dan moet men nog rekening houden met de weersomstandigheden.



De lijkst wordt in de Oostendse vismijn aan de wal gebracht.

Videogrammen en foto's als bewijsmateriaal voor de stelling der aanvaring bekostigen zijn voorbijgestreefd door andere vaststellingen en technische mogelijkheden waaromtrent op het huidige ogenblik niet kan uitgewijd worden.

Dat de rest van de bemanning aan boord van het vaartuig begraven ligt, is niet te betwijfelen, daar ook de schipper de enige is, welke van uit zijn stuurhut getracht heeft de oppervlakte te bereiken en de anderen in hun slaapgelegenheden onmogelijk dit nog konden.

Ondertussen gaat het onderzoek zijn gang, is de decca positie van het gezonken vaartuig als ook het vermoedelijk uur van de aanvaring gekend en moet men wachten op het resultaat van de verdere onderzoekingen, bevindingen en ondervraging van een bemanning welke het stilzweigen werd opgelegd of totaal onwetend is geweest van de aanvaring, daar ook zij, behalve een of twee officieren waarschijnlijk niet aan dek te vinden waren.

Hopen we in 't belang van de nabestaanden, dat hier klaarheid kan geschonken worden.

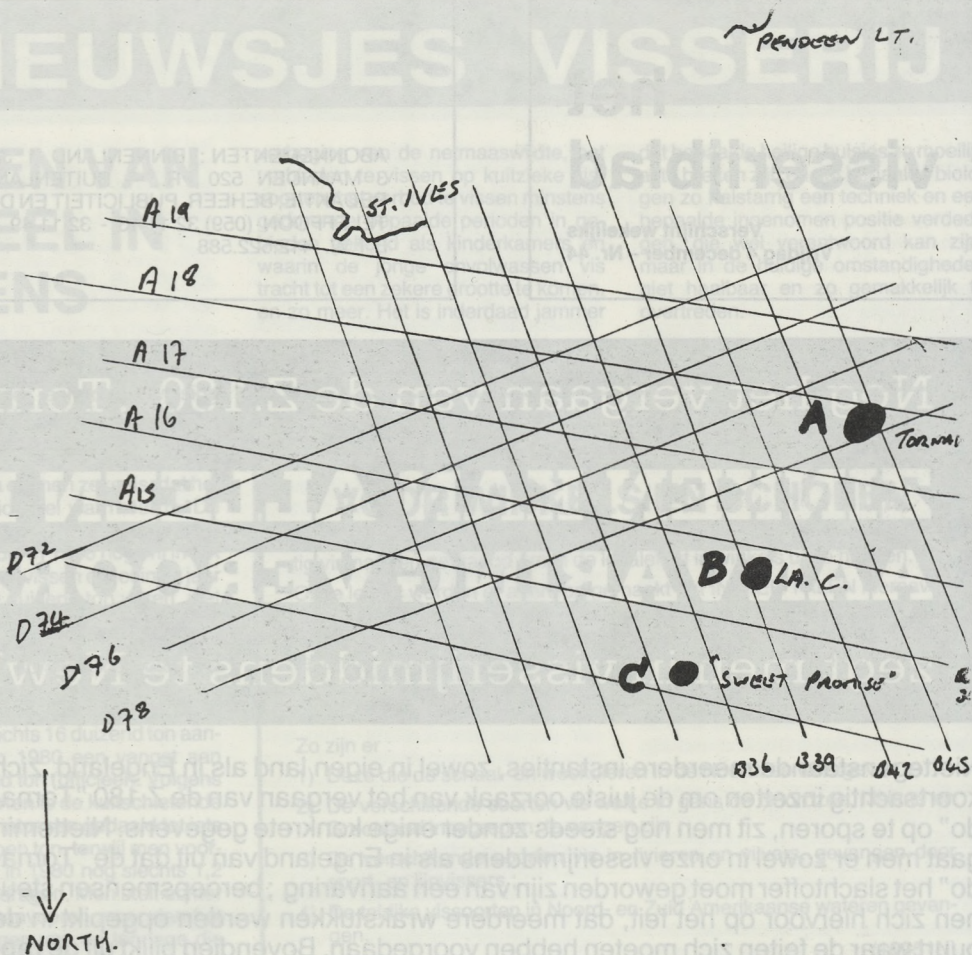
Of dat zal geschieden, hangt van veel factoren af, die de verzekering met alle middelen tracht waar te maken.

VERDERE GETUIGENISSEN

Op bijgaande kaart, in deccaposities weergegeven, kan een mogelijke versie van de feiten afgeleid worden. Volgens Steven Wilcox van de "Sweet Promise" is de A, de positie waar de "Tornado" gezonken ligt en liep de "La Cordillera" een koers die (zie B) sowieso over die positie moet lopen want, zo zegt Steven Wilcox, de "La Cordillera" kwam uit die richting recht en full-speed op mijn vaartuig gevaren. Pas twee mijl van mijn treiler verwijderd, werden plots aandachtseinen gegeven en maakte de "La Cordillera" een uitwijkmaneuver om mijn schip te ontwijken maar de snelheid bleef onverminderd. De positie van "Sweet Promise" is aangegeven met "C". De "La Cordillera" moet dus onvoorwaardelijk precies over de positie zijn gelopen waar de "Tornado" eventueel gezonken lag... als de "Tornado" inderdaad reeds gezonken was. In dat geval echter moet de bevelvoerder wel de wrakstukken hebben gezien, net zoals de schipper van de "Girl Patricia" dat deed. De wrakstukken lagen immers over een oppervlakte van ongeveer 200 vierkante meter verspreid. De "La Cordillera" maakte daar echter geen opmerkingen over en beantwoorde evenmin de May-Day, die precies om 14 u. binnen liep op Landsend Radio. In de Engelse visserijmiddens vindt men dat zeer verdacht omdat alle andere vaartuigen die in de buurt lagen onmiddellijk respons gaven en mee hielpen aan de opzoekingen en deze niet.



Schipper Daniël Vermote van de O.518 „Cutty Sark“ die samen met zijn bemanning het stoffelijk overschot van François De Voogt naar Oostende overgebracht.



De situatieschets zoals die werd opgemaakt aan de hand van ondervragingen van de Engelse schippers. A = de positie waar de „Tornado“ gezonken ligt ; B = de koers die de „La Cordillera“ liep ; C = de plaats waar de „Sweet Promise“ lag.

OPZOEKINGEN VRUCHTELOOS

Zoals gezegd verbleef Marc De Voogt tot vorig weekeind weer in Engeland waar hij ondermeer het stoffelijk overschot van zijn vader moest identificeren.

De h. Robbie Roberts van de Coastguard zegde dat alsnog geen preciese oorzaak voor het zinken kon opgegeven worden maar, zo vervolgde de h. Roberts, we mogen wel aannemen dat de "Tornado" werd overvaren omdat op een grote oppervlakte wrakstukken werden aangetroffen. Ook werd gedacht aan een ontploffing maar die mogelijkheid werd nadien niet weerhouden. Men dacht ook een moment aan het kapseizen door vastslaan aan een rots maar ook daarna werd geen verder geloof gehecht omdat schipper De Voogt en zijn opvarenden zeer goed op de hoogte waren van de bodemgesteldheid, nadat zij hier reeds meer dan twintig jaar bedrijvig waren geweest en op die plaats geen rotsen kunnen aangetroffen worden.

Het stoffelijk overschot van François De Voogt werd het eerst gezien door de wachtsman van de Tanker "BP-Scorcher" en nadien opgepikt door de bemanning van de treiler "Renovelle".

TUSSENKOMST VAN MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

Op verzoek van de verzekeringsmaatschappij "Hulp in Nood" werd ook het Ministerie van Verkeerswezen - Bestuur van het Zeewezen - ingeschakeld omdat men aanvankelijk moeilijkheden ondervond om een degelijk deskundig rapport door te voeren aan boord van de "La Cordillera". Deze instantie verstuurdte een telex naar

de Board of Trade in Londen met het verzoek alle mogelijke faciliteiten te verlenen met het oog op een expertise aan boord van de "La Cordillera", wat dan ook gedaan werd.

STOFFELIJK OVERSCHOT OVERGEBRACHT

Zondagmorgen, omstreeks half acht meerde de treiler O.518 "Cutty Sark" af in de vissershaven van Oostende, onder het bevel van schipper Daniël Vermote. Aan boord bevond zich de lijkst met het stoffelijk overschot van schipper François De Voogt, zoals bekend de enige opvarende van de "Tornado" die werd teruggevonden. Schipper Vermote en zijn bemanning was, na het beëindigen van de reis, de haven van Penzance binnen gelopen, om de lijkst aan boord te nemen. Gebaar dat ten zeerste moet gewaardeerd worden en waarvoor deze dienstvaardige schipper en zijn bemanning trouwens de erkentelijkheid van de familie De Voogt kregen. Pijnlijk was echter te moeten vaststellen, dat er door de Stad Oostende geen enkele schikking was getroffen om ook namens Oostende een laatste hulde te brengen aan het slachtoffer. Niemand van het stadsbestuur was aanwezig toen de lijkst in de vismijn aan wal werd gebracht en in het lokale mortuarium van het Hendrik Serruys ziekenhuis was men zelfs niet op de hoogte van hetgeen moest gebeuren, niettegenstaande voorheen alle inlichtingen waren doorgespeeld en voor wat de aankomst betreft, de havenkapitein van het uur van aankomst was ingelicht.

STEUN AAN WEDUWEN EN WEZEN

Door de h. Pros Vandenberghe werd ondertussen een schrijven gericht aan de heer Gouverneur Vanneste. Voor zover de h. Vandenberghe zich meent te herinneren, bestaat er nog altijd een provinciaal "Rampenfonds voor de Visserij". De heer de Gheldere, helaas overleden, was destijds voorzitter van dit fonds. Vraag is nu of de mogelijkheid kan overwogen worden dat een deel van dit "Rampenfonds" aangewend worde om wezen, waaronder een gezin met vijf kinderen, die van de ongevallenkas niet kunnen genieten, te helpen in de eerste behoeften. Naar we vernemen zal hier aan verholpen worden met middelen en op een wijze binnenkort te bepalen.

MINISTER COENS VERTEGENWOORDIGT REGERING

Van uit Brussel meldt men ons dat, zo op regeringsvlak niets onverwachts voorvalt, heden zaterdag twee ministers de begrafenisplechtigheid te Zeebrugge zouden bijwonen, nl. deze van Landbouw en van Verkeerswezen. We vernemen ook dat de aanwezigheid van de heer Gouverneur der Prov. West-Vlaanderen en burgemeester Frank Van Acker gemeld wordt, alsook deze van admiraal Schlim en verschillende personaliteiten.

LAATSTE BERICHTEN

Bij het ter perse gaan vernemen wij dat zowel minister Feaux van Verkeerswezen als minister Lavens van Landbouw, belet zijn om de rouwdienst van zaterdag as. bij te wonen. De heer Feaux zal vertegenwoordigd worden door de h. Marcel Poppe, secretaris-generaal. Minister Lavens en zijn secretaris-generaal, de h. Vandemoortel, hadden reeds eerder toegezegd aanwezig te zijn op een nationaal huldebetoon aan de Arbeidslaureaten dat in het Kongrespaleis te Brussel plaats grijpt. Het Ministerie van Landsverdediging tenslotte zal vertegenwoordigd zijn door vice-admiraal Schlim.

Bij het ter perse gaan vernemen we dat Minister Coens de regering zal vertegenwoordigen.

In verband met het eventueel localiseren van het wrak van de "Tornado" werd insgelijks bij het ter perse gaan vernomen dat admiraal Schlim, de heer Vandenberghe gemeld heeft, dat een deel van de Belgische Zeemachtvloot op het huidig ogenblik deelneemt aan internationale manoeuvres maar dat de eenheid "Dufour" van 7 tot 10 december ter beschikking zal staan en leiding nemen van de opsporingswerken naar het wrak van de gezonken treiler. Er wordt alleen nog gewacht op het akkoord van de Britse Admiraliteit maar dat komt spoedig voor mekaar.

Daarover hopen we volgende week gunstiger berichten te kunnen ontvangen.

Verder werd woensdag in de ministerraad beslist dat alle mogelijke hulp door het Zeewezen en het Ministerie van Landsverdediging voor het localiseren van de plaats van het wrak en de toestand er van, aan de Coöperatieve redersvereniging "Hulp in Nood" zal verleend worden met het oog op de eventuele verdere procedure tegen de vermoedelijke aanvaarder, die het Engels vrachtschip "La Cordillera" blijft zijn. Hopen we dat hieromtrent belangrijke vaststellingen mogelijk zullen worden in het belang van de eigenaars van de Z.180 en, de verschillende families die het slachtoffer van deze ramp zijn geworden.

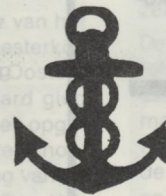
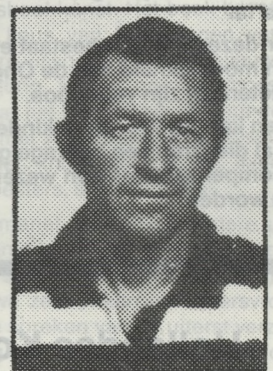
Ondertussen zal na een samspraak tussen admiraal Schlim, het kabinet van de Minister van Verkeer en de heer Pros Vandenberghe, omtrent de ligging van het wrak en de eventuele te nemen maatregelen, door deze laatste te Londen een verder onderhoud met de Londense advocaten plaats hebben. Of dit alles tot een nuttig resultaat zal leiden, moet de toekomst uitwijzen.

Negen Denen bij reddingspoging op zee gedood

HIRTSHALS. - Bij een poging drie vissers te redden van een zinkende kotter zijn onlangs op de Noordzee voor de Deense havenstad Hirtshals zes leden van een reddingsboot verdronken. Ook de drie vissers kwamen om. Dat heeft de Deense kustwacht bekendgemaakt.

De kustwacht ontving het eerste noodsignaal van de zinkende kotter. Een helikopter en een reddingsboot werden uitgezonden om bijstand te verlenen. Toen de reddingsboot rond middernacht de kotter had gevonden, liet ze het zoeken naar overlevenden over aan de helikopter en voer terug. In dezelfde vaargeul waar de kotter was gezonken werd het schip echter getroffen door een hoge golf, waarna het omsloeg en in de golven verdween. Alle negen lijken zijn in de loop van de ochtend gevonden.

B.



Wat met de nabestaanden ?

Omtrent het vergaan van de Z.180, waarbij vier van de vijf bemanningsleden niet konden gered worden omdat ze zeer waarschijnlijk op weg naar hun visserij te slapen lagen, worden er allerlei praatjes rondgestrooid, dat de nabestaanden in geen tien jaar van een pensioen zullen kunnen genieten omdat de slachtoffers in feite verdwenen zijn, dat men gescheiden is, dat de kinderen, enz...

Er is het geval van een visser die gescheiden leeft van zijn echtgenote, welke drie kinderen heeft en dan nog een ander geval van een tweede visser, die sedert 17 jaar ook gescheiden leefde van zijn vrouw en sedert al die tijd samen woonde met een andere vrouw en daarmee een knap huisgezin had gevormd, waar er sedertdien vijf kinderen geboren werden, waarvan het jongste pas 17 maanden oud is, maar die alle op naam van de moeder in de burgerstand ingeschreven staan.

De geschiedenis herhaalt zich. Deze kinderen zijn vaderloos en kunnen bijgevolg wettelijk van de Ongevallenkas niet genieten.

Wie als gescheiden vrouw leeft maar niet wettelijk gescheiden is, zal van een weduwpensioen van haar gescheiden man genieten en ook de kinderen van de man waarmee zij in eerste instantie gehuwd was.

Waar een man gescheiden leefde van zijn wettelijke vrouw, en met een andere vrouw samen leeft, hoe lang ook, kan deze laatste niet genieten van een weduwpensioen, en ook niet de kinderen bij die tweede vrouw, welke zij van hem heeft, zo deze kinderen op zijn naam niet zijn ingeschreven, wat hier het geval is.

Voor deze kinderen bestaat er dus wettelijk geen mogelijkheid van de Ongevallenkas te genieten. Zij zijn vaderloos.

Alleen kan, zo voor deze kinderen in de loop van al die jaren een bijdrage gestort werd in de compensatiekas een wezenbijslag bekomen worden.

Hollandse Kotter zinkt in vaargeul bij IJmuiden

Door nog volkomen onverklaarbare oorzaak is de Urker viskotter UK-209 Willy, maandagmiddag binnen de pieren van IJmuiden aangevaren door de 15.000 ton metende olietanker Shabonee.

De vierkoppige bemanning kon worden gered door een loodstender. Het vissersschoepje zonk vrijwel direkt en blokkeerde de doorvaart in de buitenhaven van IJmuiden voor schepen met een diepgang van meer dan 10 meter. In verband daarmee kan de 22.000 ton metende Russische Lenino de haven van IJmuiden niet binnenlopen en is de bij Hoogovens afgemeerde ertstanker Berge Brioni voorlopig gedwongen „binnen” te blijven.

Het Amsterdamse bergingsbedrijf Mammoet heeft een bok met een hefvermogen ter plekke om, zodra de weersomstandigheden dat toelaten, met de berging te beginnen. Duikers van het IJmuidense sleepbedrijf Wijsmuller voerden vanmorgen een onderwaterinspectie uit naar de ligging van de „Willy”.

Een vrouw die gescheiden leeft, maar niet wettelijk gescheiden is, zal dus het pensioen door de wet op de arbeidsongevallen voor vissersweduwen voorzien, blijven genieten, zelfs wanneer ze hertrouwt en de kinderen die op naam staan van de verongelukte vissers ook, zeker tot op 18-jarige ouderdom en zelfs langer zo ze school blijven lopen.

Wat de bewering betreft, als zou men tien jaar en meer moeten wachten vooraleer een pensioen te genieten, wanneer het stoffelijk overschot niet gevonden is, volstaat het een verzoek te richten tot de heer Prokureur des Konings, zodat na onderzoek een vonnis

van de Rechtbank van Eerste Aanleg aan die toestand van verdwijnen een einde kan stellen om de nabestaanden als pensioenge-rechtigden te doen aanzien.

Voor alle twijfel hieromtrent, is het de nabestaanden, 't zij ouders, vrouwen en kinderen, die in het geval verkeren, aangeraden zich rechtstreeks te wenden tot het sekretariaat van de Ongevallenkas der Zeevisserij ter Bestuursgebouw van de vismijn te Oostende. Daarvoor zijn, zoals velen het menen aan te raden, geen advokaat noch tussenpersoon nodig.



Op 19 november 1981 in de omgeving van "Lands-End" (Cornwall) zijn de eeuwige vrede ingegaan tengevolge van een scheepsramp, de vijf bemanningsleden van de Z.180 "Tornado", de haven van Zeebrugge uitgevaren op 16 november 1981.

Heer FRANÇOIS DE VOOGT

Schipper

geboren te Heist op 20 december 1927

echtgenoot van Mevrouw Suzanne Van Praet

vader van Marc en Monique Van Wulpen en grootvader van Isabelle

Heer WILFRIED BENTEIN

Motorist

geboren te Brugge op 13 december 1934

vader van Mauricette, Nadine en Franky, grootvader van Sofie

Heer HENDRIK LEGEIN

Matroos

geboren te Steenkerke op 21 januari 1921

echtgenoot van Mevrouw Yvonne Beernaert

vader van Roland Vileyn en Henriette, Norman en Linda Stroobandt, Bart Schiltz en Norma, grootvader van Stefaan, Sabine, Paul, Bjorn, Ushi, Rudi, Nick, Norman en Karolien

Heer LAURENT STUBBE

Matroos

geboren te Blankenberge op 2 februari 1933

Heer GUSTAAF CLEMENT

Matroos

geboren te Oostende op 12 april 1943

echtgenoot van Arlette Lambrecht

vader van Gino, Christiaan, Franky, Robin en Dave

De getroffen families nodigen u uit om deel te nemen aan de plechtige uitvaartmis met communiegelegenheid in de parochiekerk van Sint-Donaas te Zeebrugge op **ZATERDAG 5 DECEMBER 1981 om 10 uur** voor het geborgen slachtoffer, alsook aan de erediensdienst voor de vermisten ; daarna zal de begrafenis plaatshebben in de familiekerkelder op de Parkbegraafplaats te Knokke-Heist (Westkapelle).

Na de rouwdienst zullen de bloemen neergelegd worden aan het Visserskruis te Zeebrugge.

Bijeenkomst aan de kerk om 9.45 uur.

Heer Jezus, geef hun zielen de eeuwige rust.

Rederskaai 38, 8380 Zeebrugge
Heiststraat 127, 8380 Zeebrugge
Knokkestraat 94, 8390 Knokke-Heist
St.-Donaaskerkstraat 10, 8380 Zeebrugge
Lotuslaan 95, 8400 Oostende

ONZE ABONNEMENTSPRIJS VOOR 1982

In het verlopen jaar zijn de uitgavekosten voor bladen steeds duurder geworden.

We hebben echter gemeend onze abonnementsprijzen niet te moeten verhogen.

Voor 1982 werden zij voor België vastgesteld op :

1.800 fr. voor een jaar

950 fr. voor zes maanden

520 fr. voor drie maanden

Voor Nederland : 133 gulden per jaar,

70 gulden voor zes maanden en 35 gulden voor drie maanden

Buitenland : 2.200 fr.

Mogen wij onze lezers verzoeken maatregelen te treffen opdat het kwijtschrift bij de aanbieding door de postbode, één dezer dagen, zou vereffend worden? De aanbieding der kwijtschriften gebeurt automatisch door het postbestuur aan de huidige abonnees zonder onze tussenkomst.

Wij wijzen er ook op dat de post deze kwijtschriften maar éénmaal presenteert en raden onze abonnees dan ook aan wanneer zij bij de aanbieding afwezig zouden zijn, het abonnementsgeld op het postkantoor te vereffenen vóór 15 december. Derwijze is men direct ingeschreven op de desbetreffende lijsten van het postkantoor dat voor de uitreiking van ons blad verder instaat. Aldus zal ook alle onderbreking in de bestelling na nieuwjaar voorkomen worden. Men kan ook rechtstreeks storten op onze bankrekening ter Bank Brussel Lambert Nr. 384-1605797-46 of op onze PCR Nr. 000-0418987-44.

Er worden geen facturen opgemaakt.

Wij herinneren eraan dat op onze abonnementen geen B.T.W. verschuldigd is en dat wij er ook geen facturen voor opmaken. Wanneer men nochtans voorgaande aanbeveling naleeft en het abonnementsgeld op het postkantoor van zijn woonplaats betaalt, ontvangt men daar een ontvangstbewijs (zoals bij de aanbieding ten huize) dat als boekhoudkundig stuk kan dienen. Bovendien aanvaardt de fiscus de abonnementsgelden op vakbladen als algemene onkosten op eenvoudig bewijs van overschrijving op post- en bankwerking.

Abonnees in Nederland

Aangezien er tussen Nederland en België geen overeenkomst meer bestaat voor het innen en uitreiken van postabonnementen op tijdschriften moet ons blad van bij ons uit rechtstreeks onder band aan de abonnees geadresseerd worden. Om deze reden zien wij ons verplicht de prijs van het abonnement in Nederland duurder te stellen dan in België.

Vanaf 1 januari tot einde december 1982 bedraagt de prijs :

133 GULDEN

Dit bedrag kan eveneens gestort worden op hierbovenvermelde rekeningen.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, zal het VISSERIJBLAD, dat zijn 49e jaar ingaat, voortaan ook elke vrijdag te verkrijgen zijn, 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.

Voortaan is het VISSERIJBLAD dus ook verkrijgbaar bij :

Bolle G.

Vynck A.

Internationale Boekhandel

Degrijse A.

Internationale Boekhandel

Algemene Lektuur

Internationale Boekhandel

Ketelers R.

Vermote

Algemene Lektuur

Algemene Lektuur

Vanderveen A.

Algemene Lektuur

Verstraete

P. Elisabethlaan 72, Bredene

Alfons Pieterslaan 80, Oostende

Alfons Pieterslaan 9, Oostende

Torhoutsteenweg 185, Oostende

Kapellestraat 65, Oostende

Kapellestraat 31, Oostende

Adolf Buylstraat 33, Oostende

Stuiverstraat 91, Oostende

Langestraat 127, Nieuwpoort

Knokkestraat 118, Heist

Kursaalstraat 33, Heist

Vlamingstraat 22, Heist

Post de Maerelaan 54, Zeebrugge

Heisstraat 71, Zeebrugge

«De beste Vlaamse visgerechten» of het standaardboek van de Vlaamse viskookkunst

In de Margrittezaal van het Casino te Knokke werd zopas onder de auspiciën en met medewerking van Westtoerisme en het Casino van Knokke-Heist, het gastronomisch boek «De beste Vlaamse visgerechten» officieel voorgesteld.

Onder de tientallen prominente figuren werden opgemerkt de bestendige afgevaardigden Leguin en Eerebout, eerste schepen Leys en schepen Peutemans van Brugge, schepen Desutter van Knokke-Heist, afgevaardigden van Westtoerisme en de uitgeverij Helios, alsook verschillende afgevaardigden van diverse persorganen.

Het stadsbestuur van Nieuwpoort was er vertegenwoordigd door eerste schepen W. Vermote en R. Sinnesael van de pers- en public relationsdienst. Ook de bevolking van Nieuwpoort-Bad was flink vertegenwoordigd.

Het spreekt vanzelf dat de presentatie van het tweede boek van de Nieuwpoortse meesterkok Roger Demanet, geserveerd door de Oostendenaar Julien van Remoortere, gepaard ging met een gastronomisch festijn, bereid en opgediend door het personeel van de hotelschool Spermalie uit Brugge, onder de leiding van de auteur zelf. Bovendien de dansgroep Den Uyl, uit Oostkamp, die vorig jaar al bij de voorstelling van «De beste Vlaamse streekgerechten» van de partij was, verleenden ook bekende figuren en groepen uit de Westhoek hun medewerking. Zo o.m. de Zeebonkjes, marineschilder Jack Chesterman en slager Roger Maerten uit Nieuwpoort-Bad, de garnaalkruiers uit Oostduinkerke, de heemkundige kring Bachten de Kupe en de Schoorbakke Geitekaas, om er maar een paar te noemen.

Eerste schepen W. Vermote wenste in een korte, maar gevatte toespraak de auteurs van «De Vlaamse visgerechten» hartelijk geluk. Hij is ervan overtuigd dat het boek een nieuwe bestseller wordt. Overigens wie zou er durven aan twijfelen na de «Beste Vlaamse streekgerechten» die we vorig jaar rond hetzelfde tijdstip te zien kregen. Het boek dat een bundeling is van zoveel goeie gerechten voor mensen van nu, was in een mum van tijd uitverkocht.

Met de auteurs Demanet en van Remoortere weten we inmiddels welk vlees we in de kuip hebben en schepen Vermote stelde het ieder-

een duidelijk dat Roger Demanet, de Nieuwpoortse-Bruggeling, als beheerraadslid van de V.V.V. Nieuwpoort en voorzitter van de plaatselijke horeca, zijn sporen verdiend heeft op het stuk van de toeristische aanpak en meesterkookkunst.

«De beste Vlaamse visgerechten» is een waardige opvolger van «De beste Vlaamse streekgerechten», een succesboek dat einde 1980 verscheen en waarvan de tweede druk zo goed als uitgesold is. «De beste Vlaamse visgerechten» is, onder alle opzichten het standaardboek van de Vlaamse viskookkunst. Het boek bevat een uitzonderlijke keus van bereidingen van de meest populaire vissoorten van kabeljauw, haring, tong, wijting, tarbot, garnaal, mosselen tot pladijs, maar het is evenzeer een bundeling van recepten met minder bekende vissoorten als kongel, griet, knorhaan, gul, elft, makreel, zeekeeftjes, oesters, snoek en forel.

De auteurs Demanet en van Remoortere schotelen tevens enkele aloude bereidingsmethodes voor die ze opgetekend hebben uit de mond van ouwe zeebonken en vissersvrouwtjes, om niet te spreken van de uiterst verzorgde voorstelling met zoveel fraaie kleurenfoto's en tientallen gravures uit grootmoeders tijd. De frontpagina en kleurenfoto's werden opgenomen in het restaurant «De Kogge» te Nieuwpoort en in het visserijmuseum te Oostduinkerke.

Het boek dat 112 pagina's bevat wordt uitgegeven door de uitgeverij Helios uit Kapellen tegen de prijs van 390 fr.

Paul HOSTYN

Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

LEON LAMBRECHT is niet meer



Afgelopen zondag is op 82-jarige leeftijd gewezen reder Leon Lambrecht overleden. De afgestorvene, een zeer gekend figuur in de visserijmiddens, was al enige tijd ziek en toch kwam zijn afsterven als een verrassing over. Sedert enige tijd was Leon Lambrecht opgenomen in een bejaardentehuis te Oostduinkerke, met name het Koningin Elisabeth Instituut, waar hij overleed.

Leon Lambrecht werd geboren op 20 mei 1899 te Adinkerke en reeds zeer jong werd hij met de visserij gekonfronteerd, aanvankelijk als visser en nadien als reder. Tijdens het uitbreken van de jongste wereldoorlog trok hij met zijn vaarttuig, de O.196 «Irene-Robert» naar Engeland waar hij gans de oorlog verbleef.

Nadien kwam hij terug naar Oosten-de waar hij met zijn «Irene-Robert» verder de visserij bedreef. Een scheepsramp zou daar echter een einde aan stellen want op 21 mei 1965 deed zich een mijnontploffing voor en de «Irene-Robert» verging. Gelukkig konden de opvarenden gered worden. Deze scheepsramp deed zich voor op 20 mijl ten zuidoosten van Newhaven.

Na dit verlies trok Leon Lambrecht zich uit de visserij terug om van een welverdiende rust te genieten maar omzeggens dagelijks was hij nog op de kaai te zien. Hij kon maar geen afscheid nemen van het bedrijf waarin hij het beste van zichzelf had gestoken. Tot hij uiteindelijk de grote strijd verloor.

Vandaag donderdag 3 december werd Leon Lambrecht onder zeer ruime belangstelling naar zijn laatste rustplaats gedragen, nadat in de Sint Antoniuskerk op de Vuurtorenwijk een rouwdienst had plaats gegrepen.

Ons blad biedt aan de familie zijn rouwbeklag aan.

BRUSSELLE STELT TEN TOON IN EUROPORT TE AMSTERDAM

De Nieuwpoortse firma Brusselle, die zich sinds 1929 gespecialiseerd heeft op stuurinrichtingen en kwaliteitslieren, heeft een stand ingenomen op de tentoonstelling voor toeleveringen aan de scheepsbouw ter Europort in Amsterdam.

Dit is een zuiver initiatief vanwege deze firma die er in haar eentje de zware kosten voor draagt. Brusselle wenst op de internationale markt te komen, waarin zij reeds gedeeltelijk is geslaagd, maar het is effenaf onbegrijpelijk en zelfs onaantoonbaar, dat hiervoor geen enkele toelage voorzien is, of tussenkomst in de tentoonstellingskosten vanwege buitenlandse handel.

Nochtans horen we door alle ministers tot in den treure toe herhalen, dat onze eksport moet bevorderd worden. We herhalen dat het dan ook onbegrijpelijk is, dat België niet met een gezamenlijke stand op deze tentoonstelling gekomen is om er de eigen bedrijven toe te laten hun produkten ten toon te stellen en beter te laten kennen.

We zouden bijna geneigd zijn te zeggen, dat buitenlandse handel ook hier weer eens de trein gemist heeft. Vele binnenlandse firma's staan te trappelen van ongeduld om hun produkten, waren, materialen en machines in het buitenland aan de man te brengen of minstens te laten kennen, waardoor de streekeconomie, en laten we maar zeggen, de ekonomie van het ganse land mede zou gediend zijn en dan in de eerste plaats de tewerkstelling.

Men laat het echter aan de firma's zelf over zich de zeer zware tentoonstellingskosten te getroosten, zodat velen dan ook niet aanwezig kunnen zijn. Ook Brusselle, die zich toch reeds een internationale faam heeft opgebouwd, ziet zich dan ook verplicht slechts om de zoveel jaren eens op een tentoonstelling te komen.

Onlangs nog lasen we in «Icelandic-News», met een zekere nationale trots en zelfvoldoening, dat één der meest moderne nieuwe

IJslandse treilers uitgerust werd met een elektrische vislier in twee delen, 2 x 259 pk, max. 36 ton, met Brusselle synchrobalance systeem.

Na Frankrijk en Canada heeft Brusselle nu ook de weg gevonden naar IJsland. De gedegen kwaliteitsapparatuur van Brusselle is echter niet de goedkoopste, maar zeker wel van de duurzaamste in de wereld. Dit neemt niet weg dat door het hoger liggen van haar prijzen in de buitenlandse markt haar concurrentiepositie wel moeilijk ligt. De zeer zware loonkosten in België samen met de sociale kosten, liggen hieraan ten grondslag. Dit laatste moeten de syndikaten echter altijd nog ontdekken. Deze verkiezen echter honderdduizenden van hun aangesloten aan een werklozenbarema uitbetaald te zien dan te matigen en iets in te leveren.

Nochtans moest men het gezamenlijk inkomen van een praktisch volledig ingezet werknemerspotentieel, aan een iets gematigd looninkomen, vergelijken met wat de thans gezamenlijke werknemers, namelijk de vierhonderdduizend werklozen en de actieve bevolking samen verdienen, dan zou de balans ten zeerste negatief uitvallen voor alle werknemers samen. Dit is het resultaat van de negatieve syndikale agitatie en werking.

We moeten het in elk geval naar waarde schatten, dat de Nieuwpoortse firma Brusselle geen kosten spaart om een plaatske te bemachtigen op de buitenlandse markt, ook al brengt buitenlandse handel hier geen begrip voor op. Ook moeten we er op wijzen, dat voor wie een degelijke kwaliteitsstuurinrichting installeert, dit een renderende kost is, omdat kwaliteit hierbij van het grootste belang is om mechanische averij en kostelijk stilliggen te vermijden. Wensen we in dit verband de Nieuwpoortse firma dan ook het beste voor de toekomst.

Ons land mag er fier over zijn en de Waalse Cockerill en Co, samen met de regering die deze steunt, kunnen er een lesje aan nemen.

KOMT ER GEMEENSCHAPPELIJKE NEDERLANDSE-BELGISCHE-FRANSE VISSERIJ-SIMULATOR ?

In één van onze voorgaande uitgaven hadden wij het over Nederlandse schippers en vissers, die te Hull in Groot-Brittannië een cursus van beperkte uur volgden, nadat voorheen ook reeds heel wat van hun kollegas hieraan mede gedaan hadden. Men kon er onder meer van aan de wal in de brug van een schip, waar alle mogelijke apparatuur opgesteld stond, alle manoeuvres uitvoeren en de totale indruk opdoen dat men werkelijk op zee stond. Ook de bewegingen van het vaartuig en alles, die er bij behoort, waren perfect gesimuleerd zodanig, dat bepaalde schippers werkelijk vergaten dat zij aan land stonden. Ook het gedragspatroon van de netten in een watertank met glazen wanden, kon zowel van bovenuit als van beneden perfect nagegaan worden. Aldus de gedragingen van de sleepkettingen, de reactie van het net op de sleepkabels, de opening van de mond van het net en dit voor alle soorten visserij. De tank heeft een beweegbare bodem, terwijl de snelheid van het zogezegd trekkend water weergegeven wordt door de stroming van het water.

Het is duidelijk dat zelfs de meest onderlegde schipper nog altijd heel wat leerde aan deze cursus en diegenen die met de overtuiging gekomen waren, dat ze niets meer te leren hadden, konden deze mening wel op zak steken. Eén en ander heeft nu ook de Nederlandse autoriteiten, wetenschapsmensen, onderzoekers en de ambtenaren, die deze groepskursussen, ofwel ingericht hadden ofwel medegevolgd, doen besluiten, dat ook op het vasteland dergelijke visserijsimulator beslist nodig is. Men heeft daarvoor aan Wageningen gedacht. Nochtans gezien de grote kosten en het feit dat men ook overweegt vissers uit de andere partnerlanden lering te geven, werden de Belgische en Franse regeringen gevraagd of zij hiervoor belangstelling konden opbrengen. Naar het schijnt, zou dit nu wel het geval zijn, zodat het ontwerp nu een betere kans maakt om gerealiseerd te worden. De kursussen in Engeland vallen nog al kostelijk uit want per kursist wordt dit toch 90 duizend B.fr. voor een paar weken die de reis in beslag neemt. Dit zou dan misschien voor heel wat minder te Wageningen kunnen gebeuren.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Wie gedacht had dat het niet minder meer kon kreeg deze week ongelijk. De aanvoer was opnieuw erg gering. Toch een paar tongvangsten op de meeste verkoopdagen. Ook IJslandvis hebben we iets meer gehad. Van haring hebben we alleen donderdag een noemenswaardige hoeveelheid gezien. Vrijdag nog een beetje haring en voor de rest van de week : noppes. De prijzen zijn vanzelfsprekend erg hoog geweest. Bijna alle soorten waren nog stukken duurder dan verleden week. Ook uit Denemarken was er weinig te halen; vandaar dat de kabeljauw van de kustschepen dinsdagmorgen opliep tot 143 fr. het kg. Ook de verschillende gulsorteringen waren peperduur. De tarbot is gestegen tot 380 fr. het kg. en tongen gingen weg tussen 140 fr. (slijs) en 392 fr. (driekwartsortering). Voor schol werd tot 60 fr. gegeven, de roggen zijn zeer schaars geweest en noteerden tot 90 fr.

Voor IJslandvis lag de prijs maandag een stuk hoger dan vrijdag toen nochtans ook al flinke prijzen genoteerd werden. De rode zeebaars steeg van 46 fr. naar 58 fr. maandag. Blauwe leng kreeg tussen 60 en bijna 80 fr. Voor koolvis steeg de prijs tot 3.800 fr. per ben. Schelvis was eveneens redelijk duur al was dit toch weer de soort die nog enigszins bescheiden bleef. Er werd tot 65 fr. voor de duurste sortering betaald. Voor de O.81 werd het niettegenstaande een kleine vangst toch nog een opbrengst van 1.928.000 fr. De O.318 noteerde vrijdag 1.145.000 fr. De gemiddelde prijs lag maandag op een rekordhoogte van 62 fr. het kg.

De kustvisserij moest het grootste deel van de week aan de kaai blijven. Vrijdag en dinsdag konden toch een paar vangstjes binnengezet worden. Voor die schepen werd het aldus toch wat gezien de hoge prijzen voor gul, kabeljauw en wijting betaald. Voor wijting liep de prijs dinsdag immers op tot 70 fr. het kg., kleine sortering bleef boven de 60 fr. De garnaalaanvoer is sterk gedaald. De prijs is dan ook voor het eerst sedert lang weer boven de 100 fr. gestegen en bereikte dinsdag 139 fr. het kg.

	Zee- dagen	Bennen vis	Kgr tongen	Besomming
DONDERDAG 26 NOVEMBER				
KUST				
N.708-N.709				
	1	245	.....	128.126
O.127-O.303				
	1	.....	1106	570.976
N.708-N.709				
	1	.....	205	104.060

	Tongen			
VRIJDAG 27 NOVEMBER 1981				
IJSLAND				
O.318	22	440	.....	1.145.917
KANAAL				
O.705	18	140	2800	944.209
KUST				
O.26-O.706				
	1	75	.....	39.000
O.141-O.369				
	1	75	.....	41.786
O.123-O.306				
	1	32	.....	18.870
O.135-O.275				
	1	37	.....	19.610

MAANDAG 30 NOVEMBER 1981				
IJSLAND				
O.81	18	610	.....	1.928.535
KANAAL				
O.518	18	150	3110	1.198.878
O.114	13	60	1980	736.372
NOORD				
Z.483	12	145	900	746.713
WEST				
N45	5	55	.....	193.180
Z.499	5	90	.....	307.972
Z.579	4	25	280	152.381

DINSDAG 1 DECEMBER 1981				
KANAAL				
O.83	13	130	2220	907.733
WOENSDAG 2 DECEMBER 1981				
WEST				
Z.72	6	55	560	299.319
KUST				
Z.499	2	65	.....	245.570

DINSDAG 1 DECEMBER 1981				
KANAAL				
O.83	13	130	2220	907.733
WOENSDAG 2 DECEMBER 1981				
WEST				
Z.72	6	55	560	299.319
KUST				
Z.499	2	65	.....	245.570

ZEEBRUGGE

Kgr Bennen Zee- Opbrengst
tongen vis dagen

DONDERDAG 26 NOVEMBER 1981				
KREEFTENPUT				
Z.573	100	70	10	358.735
WEST				
Z.14	4000	250	17	1.686.605
				2.045.340

VRIJDAG 27 NOVEMBER 1981				
WEST				
Z.563	300	70	6	331.290
Z.568	400	40	10	353.700
Z.507	400	50	12	378.250
Z.27	2000	230	17	1.220.980
NOORD				
Z.161	.....	50	5	132.600
GUL				
Z.578-Z.580		25	.....	157.170
				2.573.990

MAANDAG 30 NOVEMBER 1981				
KUST				
Z.408	1000	70	12	455.370
NOORD				
Z.176	800	160	13	795.900
Z.584	700	185	13	901.970
Z.196	2500	320	12	1.646.700
Z.526	1500	180	13	1.187.340
Z.506	800	200	8	1.068.480
WEST				
Z.321	800	70	8	469.280
Z.582	400	50	10	403.940
				9.896.370

DINSDAG 1 DECEMBER 1981				
KREEFTENPUT				
Z.431	100	60	10	342.045
Z.559	100	70	10	403.805
WEST				
Z.41	.....	70	10	333.480
Z.576	1400	160	14	1.032.160
KANAAL				
Z.42	2000	150	18	1.225.500
GUL				
Z.578-Z.580		10	.....	89.430
				3.456.420

WOENSDAG 2 DECEMBER 1981				
WEST				
Z.40	.....	10	5	98.900
NOORD				
B.5	2200	230	10	1.367.110
Z.289	3000	450	10	1.896.660
Z.19	1800	280	11	1.002.070
KANAAL				
Z.105	5000	380	17	2.023.676
KREEFTENPUT				
Z.307	100	80	10	1.896.660
				6.758.001

NIEUWPOORT

MAANDAG 30 NOVEMBER 1981		
VIS		
N.723	2.430 kg	112.551 fr
GARNAAL		
N.211	86 kg	10.406 fr
N.782	89 kg	11.659 fr

EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE - Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR
(8324V)

Het ongere noodweer der voorbije dagen was er oorzaak van dat de span- en haringvisser verplicht werden in de veilige haven te blijven. Slechts één vaartuig van de West slaagde erin zijn slechte weervangst op de markt te plaatsen.

Tong der sortering 5 en kleine kreeg 270 à 286 fr het kg en middenslag tarbot 198 à 230 fr het kg. Grote pladijs haalde 3.250 à 3.750 fr de ben, middenslag- of drieling pladijs 3.250 à 3.500 fr de ben en visjes 2.250 à 2.750 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 5.750 à 6.000 fr de ben opgekocht en gul tegen 3.000 à 4.200 fr de ben, terwijl de voorkleine gul tegen 3.400 à 3.500 fr de ben werd opgekocht. Grote wijting noteerde men aan 2.850 tot 3.000 fr de ben en kleine wijting aan 1.300 tot 1.400 fr de ben. Tongschar werd tegen 98 à 155 fr het kg aangekocht, kleine zandschar tegen 1.300 à 1.400 fr de ben en grote zandschar tegen 1.450 à 1.500 fr de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een goede belangstelling vanwege de handelaars en door een prijsnotering die topprijzen bereikte. Doch de aanvoer was te gering en werd ruimschoots door de marktvraag overtroffen.

DINSDAG 1 DECEMBER 1981

N.720-N.22 502 kg 32.040 fr

WOENSDAG 2 DECEMBER 1981

VIS

N.15	24.551 kg	1.850.031 fr
N.551	285 kg	15.850 fr
N.575	2.837 kg	155.840 fr
N.710	2.838 kg	155.840 fr
N.470	1.295 kg	82.105 fr
N.590	1.295 kg	82.105 fr
N.88	1.119 kg	68.875 fr
N.700	1.119 kg	68.875 fr
N.172	1.713 kg	108.600 fr
N.788	1.714 kg	108.600 fr
N.22	1.436 kg	70.820 fr
N.720	1.437 kg	70.820 fr

N.597 927 kg 21.110 fr
N.752 927 kg 21.110 fr

Zes koppels spanvisser, één vaartuig van de kust en één bokkevisser losten op de woensdagmarkt ongeveer 43.000 kg vis voor een globale waarde van 2.872.631 fr. Dit betekent een record voor wat de aanvoer in één dag betreft in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort. Het vroeger rekord bedroeg 2.457.187 fr en werd op 8 december 1980 geboekt.

Eveneens werd het persoonlijk record van de N.15 «De Kottens» heel wat scherper gesteld en bedraagt nu 1.850.031 fr. Het vroeger record van de N.15 bedroeg 1.575.443 fr en werd op 5 maart 1979 behaald. Op de markt was tong, varia en Westvis overvloedig aanwezig, zodat iedere handelaar ruimschoots zijn voorraad kon opslaan. Tong nr 1 kreeg 248 à 258 fr per kg en tong nr 2 312 à 321 fr per kg. Voor bloktong of tong nr 3 betaalde men 314 à 325 fr het kg en voor fruitong of tong nr 4 255 à 290 fr per kg. Tong nr 5 kocht men tegen 185 à 203 fr het kg aan en kleine tong tegen 124 à 145 fr het kg. Grote tarbot haalde 290 à 350 fr het kg, middenslag tarbot 180 à 270 fr het kg en griet 140 à 210 fr het kg. Tongschar werd tegen 80 à 140 fr het kg geboekt, staartvis tegen 180 à 217 fr het kg, koningsvis tegen 100 à 120 fr het kg en pieterman 120 à 130 fr het kg. Grote pladijs werd tegen 2500 à 2750 fr de ben aangekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 2000 à 2250 fr de ben en visjes tegen 1650 à 1750 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 5700 fr de ben geveild en gul tegen 3000 à 4500 fr de ben. Voor de voorkleine gul werd 2700 à 2800 fr de ben neergepend en voor het slag van de voorkleine 3000 à 3140 fr de ben. Grote wijting kwam 2200 à 2400 fr de ben en kleine wijting 1500 à 1700 fr de ben.

Verwachtingen

VRIJDAG 4 DECEMBER

KANAAL : N.36 (100 vis — 3000 tong)
WEST : Z.34 (30 vis — 600 tong)
O.206 (230 vis)

MAANDAG 7 DECEMBER

IJSLAND : O.317 (380 m. t.t.z. 250 bonen, 60 bl. leng, 10 kools, 10 kab., 20 schelvis, 5 schaat, 25 varia).
KANAAL : O.274 — O.229 — Z.502 — Z.183 — O.309 — O.118.
WEST : O.35 — O.134 — Z.38.

DINSDAG 8 DECEMBER

MONKEY BANK : O.232.
WEST : N.45 — Z.499.

WOENSDAG 9 DECEMBER

WEST : N.719.

IJSLANDSE VISSOORTEN

	27 nov.		30 nov.	
Schelvis grote ..	39	42	64	65
Schelvis middel	35,60	37	57	63
Schelvis kleine	26	33,60	57	
Kabeljauw	48,40	51,40	88	94
Gul	46	50	59,60	76
Wijting	35		57	
Schaat	80,80		95	
Zeebaars	46		50	58
Leng	55,80	60,20	70,20	
Schartong	9	38	31,20	59
Heilbot	139	198	170	223
Koolvis	26,80		56,60	76
Hondstong	29		41,20	
Zeewolf			60,40	
Staat	169	180		

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
Lappen	240	259	253		255	258
Grote	286	303	312	319	315	
3/4	324	364	390	392	349	
Bloktongen	270	304	319	327	350	
Vóór-kleine	250	282	220	232	262	229
Kleine	175	207	178	186	150	200
Slips						

ZEEBRUGGE

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
Grote	260	304	261	275	265	270
Bloktongen	341	404	354	387	351	357
Fruittongen	348	397	351	398	302	356
Schone kleine	260	302	269	294	233	261
Kleine	182	205	195	207	179	183
Tout petit	147	171	156	181	143	151
Slips	122	133	137	148	127	122

NIEUWPOORT

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
Tong I					248	252
Tong II					312	321
Tong III					314	325
Tong IV					255	290
Tong V					185	203
Kleine tongen					124	145

PLADIJS

OOSTENDE

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
Grote	60	63	60	62	57	
Grote iek	58	61	59	60	51	
Kleine iek						
Derde slag	55		55	57	44	
Platjes	36		35,60		25,20	

ZEEBRUGGE

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
I	55	60	58	64	42	51
II	54	58	60	65	38	47
III	49	54	54	57	34	46
IV	43	44	35	37	25	34
V						

NIEUWPOORT

	30 nov.		1 dec.		2 dec.	
Moeien						
Grote pladijs	65	75			50	55
Platjes	65	70			40	45
Drielingen	45	55			33	35

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	30 nov.		30 nov.		1 dec.		1 dec.		2 dec.		2 dec.		30 nov.		2 dec.	
Tarbot grote	198	372	343	418	242	396	432	444	176	299	349	425	.....	290	350	
Tarbot middel	.....	.....	220	266	.....	.....	295	375	.....	.....	218	230	198	230	180	270
Tarbot klein	.....	.....	195	216	.....	.....	204	258	.....	.....	170	210	.....	.....	.....	.....
Griet groot	137	207	169	195	154	225	184	.....	110	149	177	190	.....	140	210	
Griet middel	.....	.....	127	168	.....	.....	168	.....	.....	.....	139	155	.....	.....	.....
Griet klein	.....	.....	107	130	.....	.....	143	149	.....	.....	104	128	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	40	122	.....	.....	.....	.....	49	107	.....	.....	33	103	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	45	77	30	.....	.....	.....	33	.....	.....	.....	56	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	16	83	.....	.....	61	94	107	.....	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	57	80	.....	.....	95	73	.....	.....	76	100	.....	80	85	
Tilten	.....	.....	66	74	.....	.....	83	68	.....	.....	66	94	.....	75	80	
Scherpstaart	.....	.....	66	80	.....	.....	102	72	.....	.....	70	90	70	80	70	80
Halve mans	.....	.....	46	605	.....	.....	51	58	.....	.....	31	44	70	75	70	80
Teelt	.....	.....	46	60	.....	.....	77	78	.....	.....	32	50	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	.....	28	30	.....	.....	31	24	.....	.....	12	19	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	75	122	100	112	120	143	110	125	125	130	100	103	115	120	90	115
Gul (groot)	55	91	71	97	60	128	82	86	52	84	90	92	60	84	60	90
Gul (middel)	.....	.....	69	72	.....	.....	85	89	.....	.....	74	85	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	.....	.....	68	72	.....	.....	80	82	.....	.....	80	85	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	26	57	40	44	62	66	49	.....	48	62	53	59	57	60	44	48
Wijting klein	.....	.....	21	27	.....	.....	41	.....	.....	.....	36	43	26	30	30	34
Schar	29	60	20	24	.....	.....	25	26	40	46	24	31	.....	.....	28	34
Steenschol	64	184	159	160	49	169	109	151	50	124	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	53	70	53	56	57	.....	54	55	53	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	16	43	.....	.....	41	.....	.....	.....	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	60	45	50	40	50
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	25	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	140	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	35	37	.....	.....	40	42	.....	.....	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110	118	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	120	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	127	268	167	243	229	259	103	272	124	215	104	245	.....	180	217	
Schotse schol	.....	.....	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	24	26	.....	.....	36	28	.....	.....	12	16	.....	40	45	
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12- 15	.....	.....	.....
Rode poon (roobaard)	.....	.....	51	54	.....	.....	42	65	34	50	6	14	.....	40	55	
Gr. poon (knorhaan)	.....	.....	2	27	.....	.....	26	.....	.....	.....	6	.....	.....	7	12	
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	64	.....	.....	.....	57	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	34	38	.....	.....	26	39	.....	.....	24	30	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Nadat er aan de woensdagmarkt 25 november en donderdagmarkt 26 november geen aanvoer vanuit zee had plaatsgevonden, werd op de vrijdagmarkt aangevoerd : 101 kisten kabeljauw ; 8 kisten wijting ; 1664 kisten haring en 2 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 40 kg : kabeljauw twee 430-402 ; kabeljauw drie 390-304 ; kabeljauw vier 364-280 ; kabeljauw vijf 366-282 ; wijting drie 234-224 ; schar 184-180 en haring één 48-36,20.

Aan de dinsdagmarkt van 24 november werd aangevoerd : 615 kg. tong ; 1 kist tarbot en griet ; 44 kisten kabeljauw ; 26 kisten wijting ; 47 kisten schol ; 8 kisten schar en 2 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg. : grote tong 19,06-18,83 ; grootmiddel tong 24,12-24,02 ; kleinmiddel tong 18,52-18,42 ; tong één 11,88-11,74 ; tong twee 10,03-9,85.

Per 40 kg. : tarbot 440-388 ; griet 332-180 ; kabeljauw twee 262 ; kabeljauw drie 192-186 ; kabeljauw vier 182-180 ; kabeljauw vijf 180-166 ; schol één 154 ; schol twee 170-164 ; schol drie 114-108 ; schol vier 112-98 ; wijting drie 104-96 ; schar 122-108.

De besommingen waren in guldens : UK 128 plus UK 228 2.840 ; IJM 20 7.320 ; verder twee Goedereeders met een gezamenlijke besomming van 16.300.

In de periode van 16 tot en met 20 november werden door 119 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd met prijzen in guldens : 42.236 kg. tong 542.343,51, van 24,98 8,55 ; 16.797 kg. tarbot 199.291,94, van 19,32 6,50 ; 146.345 kg. schol 409.390,31, van 4,40 2,31 ; 131.280 kg. kabeljauw 377.994,86, van 7,78 1,60 ; 5449 kg. griet 38.513,29, van 9,23 5,43 ; 10.750 kg. schar 20.435,92, van 2,69 1,55 ; 45.420 kg. wijting 55.874,39, van 1,63 0,99 ; 173.853 kg. diversen 655.998,80. Totaal 572.130 kg. 2.299.843,02.

Aan de maandagmarkt van 30 november werd aangevoerd : 7.080 kg. tong ; 59 kisten tarbot en griet ; 301 kisten kabeljauw ; 1 kist schelvis ; 67 kisten wijting ; 424 kisten schol ; 55 kisten schar ; 49 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg. : tarbot 28.17-25.76 ; grote tong 23.86-21.26 ; grootmiddel tong 27.63-25.48 ; kleinmiddel tong 23.98-22.73 ; tong één 17.57-16.79 ; tong twee 14.56-13.65.

Per 40 kg. : tarbot 946-604 ; griet 554-447 ; kabeljauw één 242-186 ; kabeljauw twee 342-188 ; kabeljauw drie 272-190 ; kabeljauw vier 208-172 ; kabeljauw vijf 182-136 ; schelvis vier 184 ; schol één 224-182 ; schol twee 204-182 ; schol drie 172-154 ; schol vier 142-110 ; wijting drie 190-140 ; schar 126-80 ; tongschar 347-224 ; steenbolk 102-90 ; haai 180-165 ; krab 61.

IJMUIDEN. – DOOR HET SLECHTE VISWEER was in het begin van *vorige week* de aanvoer sterk gereduceerd. Zelfs het uitvaren was af en toe onmogelijk.

Blijkbaar was er voor maandag niet zo goed naar de weerberichten geluisterd, want de prijzen liepen niet fors op. Later bleek dat men te weinig had gekocht op de dag dat dit mogelijk was. Voor de dinsdagmarkt verschenen nog twee spannetjes en twee schepen uit Goedereede die wel van hun handel afwilden om weer

uit te kunnen varen bij beter weer, maar dat viel tegen. De grootste kottereenheden gingen nog wel naar zee, waarbij de vragers zich aandienen of er voor deze schepen nog wel slecht weer omstandigheden uit te varen. Het loopt tegen het einde van het jaar en als de onkosten nu nog niet boven water zijn gevaren dan valt er toch niet veel meer te redden. Dat leek de gedachtingang te zijn bij de reders die de schepen binnenhielden.

Woensdag en donderdag bleven de hallen nagenoeg leeg, op enkele partijtjes consignatievis na. Dat betekende dat de koelhuizen konden ruimen, ook aan degenen die normaal niet staan te dringen voor diepgevroren vis. De vrieshuizen raakten zelfs uitverkocht en dat leverde een aardige reclame op voor het goedverwerkte diepvriesproduct.

Voor de maandagmarkt zag het er niet zo rooskleurig uit, want er waren nog geen eenheden binnen gekomen.

DE GROOTSTE VRIESTRAWLERS zijn bij siecht weer in het voordeel. Als het bar en boos wordt zoeken zij een schuilplaats onder de wal en na een knappe trek kan dan op een rustig plekje de vis worden ingevroren. Als het weer even opknapt gaan ze „even een trekkie” doen.

Op het ogenblik komen er steeds meer Engelsen die dichtbij eens op de visserij gaan letten. Dat geeft weer allerlei geharrewar met de Ierse en Schotse vissers. De makreelvangst in de Minch gaat gewoon door, want vanaf 60 graden noorderbreedte en 5 graden westerlengte is er een gaatje gelaten. De makreel is daar van uitstekende kwaliteit en heeft een grootte van twee

tot drie in een kilo. Dat in tegenstelling tot de makreel die in zuidelijk Ierland en Engeland buit wordt gemaakt. Die is klein. Ter vergelijking : tot tien in een kilo. Die makreel, welke maar spaarzaam wordt verhandeld, gaat meestentijds naar de vismeelindustrie en dat levert dan weinig op, met als gevolg protesten van de Ieren. Dat leidt ook tot verhalen van de Ierse biologen die stellen dat de makreelstocks aan het slinken zijn.

IN ENGELAND is nogal wat tam-tam gemaakt over het onder de slopershamer brengen van een van Englands eerste vriestrawlers. Dat schip kreeg de naam van een bekende Engelse admiraal, namelijk „Lord Nelson”. Dit in Duitsland gebouwde schip heeft een prachtige staat van dienst. Het wordt nu het eerste slachtoffer genoemd van het E.E.G.-visserijbeleid. Het schip wordt in Hull gesloopt. Van de 33 Engelse vrieshektrawlers die Engeland bezat, zijn er inmiddels nog maar zestien over. Van de rederij British United Trawlers zijn er nog maar zes in de vaart ; van de Boydline twee ; van de Bostongroup een ; van de John Mar group drie en dan nog vier Hamlin-trawlers. Deze schepen lossen regelmatig hun vrachtje aan de IJmuidense koterkade.

Ook wat de visserijspullen betreft zijn ze op de Hollandse toer. Hiervoor zijn door deze rederij meerdere IJmuidenaren ingeschakeld, die op hun beurt omzien naar schippers die bekwaam zouden zijn om hun kennis over te brengen op de Engelse schippers.

Inmiddels gaan er ook schepen met makreel naar Amsterdam, na pogingen in de Eemshaven en in Vlissingen. In Rotterdam strandden die pogingen.

VISDIEFSTALLEN IN NEDERLAND OPGEHELD

Twee weken terug werden in Nederland een viertal mannen aangehouden in verband met een omvangrijke visdiefstal in diepvriesruimten van verscheidene Nederlandse gemeenten. Ondertussen zijn die 4 mannen er 6 geworden en hebben zij aan de politie heel wat bijkomende visdiefstallen bekend, zodanig, dat men mag zeggen, dat zij in totaal voor zowat 15 miljoen frank gekraakt hebben. Het is duidelijk dat hiervoor een vrachtwagen van doen was en ook koelopslagplaatsen die men natuurlijk maar bij een vishandelaar-heler kon vinden. De zes die respectievelijk uit Monnickendam, Amsterdam en Volendam afkomstig zijn en één uit Basingerhorn, hebben daarbij eveneens bekend voor verscheidene honderdduizenden fr. aan materieel, werktuig en mobilair onvreemd te hebben. Dit laatste is teruggevonden.

dat de visdiefstallen zich herhaalden. Aldus liepen er vier tegen de lamp op 16 november bij een inbraak in Bunschoten waar het ging om een visdiefstal van meer dan 1,2 miljoen B.fr. Bij het onderzoek hebben de dan op de rooster gelegde dieven, bekend heel wat inbraken ge-

pleegd te hebben, onder meer in diepvrieskamers te Breskens, Volendam, Bunschoten, Monnickendam en IJmuiden. De gestolen vis werd dan doorverkocht aan een Volendammerheler die in het vak was en er dus goed mee weg kon.

Ook de drie inbraken die in IJmuiden gepleegd werden, zijn toe te schrijven aan de aangehouden. In IJmuiden kreeg éénzelfde bedrijf aan de Industriestraat, tweemaal het bezoek van de dieven en in een bedrijf aan de Halkade werd eenmaal ingebroken. De dieven zijn reeds van begin dit jaar op pad en zijn dan ook aan hetzelfde euvel van alle dieven ten offer gevallen, namelijk dat zij nooit kunnen ophouden en aldus onvermijdelijk eens tegen de lamp moeten lopen. In bedrijfskringen is men anderzijds ten zeerste opgelucht dat deze gevaarlijke heerschappen, dank zij de samenwerking van de politiekorpsen uit verscheidene Nederlandse plaatsen gepakt werden. Of er nog veel van de 15 miljoen B.fr. gestolen dure vissoorten zal terug gevonden of door de bestolenen zal kunnen gerecupereerd worden, is twijfelachtig.

HET ERFRECHT TUSSEN GEADOPTERDEN EN ADOPTANTEN

In het Belgisch erfrecht zijn de WETTIGE KINDEREN samen met de langstlevende echtgenoot de allereerste erfgeërfden. Men noemt ze "reservataire" erfgenamen, dit wil zeggen dat men ze niet geheel kan onterven.

De ONWETTIGE KINDEREN daarentegen hebben vooralsnog slechts een zeer beperkt erfrecht. Zo hebben de "erkende natuurlijke kinderen" slechts recht op een deel van wat hen zou toevallen indien zij wettig waren. De "niet" erkende kinderen hebben geen enkel erfrecht.

WELK IS NU HET ERFRECHT BIJ ADOPTIE ?

Onze wetgeving kent twee vormen van adoptie : de wettiging door adoptie en de gewone adoptie.

1) Wettiging door adoptie :

Dit is de **meest volledige** adoptie, waarbij de geadopteerde volledig geïntegreerd wordt in de nieuwe familie. Het door adoptie gewettigd kind wordt volledig gelijkgesteld met een wettig kind. Alle banden met de oorspronkelijke familie worden verbroken. Het kind krijgt dan ook verplichtend de naam van de man in de adoptieve familie.

Deze vorm van adoptie is voor het kind interessanter. Zo zal, bij het overlijden van de adoptant, het geadopteerde kind erven als een wettig kind. Als de adoptant vóór overleden zou zijn, zal het geadopteerde kind zelfs evenveel erven in de nalatenschap van zijn (nieuwe) grootouders, als ware het een wettig kleinkind.

Zo kan het nuttig zijn dat ik het kind uit het eerste huwelijk van mijn echtgenoot "wettig door adoptie". Niet alleen psychologisch doch ook erfrechterlijk en fiscaal worden alle kinderen dan gelijkgesteld.

Maar de WETTIGING DOOR ADOPTIE is slechts mogelijk :

- 1) bij minderjarigheid van de geadopteerde ;
- 2) bij adoptie door beide echtgenoten gezamenlijk, die niet van tafel en bed gescheiden zijn.

Bvb. Twee echtgenoten wettigen samen het natuurlijk kind van één van hen.

Nochtans kan één echtgenoot alleen het wettig of geadopteerd kind van de andere wettigen door adoptie, op voorwaarde natuurlijk dat deze laatste daarin toestemt.

2) Gewone adoptie :

De gewone adoptie is minder volledig dan de wettiging door adoptie ; er blijft nog een band bestaan met de oorspronkelijke familie.

De geadopteerde en ook zijn afstammelingen blijven al hun erfrechten in de oorspronkelijke familie behouden.

Maar naast deze band met de oorspronkelijke familie, wordt er door de adoptie een nieuwe band gecreëerd, die nochtans slechts telt tot in de eerste graad (van ouder tot kind).

Hierna worden enige mogelijke gevolgen geschetst van de gewone adoptie :

- 1) overlijden van een oorspronkelijk familielid : de geadopteerde blijft normaal erven ;
- 2) overlijden van de adoptant : de geadopteerde erft als een wettig kind ;
- 3) overlijden van een familielid van de adoptant : de geadopteerde heeft geen erfrecht ;
- 4) overlijden van de geadopteerde :

Het is duidelijk dat de afstammelingen, eventueel samen met de echtgenoot, bij voorrang erven.

Doch bij gebrek aan afstammelingen en echtgenoot vervalt de nalatenschap voor de helft aan de oorspronkelijke familie en de wederhelft aan de familie van de adoptant.

Informatie overgemaakt door de Nederlandse Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen.

Vrije visserijschool «Paster Pype»

10034	10110	10186	10249	10260	10325
11729	11908	11986	11988	12023	12361
12349	12538	12665	12887	12969	13047
13418	13607	13827	13880	14121	14287
14399	14517	14832	15011	15347	15418
15629	15769	16008	16133	16143	16695
17126	17517	17577	17719	17743	17832
18330	18486	18593	18647	19335	19415
19792	19954	20293	20695	20699	20848
20960	21170	21393	21532	21556	21565
21629	22188	22808	22867	23247	23335
23378	23788	23885	23889	24074	24077
24091	24259	24720	24811	25128	25283
25426	25556	25780	26036	26220	26226
26697	26811	26940	27067	27230	27778
27832	27858	28393	28482	28531	28648
28688	29598	29641	29867		

Omslagen :
1061 1514 2008 2172 2202 2406 2891 3148 3775 3991

De prijzen kunnen afgehaald worden bij de directie van de Vrije Visserijschool «Paster Pype», Stuiverstraat 108, Oostende, **gedurende de schooldagen**. De prijzen die niet afgehaald werden vóór 31 januari 1982 blijven eigendom van de Vriendenkring.

FOTOWEDSTRIJD «MERCATOR»

Naar aanleiding van de 20ste verjaardag van de oprichting van de v.z.w. MERCATOR en van de openstelling van het o/s MERCATOR als museum, werd dit jaar o.a. een fotowedstrijd ingericht, evenals een tekenwedstrijd voor kinderen.

De jury van de fotowedstrijd heeft de eerste 10 als volgt gerangschikt :

1. A. ROELS, Ostende
2. W. HENS, Deurne
3. E. VANHOORENBEKE, Brugge
4. D. GEIRNAERT, Aalter
5. R. ALBRECHT, Oostende
6. J. DAMMAN, Oostende
7. E. SMET, Sint-Gillis-Waas
8. S. PALMERS, Niel
9. M. ESSER, Liège
10. J. DELPLAN, Mons.

De heer A. Roels, winnaar van de wedstrijd, bekam een weekend in Londen, geldig voor twee personen.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

24/78 (T) Nieuwpoort

Zeevaartse schietoefeningen

Zie B.a.Z. 1/46 en 1/47 - 1981

Tot 11 december 1981 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en de midden sector, als volgt :

— week van 30 november tot 4 december 1981:

op maandag 30 november, dinsdag 1, woensdag 2, donderdag 3 en vrijdag 4 december 1981;

— week van 7 tot 11 december 1981 : op maandag 7, dinsdag 8, woensdag 9, donderdag 10 en vrijdag 11 december 1981.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

24/79 Noordzee

Noordelijke nadering Oostende
Wenduinebank. Wrakken afgedregd.

a. Positie 51°17'12".5N — 2°53'04"E wordt 51°17'12".2N — 2°53'04"E.

De afgedregde Diepte 24 dm Wk wijzigen in 50 dm Wk.

b. Positie : 51°18'28".5N — 2°54'42"E : schrapen wrakdiepte 59 dm «Wk».

Positie : 51°18'28".3N — 2°54'41".4E : aanbrenghen het teken van een afgedregd wrak 55 dm «Wk».

(Zie Belg. krtn. D11, D101 en D102).
(Hydrografie — Oostende)

24/80 Belgische kust
Lichtenlijnen Heist (136°).
Nieuwe lichtlijn gedooft.

a. Positie laag licht : 51°20'45".9N — 3°13'14".8E.

b. Positie hoog licht : 51°20'27".4N — 3°13'43".5E.

De lichten vermeld in bovenstaande posities werden gedooft. B.a.Z. 13/34 (T) - 1981 blijft van kracht.

(Zie Belg. krtn. D1, D101, 104/12 en Lichtenlijst 1979 — Nos 439 en 439bis).

(Hydrografie en Loodswezen Oostende).

AVIA

N.V. ROSSEEL

BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :

HERMAN FAICT

Steenovenstraat 28,

8401 Bredene

☎ (059) 32 16 76

75 JAAR IBIS-VISSERIJSSCHOOL TE KNOKKE-HEIST

In verband met een bijdrage die verscheen in „Het Visserijblad” van 20 november jl. in verband met het 75-jarig bestaan van de Ibis-visserijschool te Knokke-Heist ontvingen wij van de heer R. Brock, huidig voorzitter van de Oudleerlingenbond, een schrijven waarin de h. Brock enkele toestanden nader wenst te belichten. Omwille van de objectiviteit laten wij onderstaand dit schrijven in.

Geachte Heer Directeur,

Betreft : rechtzetting artikel „75 jaar IBIS Visserijschool te Knokke-Heist” in „Het Visserijblad” nr. 42, vrijdag 20 november 1981.

Op datum van 29 januari 1972 werd op initiatief van Oud-Leerling Frans Puystiens, nr. 260, en met medewerking van Oud-Leerlingen Gilbert Savels, leraar-schipper, Omer Vandenbergh, militair, Triphon Demeulenaere, opvoerder Ibis school, een Oud-Leerlingenbond opgericht.

Op 9 november 1973 werd genaamde Vantorre opgenomen in de beheerraad als feestleider en nam terug zijn ontslag als feestleider op 15 juli 1975.

Op 21 oktober 1976 kreeg Vantorre zijn ontslag uit de beheerraad nadat vastgesteld werd dat Vantorre reeds sedert 1975 een eigen bestuur had opgericht voor de Oostkust, zonder voorafgaande toestemming van de hoofdzetel.

Op 3 februari 1978 heeft Vantorre dan op eigen initiatief een brief geschreven naar het Hoofdbestuur om erkenning van de afdeling Oostkust.

Waarheen de lidgelden gingen van de zogenaamde vijfhonderd leden is mij tot nu toe nog steeds een raadsel, daar het Hoofdbestuur nooit inzage heeft gekregen van de boeken.

Toekomend jaar bestaat het Koninklijk Werk Ibis 75 jaar, maar ook de Oud-Leerlingenbond en vriendenkring Koninklijk Werk Ibis heeft reden tot feesten, wegens het tienjarig bestaan, met een ledenaantal van 723.

De huidige Voorzitter,

R. BROCK
Epsomlaan 45
8400 OOSTENDE.

EEG-VISSERIJ- BESPREKINGEN UITGESTELD

De EEG-besprekingen van de visserijministers, of van deze ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben en voorzien waren voor deze week, zijn uitgesteld.

Inderdaad kon Denemarken hieraan niet deelnemen omdat in dit land op 8 december verkiezingen doorgaan en de Deense minister en enkele andere Deense medewerkers zich wegens de voorbereidingen niet vrij kunnen maken, en vooral omdat de huidige minister zijn eventuele opvolger niet voor voldoende feiten wenst te plaatsen en deze en diens nieuw kabinet wenst te verbinden.

In EEG-kringen hoopt men nu, dat er op de verkiezingen zo spoedig mogelijk een nieuwe regering volgt zodat de bijeenkomst van de ministerraad nog deze maand kan gehouden worden.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

MARINE CHEMICALS

SPECIALITEITEN CHEMICALIEN VOOR :

- DIESEL KOELWATER — DIVERSE REINIGINGEN
- BRANDSTOF — CORROSIE BESCHERMING

Paardenmarkt 64
Tel. : (031) 32.59.95

B 2000 Antwerpen
Telex : 33833

GELEVERD DOOR :

NALFLOC LIMITED — BELGIUM BRANCH

NU OOK BESCHIKBAAR VOOR DE VISSERIJ

VIA :

S.V. SCAP

afd. Werkhuizen
Edw. Anseelekaai
Oostende
Tel. : (059) 32.39.79 - 32.08.20

(8674V)

Het zal in Denemarken in elk geval sneller moeten gebeuren als dit in Nederland het geval was en nu in België.

Voor de Britse visserij-organisaties, die zich reeds klaar hadden gemaakt om te Brussel met een grote aanhang tegenwoordig te zijn en alle schikkingen hiertoe getroffen hadden, komt dit natuurlijk erg ontvankelijk aan. Of dit in de praktijk echter veel zou gemaakt hebben, betwijfelen we toch erg, gezien we reeds al te dikwijls gehoord hebben dat het de definitieve bijeenkomst zou worden voor het opstellen en goedkeuren van een gemeenschappelijk visserijreglement en het altijd een maat voor niets werd.

Men is thans reeds gewoon in het voorlopige te leven en vooral te vissen, terwijl langzamerhand in de betrokken landen minder de hand gehouden wordt aan de kwotaregeling zowel door de overheidsinstanties als door de visserij zelf.

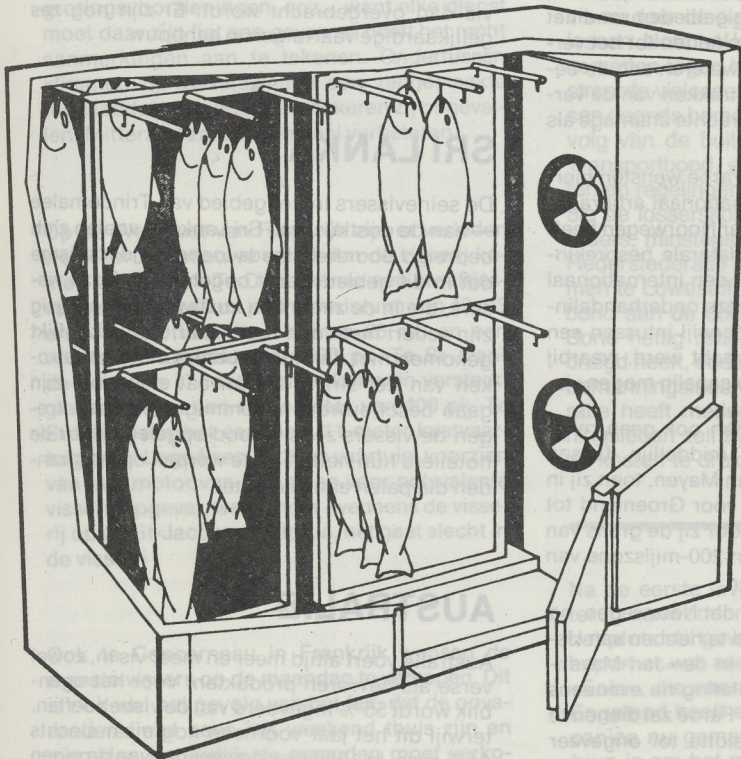
DE «ZEEMEEUW» VERKOCHT

De staatsleepboot «De Zeemeeuw», der haven van Oostende, welke een bruto tonnage heeft van 275 en voorzien is van een motor van 1260 pk en in 1971 op de werf van Hemiksem gebouwd werd, is thans overgeheveld aan de Zeemacht in het kader van de besparingen welke ook in het Zeewezen doorgevoerd worden. Nu blijft er te Oostende, nog slechts één staatsleepboot over, nl. de «Zeetijger».

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

«MINI-VRIEZER» AAN BOORD VAN TREILERS

Een firma heeft een minivriezer ontworpen, speciaal uitgerust voor gebruik aan boord van treilers. Het beslaat slecht 3,3 vierkante meter dekoppervlakte en kan tot 115 kg vis per uur diepvriezen. Het geheel wordt manueel bediend en wordt volledig afgebouwd geleverd; men hoeft alleen nog aan te sluiten op de elektrische stroomvoorziening aan boord van het vaartuig.



Schotse Redersfederatie vraagt beperking zeerobbenstand

De Britse regering wenst of durft eenvoudig niet de Noorse regering volgen, waar deze, op aandringen van de visserij, tot een binnen de perken houden van de volwassen zeerobben op de Noorse kusten zal overgaan.

Georges Younger, Schotse staatssecretaris voor de visserij, heeft onlangs laten weten, dat de Britse regering geen volwassen zeerobben zal doden, maar de aangroei van jonge zeerobben binnen de perken zal trachten te houden, dit niettegenstaande de Schotse Redersfederatie een dringende besnoeiing in het totaal bestand van de volwassen grijze zeerobben had geëist.

De heer Younger zegde dat hij zijn beslissing genomen had na rijpe overweging op basis van het verslag voorgebracht door het Nationaal Milieubestuur en van de verzoeken van de visserij.

Het is duidelijk wanneer Younger bij de duivel te biecht gaat zoals het Nationaal Environment Research Council, dat de vissers op basis van het door het bestuur geleverd rapport, zeker het deksel op de neus krijgen.

Wel deelde de staatssecretaris mede, dat de cijfers door het Nationaal Milieubestuur niet van een verontrustende aangroei van de grijze zeerobben gewagen, daar deze in 1979 rond de Schotse kusten geschat werden op 61 duizend broedende stuks en voor 1980 op 65 duizend. Alsof dat nog niet genoeg is om de visstapel zware verliezen toe te brengen.

Anderzijds heeft de regering een nieuwe telling bevolen en zolang de resultaten hiervan niet gekend zijn (altijd hetzelfde wijsje en dezelfde doodoener) zal niet overgegaan worden tot een ingrijpen in het bestand van de volwassen zeerobben.

De balans van de gegevens waarover de regering beschikt, laten aldus niet toe reeds in 1981 tot een terugbrengen van het bestand van volwassen zeerobben over te gaan.

Ondertussen mag het bestand van heel wat vissoorten, wel door een massa reerobben naar hartelust aangetast worden. Voor de bescherming van de vis tegen de vraatzucht van de zeerobben is nog geen «Green-Peace» gevonden voor een optreden.

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)

AZIE

Tijdens de eerste zes maanden van 1981 strikte de Taiwaneese vissersvloot in totaal 420.082 ton maar dat was beduidend minder dan tijdens dezelfde periode van vorig jaar toen 457.062 ton vis werd gevangen. De kustvisserij kende een teruggang van 12,7 % tot 165.332 ton en de diepzeevisserij viel terug met 15,8 % tot 149.297 ton. De akwakultuur deed het echter veel beter want er werd een stijging met 19 % opgetekend en bereikt thans 86.752 ton. Om de zeevisserij verder te stimuleren zal de Taiwaneese regering in totaal 180 miljoen dollars investeren gedurende de vier komende jaren. De bedoeling is nieuwe aanvoerhavens op te richten en de bestaande infrastructuur te verbeteren. Momenteel telt Taiwan 68 vissershavens. Het plan van de regering voorziet nu in het bouwen of heropenen van 46 aanvoerhavens en de bouw van 33 nieuwe dokken.

Twee Bulgaarse diepvries-fabrikschepen hebben een winterbasis in het Britse Dartmoor opgenomen, waar zij de lokale aanvoer van horsmakreel (poers) zullen opnemen en verwerken. Het zijn beide vaartuigen van 2.500 ton. De verwerkte horsmakreel is bestemd voor Japan.

NIEUWE INTERNATIONALE VISSERIJMOEILIKHEDEN in verband met het Noorse eiland Mayen

Zoals we weten eist Noorwegen het recht op van een 200-mijlszone rond het Noors eiland Jan Mayen, dat in de Noordelijke IJszee ligt. Een jaar terug was er hieromtrent een fel meningsverschil tussen Noorwegen en IJsland omdat dit laatste land geen recht toekende aan Noorwegen op een 200-mijlszone.

Indertijd zegt het internationaal zeerecht ter zake, dat een eiland dient bewoonbaar te zijn om rechten te kunnen laten gelden op een 200-mijlszone.

Door bewoonbaar, verstaat men dat een plaatselijke bevolking in de eigen behoeften kan voorzien. Welnu op het eiland Jan Mayen is er slechts een weerkundig instituut dat in alles door het moederland moet bevoorrad worden.

Op basis van het internationaal recht mist dit eiland dus het predikaat van bewoonbaarheid en dus van het recht op een 200-mijlszone. Voor IJsland was de visserij op de «capelin» voor vismeeldoeleinden in de gebieden rond dit eiland van zeer groot belang en daarom ook wenste IJsland de Noorse rechten niet te erkennen.

Ondertussen kwam Noorwegen echter tot een overeenkomst met IJsland waarbij aan de visserij van dit laatste land een visserijrecht op de capelin toegekend werd in ruil voor de erkenning door IJsland van de Noorse souvereiniteit in de vorm door Noorwegen gewenst.

We hebben er toen reeds op gewezen, dat deze souvereiniteitserkenning de andere landen die eventueel in de 200-mijlszone van het eiland wensten te vissen, zeker niet bindt.

Dit is nu onder meer het geval met Denemarken en de Faroë, wier vissers onlangs rond het eiland Mayen op de capelin visten. Ze kregen het bezoek van een Noorse marineboot die hen

verzocht de visserij te staken gezien zij zich in de 200-mijlszone van het eiland bevonden.

Welbewust dat dit Noorse recht toch niet internationaal erkend is, werd dan maar door de Noorse kapitein van het marinevaartuig een schriftelijke waarschuwing overhandigd, dat voor wat de Deense en Faroëse visserij betreft, een verder bevissen van de gebieden rond het eiland wel eens zou kunnen leiden tot het verbieden van de Noorse kustwateren aan de betrokken visserijen en het intrekken van de vergunningen. Een soort regelrechte chantage als we het zo mogen noemen.

Zowel Denemarken als de Faroë wensten hierop de zaak door een internationaal arbitragehof te laten beslechten, maar Noorwegen heeft thans aangedrongen op bilaterale besprekingen vooraleer de zaak voor een internationaal hof aanhangig te maken. Deze onderhandelingen zijn reeds begonnen, terwijl intussen een voorlopige regeling van kracht werd, waarbij de Denen tijdelijk verder op capelin mogen vissen.

Anderzijds hebben de Denen ook geen rekening gehouden met de middellijn tussen Groenland en het eiland Jan Mayen, toen zij in dit jaar de visserijlicenties voor Groenland tot 200 mijl uitdeinden, waardoor zij de grens van de in mei 1980 uitgeroepen 200-mijlszone van het eiland Mayen overlappen.

In elk geval wijst het er op, dat Noorwegen, na eerst een toelating verleend te hebben aan IJsland om verder op capelin in de «Jan-Mayenwateren» te vissen, die toelating nu eveneens aan Denemarken en aan de Faroë zal dienen te verlenen, zodat men ten slotte tot ongeveer dezelfde situatie zal komen zoals het vóór het uitroepen van een 200-mijlszone rond het eiland was, minstens wat de visserijrechten betreft.

VERENIGDE STATEN

De Marco Seattle Scheepswerf heeft zopas twee nieuwe treilers afgeleverd die thans bedrijvig zijn in de wateren van Mexico op de sardinevisserij. De «Pescador I» en de «Pescador II», want om die vaartuigen gaat het, hebben een lengte van 31,5 m en varen uit van de haven van Mazatlan. Betrokken vaartuigen moeten verse vis aanvoeren ten bate van fabrieken die dan moeten instaan voor de verwerking. Bewuste fabrieken zijn uitgerust met een Marco-systeem dat grote waterbassins voorziet van gekoeld water waarin de levende vis dan overgebracht wordt. Er zijn nog zes gelijkaardige vaartuigen in aanbouw.

SRI LANKA

De seinevissers in het gebied van Trincomalee — aan de oostkust van Sri Lanka — voelen zich bedreigd door het steeds toenemend toerisme dat in dit gebied wordt opgetekend. Deze vissers, die in de zeer nabij kustwateren bedrijvig zijn sedert meer dan zestig jaar, zijn in konflikt gekomen met de hoteluitbaters die grote stroken van het strand als privaats eigendom zijn gaan beschouwen. In sommige gebieden kregen de vissers zelfs verbod opgelegd door de hoteliers hun netten uit te werpen op de stranden die palen aan een hotel.

AUSTRALIË

Australië voert altijd meer en meer vis in, zowel verse als bevroren produkten. Voor het ogenblik wordt 55 % ingevoerd van de visbehoeften, terwijl dit het jaar voorheen nog maar slechts 44 % was. In 1980 was de aanvoer van de eigen visserij teruggelopen en bedroeg nog slechts 120 duizend ton. Voor een land dat over dusdanige uitgebreide kusten beschikt en de er mee gepaard gaande visserijmogelijkheden, is dit inderdaad aan de lage kant.

ALLERLEI

Volgens de bijna algemeen geldende regel draagt het loon van een schipper van een grote IJslandse treiler ongeveer het dubbele van een bemanningslid. De stuurman en machinist bekomen een loon dat tussen dit van de schipper en de matroos ligt. Ook de kok heeft een hoger loon dan dit van een matroos.

PORTUGAL

De Portugese vissersvloot werd zopas uitgebreid met een superseiner die gebouwd werd op de Campbell Shipyard in San Diego - Californië, voor rekening van de rederij Tunamar uit Aveiro. De «Tunamar I», met een tonnage van 1.200 brutoton, is speciaal uitgerust voor de tonijnvisserij. Naar verluidt zou voornoemde werf nog twee gelijkaardige vaartuigen besteld hebben bij dezelfde scheepswerf.

AUSTRALIË BEZORGD OM TOENEMENDE VISINVOER

Australië is, met een totale eigen vangst van ongeveer 120.000 ton per jaar, een substantiële invoerder van vis en visprodukten. Het is momenteel zelfs zo dat de import 55 % omvat van de binnenlandse bevoorrading; twee jaar geleden bedroeg dit nog 44 %. Dat staat te lezen in een rapport, gericht aan de h. Peter Nixon, van het Ministerie van Handel. De h. Nixon liet verstaan dat hij reeds meerdere klachten ontving omdat de overvloedige invoeren van vis, zo is gebleken, de binnenlandse markt volledig ontregelen en de eigen vloot in moeilijkheden brengen.

De voornaamste oorzaak voor deze zeer ruime invoeren is gelegen in de onmiddellijke beschikbaarheid van kwaliteitsvis uit Nieuw Zeeland, waar de eigen aanvoer bijna verdubbelde, nl. van 64.000 ton medio de jaren 1970 tot 117.000 ton vorig jaar. Ook is gebleken dat grote hoeveelheden vis uit Nieuw Zeeland door Russische en treilers van andere nationalitei-

ten in Australië worden aangevoerd omdat deze landen handelsakkoorden hebben met Nieuw Zeeland. De h. Nixon liet echter verstaan dat die toestand niet langer kan blijven duren. Hij heeft dus maatregelen getroffen om een delegatie, alsmede een hoge ambtenaar van zijn departement, naar Nieuw Zeeland te sturen om er de situatie te bespreken.

Niettemin waarschuwde hij de Australische visserijindustrie ervoor, niet uitsluitend deze Nieuwzeelandse uitvoer aan te wijzen voor de moeilijkheden waarin de eigen industrie momenteel verkeert. Er is, zo zegde de h. Nixon, een behoefte aan betere verwerking en promotie in het eigen produkt om in een betere competitieve positie te komen ten aanzien van deze invoeren. Daarom zal hij ook een bijeenkomst beleggen van experts die de markttoestand van zeer nabij zullen onderzoeken.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

Dat het niet alleen bij ons is, dat sommige zaken heel lang op zich laten wachten en een onmogelijke administratieve weg dienen te volgen, blijkt nu uit de terug naar voren gebrachte eis van de vissers, die te Calais hun vaartuig in het Paradijsdok meren. Zij vragen nu reeds zo lang om een bijkomende kailladder om van en aan boord te komen, zonder dat er iets van in huis komt. Voor de realisatie hiervan moet dit natuurlijk verschillende diensten doorlopen, namelijk de havenautoriteiten, de Kamer van Handel en Nijverheid, Bruggen en Wegen, begrotingsvoorzieningen, enz... want elke dienst moet daar zijn fiat aan geven en heeft het recht aanmerkingen aan te tekenen. Ondertussen klimmen de vissers langs een zelfgemaakte touwladder naar boven en riskeren zij ongevalen. Mitterrand zal dat allemaal verbeteren.

Op de Westkust van Frankrijk zijn er verleden week terug 4 nieuwe eenheden de visserij komen vervoegen. Te Douarnenez een kreeftjeshoofd van 20,40 m. met een visruim van 49 m³ en brandstoftanks van samen 25 m³ en een voortstuwingmotor van 500 pk. Te St-Jeand-Luz, een 17-meter lange kotter in versterkt glasvezel met een turbomotor van 400 pk. Te St-Nazaire is het een klein 11-meter kustvaartuig en te Legué een 15,20 m vaartuig, voorzien van een motor van 330 pk en voor polyvalente visserij opgevat, waaronder eveneens de visserij op de St-Jacobsschelp. Ja, het gaat slecht in de visserij!

Ook te Concarneau in Frankrijk wensen de meeste vissers op de maandag te verkopen. Dit is ook wel het gevolg van het feit, dat de opvarenden liefst eens het weekend thuis zijn en men dan natuurlijk de maandag moet verkopen. Anderzijds beweren de reders en vissers dat de maandagmarkt de beste is. Eén en ander heeft echter wel voor gevolg, zoals dit vorige week het geval was, dat de havenautoriteiten aan de laatkomers moesten laten weten, dat men niet over voldoende personeel beschikte om hen nog in goede orde aan de afslag te laten komen. Enkelen hadden dan de keus, ofwel op dinsdag verkopen ofwel uitwijken naar de afslag te Douarnenez.

Het Centraal Comité voor de Visserij in Frankrijk heeft na een vergadering van het bureau een nota afgegeven aan de Franse minister Le Pensec om zijn ongerustheid uit te spreken over de infiltratie van Spaanse vissersvaartuigen in de gemeenschapswateren, dit via het herregistreren van deze vaartuigen onder Britse, Ierse of Schotse (?) vlag en dit met de hulp van de Britten en Ieren, die hiervoor gemengde maatschappijen hebben opgericht.

DE REDERSFEDERATIE UIT FLEETWOOD WENST EIGEN VAARTUIGEN TE LOSSEN

Er is een groeiend konflikt ontstaan tussen de Britse Transportbond te Lowestoft die normaal voor het lossen van de aangevoerde vis instaat en de Redersfederatie uit die zelfde stad die de vis nu door de eigen bemanning wenst te laten lossen. Normaal kan de Transportbond zich wel verzetten tegen het aanstellen van niet-geregistreerde vislossers, maar niet tegen het zelflossen door de bemanning. Eén en ander is het gevolg van de buitensporige eisen vanwege de Transportbond, evenals van bepaalde faciliteiten en regelingen voor haar aangesloten leden die de losserskosten, naar het oordeel van de reders, minstens doen verdubbelen. Indien de Redersfederatie haar inzicht doordrijft, dan komen te Lowestoft 41 lossers van de Transportbond aan de dop. Het is dus duidelijk, dat de Bond heftig reageert en zelfs met acties bedreigd heeft, onder meer om het lossen door de bemanningsleden te beletten. De Redersfederatie heeft medegedeeld, dat het de bemanningsleden zelf zijn die voorgesteld hebben om de kosten te drukken door zelf voor het lossen

Na de eerste lovende bewoordingen over het terug aanwenden van het zeil in de visserij, is het plots stil geworden op dit front. Inderdaad hapert er wat aan de resultaten van de Franse «Eole», die voorzien werd van twee zeilen. In Engeland heeft een dokter in de fysica en mechanica nu gemeend, dat de tijd terug opportuun is om het met de kolen te proberen! We herinneren ons in dit verband nog goed de tijd van onze stoomdrifters en de Oostendse Rederij en P.V.-IJslanders. Of dit echter ooit terugkomt, dat betwijfelen we sterk.

De Franse minister van de Zee, de heer L. Le Pensec, heeft beslist de waak- en patrouillediensten in de Golf van Gascogne te verscherpen, in acht genomen, niet alleen de groeiende overtredingen begaan door Spaanse vissersvaartuigen, die zonder vergunning in deze Gemeenschapswateren komen vissen, maar vooral ook omdat de stijgende onwil en het verzet dat zij bieden aan de Franse marine, van aard is om incidenten te veroorzaken, die dan in de pers opgeblazen worden en naargelang het land, daarbij verkeerdelijk worden weergegeven. Volgens de minister gaat het slechts over een tijdelijke maatregel waarvan de leiding in handen ligt van de marineprefekt van de Franse haven- en marinestad Brest.

van de vis in te staan. Dit wordt tegengesproken door de Transportbond die beweert dat de vissers onder druk gesteld werden en dat zij zelf verklaard hebben, dat het niet opgaat, na een zware visserij nog zelf voor het lossen in te staan. Wel moet de Transportbond toegeven, dat de schippers voor dit "idee" gewonnen zijn. Wij zelf hebben in elk geval de indruk dat het bedrijf en het overgroot gedeelte van de mensen in Engeland, zo langzamerhand het lef en de meestersmakerij van de syndikaten beu beginnen te worden. Ook het feit dat te Grimsby de rechtbank bepaalde arrogante eisen van de Nationale Dokkersbond afwees en hen in het ongelijk stelde, wijst in deze richting. In elk geval is het niet ven vandaag dat de Britse bedrijven in het algemeen en de Britse visserij in het bijzonder, hard klagen over de grote los- en dokkosten in de eigen havens. Toch heeft de Redersfederatie van Lowestoft zich bereid verklaard met de Transportbond te willen onderhandelen. Of deze laatste Bond nu bereid zal gevonden worden water in eigen wijn te mengen, is nog altijd erg twijfelachtig. In elk geval menen wij, dat zij beslist eens hard aangepakt dienen te worden. Wie in Engeland een goede prijs krijgt voor zijn vis, ziet anderzijds de algemene onkosten van 20 tot 25 th. oplopen, zodat in Engeland verkopen eerder schadelijk is.

AVIA

N.V. ROSSEEL
BRUGGE

(050) 33.99.14

★
Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★
Stipte bediening

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

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ENGELAND

Elk jaar voert Groot-Brittannië meer dan 225 duizend ton vismeel in voor een waarde van 3,5 miljard B. fr. Aan visolie voert ditzelfde land voor 190 duizend ton in voor een waarde van circa 3 miljard B. fr. Deze cijfers liggen in de laatste jaren hoger omdat er altijd minder afval naar de vismeelfabrieken gaat vanwege de verminderde aanvoer door de opgelegde kwoteringen.

Een rijke aanwezigheid van smelt (sandeel) werd rond de Western Eilanden vastgesteld. Een 14-tal kustvaartuigen waagden zich op deze visserij voor vismeeldoeleinden en niettegenstaande de eerder kleine prijs (2,20 fr het kg), namelijk 110 fr de ben, geraakten zij in hun zomervisserij van juni tot september, toch gemiddeld aan 1,5 miljoen fr brutobesomming. Hiervoor brachten zij gemiddeld elk ongeveer 700 ton aan. Hiermede hielpen zij in de vismeelfabriek van Stornoway 16 mensen gedurende die tijd aan het werk, terwijl zij zelf een veertigtal bemanningsleden in de vaart hielden en door de smeltvisserij de druk op de garnaalvisserij verminderden.

Onder de kust van Cornwall verschenen plotseeling heel grote scholen zeehaai. De kleine kustvisserij had geen moeite om per dag een 700 kg haai (14 van onze bennen) binnen te brengen die in het begin 45 fr het kg kreeg of 2250 fr de ben. Naderhand toen de aanvoer van zeehaai bleef aanhouden, viel de prijs terug tot 600 fr de ben. De vangsten vervoerde men dan over land naar Newlyn en Plymouth in de hoop daar betere prijzen te bekomen. De vis zelf is ondertussen meer oostwaarts getrokken en zit thans buiten het bereik van de kustvloot.

In Grimsby werd de eigenaar van een rederij door de rechtbank beboet om een 71-jarige toegelaten te hebben aan het vislossen mede te werken. De rederij liep een boete op van 250 pond (circa achttienduizend B. fr.).

Het nieuw moderne kustwacht- en zeereddingkoördinatiecentrum van Pendennis Point, Falmouth, werd op 2 december officieel geopend door de Britse troonopvolger Prins Charles en zijn echtgenote, de Prinses van Wales.

De Britse seinetreiler «Jacintha» kwam vorige week over, van zijn eerste reis terug uitgerust met speciale Franse netten, waarvoor dit vaartuig zich, voor de uitrusting naar Frankrijk begeben had. Het werd een voltreffer met 1.120 van onze bennen, voornamelijk kabeljauw, schelvis en wijting. Het vaartuig verwezenlijkte een besomming van bijna 2,5 miljoen B. fr. Het is een vaartuig van de gekende Marr-rederij. Ook een andere seinetreiler van deze rederij, de «Irvana», is met Frans vistuig uitgerust met een Franse raadgever aan boord.

De Redersfederatie uit Hull heeft de twee laatste sleepboten stilgelegd die nog operatief waren, maar praktisch niet meer gebruikt noch gevraagd worden voor doksloopwerk voor vissersvaartuigen. Hierdoor komt tweemaal drie man zonder werk. Het instandhouden van de twee sleepboten kostte de Redersfederatie ongeveer 75 duizend B. fr per week ! Dit is een kost die deze federatie zich niet meer kan veroorloven.

Groot-Brittannië heeft beslist de haringvisserij in het zuidelijk deel van de Noordzee, waarin dit land een contingent van 2000 ton toegewezen kreeg, slechts toe te laten aan vaartuigen beneden de 24,40 m. (80 voet). De schepen die aan de haringvisserij deelnemen, wordt een vergunning uitgereikt. Geen haring mag aan land gezet worden wanneer men niet in het bezit is van deze vergunning. De 2 duizend ton Britse haring maakt deel uit van een kwota door de Commissie te Brussel vrij gegeven van 20 duizend ton voor het zuidelijk deel van de Noordzee en waarin België 800 ton zou toegewezen zijn, hetgeen door ons land als totaal onvoldoende werd afgewezen.

Ook op de Schotse Westkust wordt nog altijd op haring gevist, namelijk op basis van de 37 duizend ton die Groot-Brittannië daar toegewezen kreeg. Vorige week brachten 110 vaartuigen zowat 1.700 ton binnen of 300 bennen gemiddeld per vaartuig. Hiervan ging er 300 ton naar de vismeelfabrieken. Volgens de Britse betrokken visserijdienst zou nog 9 duizend ton van het Britse kwotum te vissen vallen.

Behalve het reeds door ons medegedeeld nieuws, dat in de zware storm, waarbij onder meer booreilanden losgelagen werden, drie mensen over boord gingen van de Britse 39-meter hekreiler «Clarkwood» tussen de Orkneys Shetland, werden er ook aan boord van dit vaartuig drie bemanningsleden zwaar gewond. De storm waarin de «Clarkwood» zich bevond was kracht 11. Een ander Brits vaartuig, de seinetreiler «Palmyra» uit Peterhead kwam terecht in een storm kracht 12 en verkeerde spoedig in zinkende toestand. De acht bemanningsleden werden uit hun reddingvlot door een helikopter gered.

De Britse meelfabrieken van Grimsby, Hull, Fleetwood, North-Shields, Aberdeen, Fraserburgh, Bressay (Shetland) en Stornoway beschikken over een jaarlijkse capaciteit van 214 duizend ton vismeel maar in 1979/80 werd er slechts iets over de 50 duizend ton geproduceerd. De grote onderbeviste stocks smelt waarvan de totale stock op 2,5 miljoen ton geschat wordt, zou het echter mogelijk maken Groot-Brittannië onafhankelijk van het buitenland te maken. Om de 250 duizend ton vismeel en de 190 duizend ton visolie uit het buitenland ingevoerd, zelf te kunnen voortbrengen, zou een bijkomende 750 duizend ton smelt (sandeel) dienen gevist. Deze visserij zou kunnen gebeuren op de gronden van de Western Dog-

gerbank tot de Norfolk Broads. Deze visserij werd verwaarloosd omdat de prijs van de smelt te laag was, maar thans met de moderne visstechnieken kan men groter hoeveelheden vangen, die wel een renderende visserij waarborgen.

In Grimsby werd de Nationale Labourdokersbond voor de rechtbank afgewezen, in zijn klacht tegen twee bedrijven die niet ingeschreven en niet geregistreerde lossers hadden aanvaard om de IJslandse treiler «Karlsefni» te lossen, nadat de officiële doklossersbond dit geweigerd had om meer kracht achter bepaalde eisen te stellen. Er is een tendens bij de rechtbanken in Groot-Brittannië om de syndicale euvel en overmoed aan banden te leggen. Zeker niet te vroeg wil men nog redden wat te redden valt. Ook hier zijn we even ziek en wordt het tijd dat krachtadig opgetreden wordt.

Een Britse krabbenvisser werd door een hoge zeegolf tegen de stuurhut van zijn vaartuig geworpen en zeeg levensloos ten gronde. Zijn maat verzocht om hulp en een helikopter met een dokter aan boord, zette deze laatste op het vaartuig af. Daar werd vastgesteld dat de gekwetste zijn nek had gebroken en vanaf zijn heupen volledig verlamd was. De helikopter werd teruggestuurd want van een ophijzen met de helikopterwinch kon in dit geval geen sprake zijn. Het vaartuig moest onmiddellijk opstomen naar de dichtstbijgelegen haven waar een wachtende ziekenwagen de zwaar gekwetste man opnam.

NEDERLAND

Volgens het jaarverslag van het Nederlands Bedrijfschap voor de Groothandel in vis en aanverwante bedrijven, telt deze 605 aangesloten leden, die samen een omzet hebben van circa 22,5 miljard B. fr ! 97 ondernemingen hebben een jaarlijkse omzet die niet boven de 1,5 miljoen B. fr ligt. Voor 98 ondernemingen ligt deze omzet tussen 1,5 en 7,5 miljoen B. fr. Voor 119 ondernemingen ligt dit tussen 1,5 en 30 miljoen. Voor 29 tussen de 150 en 450 miljoen en voor 6 ondernemingen een jaarlijkse omzet van meer dan 450 miljoen B. fr. Er werd door 127 ondernemingen geen omzet aangegeven.

In Den Helder is het nieuwe gebouw van het Nautisch Kollege officieel geopend. Studenten kunnen er voor circa 10 duizend fr per maand woongelegenheden krijgen en volledig pension. Het is een zeer ruim en modern opgevat gebouw, dat aan de internaatsstudenten alle comfort biedt. Ook de studenten voor een diploma in de visserij kunnen er terecht. De 10 duizend fr. is slechts bedoeld als een tussenkomst in de heel wat hoger liggende logement-, eet- en onderhoudskosten.