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

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 19 februari 1982

IS EEN OCEANOGRAPHISCH SCHIP VOOR BELGIE NUTTIG OF...

HOE UNIVERSITEITEN EN SOMMIGE MINISTERS LICHTZINNIG MILJOENEN VERKWISTEN

Zoals men weet, werd vroeger tot de bouw van een oceanographisch onderzoekingsschip beslist. Het zou dienen voor onderzoek in de kustwateren en de Scheldemonding voor de universiteiten. Waarom een landje als België, met relatief gezien, een zo bescheiden visserij en een eindje kust die men met moeite op de landkaart vindt, nood heeft aan een oceanographisch schip, hebben wij ons toen niet alleen afgevraagd, maar nu nog meer dan ooit. Thans schijnt deze mening nu heel wat veld te hebben gewonnen zodanig, dat men niet meer eensgezind is in de regering om het licht op groen te zetten voor de bouw van dit vaartuig en terecht.

Het schip zou op de scheepswerf Boel te Temse worden gebouwd, en waarschijnlijk was de eertijds genomen beslissing ook bedoeld om voor wat werkgelegenheid te zorgen. Nochtans, niettegenstaande de bijna 400 miljoen bouwkostenprijs, gaat het toch maar om een bescheiden bouworder voor een werf als Boel. Wat men echter er gewoontegetrouw niet bij zegt, is wat deze "rossignol" ons naderhand nog aan onderhoudskosten en bezetting zal kosten. Daar zal nog elk jaar wel vijftig miljoen bijkomen, een bedrag dat, nuttig aangewend, ruim voldoende zou zijn om onze visserij, kwa bouwkredieten en tussenkomsten voor energiebesparingen, gelukkig te maken.

Thans gaat het alleen om een prestigeprojekt vanwege sommige universiteiten en sommige ministers, die professoraal aangelegd zijn en zouden moeten beseffen dat voor veel van deze Hogeschoolkornuiten, het op geen honderd miljoen aankomt om water te onderzoeken en de molecullen die er in voorkomen te tellen, niet voor 's lands heil maar om te tonen dat de grote wedden welke ze hebben toch voor iets tellen.

België heeft het niet voor de wind en we zien niet in welk nut zo'n schip voor ons land heeft, temeer dat hier elk jaar voor onderhoud, wedden en allerlei kosten er nog een vijftigtal miljoen zal van doen zijn.

Het is een pleister op een houten been, zo het bedoeld is om werkverschaffing. Voor onze scheepswerven zijn er andere orders zowel voor de koopvaardij als visserij die zeker economisch van veel groter nut zijn.

De drie ministers die bij de bouw van het vaartuig betrokken zijn, zijn deze van begroting, ekonomische zaken en leefmilieu, en hebben reeds hun toestemming verleend. Het kabinet aarzelt echter omdat het in deze tijd van inlevering en besparing toch niet op haar plaats is dergelijke zinloze overheidsuitgave te riskeren, vooral omdat het hier niet gaat om een produktieve uitgave, maar om een uitgave die als nasleep zal hebben, nogmaals een jaarlijkse uitgave van tientallen miljoenen aan bezettings- en onderhoudskosten. Moest een oceanographisch vaartuig een noodzakelijkheid betekenen, een produktieve uitgave, die opbrengt voor de gemeenschap, dan zouden ook wij hier positief tegenover staan. Thans is dit zeker niet het geval en mag de bouw van zo'n schip met alle middelen geweerd om die vierhonderd miljoen, als ze voorhanden zijn, veel nuttiger te gebruiken.

Zo het ontwerp doorgaat, kunnen we het slechts als een onaanvaardbare verkwisting te meer, bestempelen.

P. Vandenberghe

DE VISKEURING

De keuring van vis blijft in het brandpunt van de belangstelling staan. Eerstdaags moet de overheid de knoop doorhakken en bepalen wie de kosten ervan zal dragen en hoeveel er te betalen valt. Wie zal afdokken is nu vrijwel zeker : het zal de koper van de vis zijn. Het Parlement heeft in juli 1981 een wet goedgekeurd waarbij een "Instituut voor Veterinaire Keuring" wordt opgericht. In dezelfde wet werd ook een oude twistvraag beslecht : bij de keuring van aangevoerde vis KUNNEN de keuringsrechten voortaan ten laste van de kopers worden gelegd. Die kopers moeten niet langer illusies koesteren : "kunnen" staat hier voor "zullen" ; zij zullen het gelag betalen, dat staat als een paal boven water.

Hoeveel de rekening zal bedragen, dat is de hamvraag. Zo laag mogelijk, beloofde de staatssekretaris voor Sociale Zaken Firmin Aerts, toen hij onlangs Zeebrugge en Oostende bezocht. Maar dit is zo lang als dat het breed is. Ook de Minister kan niet wegcijferen dat er de jongste jaren een heel regiment nutteloze veeartsen-keurders aangesteld zijn, de enen om in de vismijn dienst te doen, de anderen om de invoer te kontroleren, nog anderen om in de visverwerkende bedrijven te gaan neuzen. En al dat schoon volk moet betaald en bezoldigd worden, op kosten van de viskopers, van de invoerders en van de firma's die aan visverwerking doen.

De zaak is dezer dagen in de Bedrijfsraad voor de Visserij ter sprake gekomen. Naar verluidt lieten de medewerkers van de nieuwe minister er geen twijfel over bestaan dat de huidige rechten met 40 percent zullen worden verhoogd. Om te beginnen, want de rechten worden aan de index gekoppeld, zodat er van die kant op tijd en stond nog een stuk gaat bijkomen.

Wij herhalen wat wij vroeger al dikwijls hebben aangeklaagd : het hele systeem van keuring door veeartsen is een echte geldklopperij geworden. België is het eerste en tot nog toe enige land waar het visbedrijf zelf voor de keuring moet opdraaien. Dit is onrechtvaardig en strookt geenszins met de principen van de Europese Gemeenschap, die toch stellen dat er tussen de verschillende landen onderling geen discriminatie mag bestaan. Wie bij ons in- of uitvoert, vertrekt al met een handicap tegenover de buitenlandse konkurrentie.

Er hapert nog meer aan het systeem zoals het tegenwoordig reilt en zeilt. De goedkopere vis wordt evenveel belast als de duurdere vissoorten. Een kilo haring betaalt hetzelfde keuringsrecht als een kilo tong of een kilo zalm of kreeft. Dat is de grootste onzin die er kan bestaan. Het is vooreerst al een kriminele toestand dat levende verse haring die pas een paar uur te voren uit zee werd bovengehaald, ook de keuring van de veeartsen moet passeren en dat daarop hetzelfde recht dient betaald te worden als op tong of tarbot. Als ze dan toch mordikus alle vis willen keuren en belasten, zou het dan niet veel rechtvaardiger zijn een systeem uit te denken, waarbij niet de hoeveelheid en het aantal kilo's maar de waarde van de vis als basis zou dienen.

Ook de verwerkende nijverheid is niet gelukkig met de hoge lasten die zij voor de viskeuring dient te betalen. Wij spraken deze week met een belangrijke invoerder van vis die ook aan visverwerking doet. De man zei ons ronduit dat met dit systeem "het haar door zijn mutse begint te groeien". Hij is vooral mistevreden omdat hij twee keer dient af te dokken : één keer op de vis die hij invoert of die hij koopt in de vismijn, en een tweede keer om de veearts te betalen die in zijn bedrijf kontrole komt uitoefenen en die nog eens door hem per dag dient betaald te worden. En die veearts is daar alle werkdagen gezet...

Voor de grootste firma's zal dat grapje per jaar meer dan 1 miljoen frank gaan kosten. En wat krijgen zij er voor terug ? Eigenlijk is het hele systeem van viskeuring een overbodige zaak. Met de volksgezondheid heeft het enkel te maken dat het aan enkele tientallen veeartsen een vaste job wist te bezorgen, maar of de verbruiker er effektief mee gebaat is, is een ander paar mouwen.

Ten andere, toen de vis in vroeger jaren door van de stad aangestelde keurders werd gekontroleerd, werd veel meer vis afgekeurd en aan de markt onttrokken. De aanvoer is natuurlijk nu zo veel beter verzorgd, de

(Vervolg op blz. 2)

DE VISKEURING

schepen maken kortere reizen, de visruimen zijn beter gekoeld, de vis aan boord beter bewaard, de kwaliteit is nu stukken beter dan tien, twintig jaar geleden. Als men ziet welke belachelijk kleine hoeveelheden in de werkelijkheid worden afgekeurd, is dat een bewijs te meer dat het dure keuringsapparaat dat werd opgericht, aan geen enkele reële noodzaak beantwoordt maar integendeel een overbodige luxe is die het bedrijf schromelijk veel geld kost en de belangen van de verbruiker niet echt ten goede komt.

Maar ja, eenmaal opgericht, wie zal het afschaffen ? De nieuwe minister heeft veel sympatie voor de visserij, dat is bij zijn gewaardeerd bezoek aan de kust duidelijk gebleken. Maar toch heeft ook hij laten verstaan niet bij machte te zijn het zaakje van de viskeuring op te doeken. Hopelijk houdt hij zich aan zijn woord en zal hij er voor zorgen dat de geldklopperij op de rug van het visserijbedrijf tot het uiterste minimum zal beperkt worden.

STEUNFONDS Z.180 TORNADO WEESKINDEREN LAMBRECHT

Vorig totaal	459.819
Stedelijke Visserijschool John Bauwens - Oostende	5.000
Personeel Stedelijke Visserijschool John Bauwens - Oostende	2.000
Anoniem - St.-Michiels Brugge	1.000
De Cambridgevrienden - Zeebrugge	1.850
Vanacker René - Blankenberge	500
Nieuw totaal op 17 februari 1982	470.169

BIJ VIS IS HET DE KWALITEIT DIE HET DOET !

Wij hebben al eens meer deze slogan gehoord en onlangs nog in Nederland uit de mond van de heer K. Hoekstra, voorzitter van de Vissersbond.

Men heeft natuurlijk niet gewacht op de heer Hoekstra om te weten, dat het bij vis inderdaad de kwaliteit is die het doet, maar we moeten de voorzitter van de Vissersbond toch de verdienste geven hierop bij herhaling het aksent te leggen, want deze grote waarheid wordt al te gemakkelijk in de visserijsektor over het hoofd gezien.

Bij beperkte aanvoer, hetzij als gevolg van bepaalde kontingenteringen of vanwege de vis die men niet vindt, zou men toch minstens een bijzonder aksent moeten leggen op de verzorging van de vis aan boord.

Kwaliteit spreekt de kopers altijd aan en wat men er soms ook van zegt, wordt kwaliteitsvis altijd meer geprijsd in de afslag.

Bij minder aanvoer kan men aldus, door een speciale zorg te besteden aan de weggestoken vis, de schade toch enigszins beperken. We hebben het nog medegemaakt dat bepaalde schippers, bij een onvruchtbare visserij, dan maar een paar dagen overvissen om toch nog een aanvaardbaar aantal bennen in de afslag te kunnen zetten. We zouden hiervan voorbeelden kunnen aanhalen, maar terzelfdertijd eveneens voorbeelden dat dit overvissen, of anders uitgedrukt, het te lang wegzitten, geen baat bijgebracht heeft.

Omdat stormweder enkele dagen normaal vissen belet heeft, doet men dan maar aan overvissen door langer weg te blijven. We hebben hiervan konkrete voorbeelden in de IJslandvisserij en ook op de Noord en het Kanaal voor ogen.

We hebben echter eveneens de voorbeelden dat dit overvissen geen baat bijbracht. IJslandreizen van 21-22 tot 23 dagen hebben dergelijke weerslag op de kwaliteit van de vis, dat men gerust mag aannemen dat het overvissen voor niets is geweest.

De vis, behalve dan deze gevangen in de laatste dagen, komt er dan zo bekaaid uit, dat de prijs aan de lage kant komt te liggen. Men kan dus gemakkelijk aannemen dat wat men de laatste dagen gevangen heeft, geen baat opgebracht heeft, vanwege het kwaliteitsverlies en de mindere prijs van de eerste gevangen vis. Men heeft dus voor de... paus gevist en de hiermede gepaard gaande onkosten zijn een zuiver verlies.

Ditzelfde geldt natuurlijk ook voor de te lange reizen op de Noord en het Kanaal, waarvan we nog niet zo lang geleden een jammerlijk voorbeeld kregen, waarbij heel wat partijen geen nota kregen «Goed voor menselijk verbruik», maar afgekeurd werden.

Het zijn anderzijds praktisch ook altijd dezelfde schippers die gekend zijn voor hun zeer verzorgde vis, en omgekeerd.

Ook wat bepaalde vissoorten betreft, die niet gegut worden, bijzonder vissoorten die nogal gemakkelijk aan bederf onderhevig zijn, zoals de rog bv. en bij lange reizen zou men er belang bij hebben deze soorten te gutten.

We houden het hier bij grote rog omdat het inderdaad te veel tijd zou vergen de kleine rog te laten gutten. Grote rog is echter een zeer waardevol produkt en bijzonder gevoelig en delikaat om te bewaren.

We hebben reeds meermalen medegemaakt dat bv. deze vis van de Kanaalschepen onmogelijk lage prijzen krijgt of zelfs opgevangen wordt, terwijl een paar beurten verder rog topprijzen boekt.

Dat het gutten niet onoverkomelijk is, blijkt toch onder meer bij de Fransen die de rog wel gegut binnenbrengen, alhoewel dient gezegd, dat aan boord van deze vaartuigen normaal een paar man meer aangemonsterd is.

We hebben het hier echter over de mogelijkheid van een bijzondere verzorging, zoals het gutten van de rog, wanneer de vangst eerder aan de kleine kant ligt en we dus de veronderstelling kunnen maken dat er hiervoor dan ook tijd beschikbaar zou zijn.

Toevallig hebben wij eens in de mogelijkheid verkeerd, rog te vergelijken aangebracht in de Oostendse afslag door een Kanaalder en door een Franse treiler, die ten tijde van de staking in de Franse havens, hier zijn lading aan land bracht. Niettegenstaande onze Kanaalder slechts een paar dagen langer wegzat, was de kwaliteit van de Franse gegutte rog te primerend opdat dit het langer wegzitten van een paar dagen kon verrechtvaardigen.

Het is natuurlijk gemakkelijk om van achter een bureel uit te leggen hoe men het beter zou kunnen doen, maar we hebben er toch aan gehouden dit ter overweging mede te geven, namelijk vooral het aksent op kwaliteit leggen.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) **32.31.80**

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

DE NIEUWE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

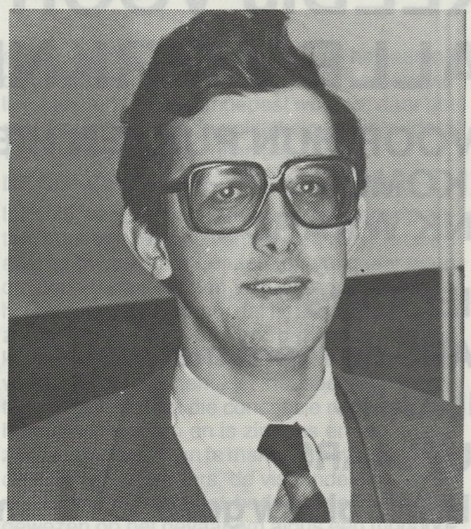
Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden,** leerling of beroepsmens.
Het werk is opnieuw verkrijgbaar ter drukkerij van „Het Nieuwsblad van de Kust" tegen de prijs van 175 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van „Het Visserijblad", H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

NIEUWE ADJUNCT-RIJKSKOMMISSARIS VOOR ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

Dinsdag werd, medio de zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, een break ingeschakeld. De dossiers werden even terzijde geschoven, kaart en pleischaal werden weggeborgen en de kleine scheepjes waarmee havenkapitein Ghys zo handig weet te jongleren om een situatie overzichtelijker te maken, verdwenen volledig. Aanleiding voor deze onderbreking was het afscheid van de h. Bentein als adjunkt-rijkskommissaris. Na 22 jaar in die hoedanigheid te hebben gefungeerd bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende, werd hij bevorderd tot rijkskommissaris en zal voortaan zetelen bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Antwerpen. Weg visserij dus want voortaan krijgt de h. Bentein te maken met de handelsvaart. In zijn plaats komt de h. Roland Carly, die voortaan als adjunct-rijkskommissaris te Oostende zal zetelen.

Er was dus wel aanleiding om even te feesten. De h. Vandercruyssen, de zo menselijke voorzitter van de Raad, kwam er recht-voor-de-raap voor uit dat het hem moeite had gekost enkele losse bedenkingen op papier te zetten. Een afscheid brengt altijd emoties mee, zegde hij, maar hij hield zich goed en bracht in rake bewoordingen een warme hulde aan de h. Bentein. Het gaat er niet altijd om, aldus voorzitter Vandercruyssen, die zelf voorzitter is van de Rechtbank van Eerste Aanleg te Antwerpen, wetten en reglementen te doen eerbiedigen ; rechtspraak vergt ook een grote dosis menselijk begrip en dat element was altijd terug te vinden in de manier waarop de h. Bentein de dossiers behandelde. Tenandere, zo liet de h. Vandercruyssen verstaan, er kan geen goed gerecht bestaan zonder menselijk begrip.

In naam van de voltallige Raad overhandigde de voorzitter vervolgens een scheepsklok met stuurrad aan de gevierde waarvoor de heer Bentein ontroerd dankte. De h. Bentein pikte vervolgens in op de woorden van de voorzitter en gaf inderdaad toe, dat hij sedert zijn indiensttreding steeds het humane aspect heeft betracht bij de behandeling van de zaken. Hij gaf de verzekering dat hij zich, in zijn ambtstermijn, steeds heeft ingezet om de zaken zo vlot mogelijk te doen verlopen maar dat bleek helaas niet altijd mogelijk. Toch liet de h. Bentein verstaan dat hij zich van kindsbeen af vertrouwd en vooral gepassioneerd voelde door de scheepsvaart en al wat daarbij hoorde. Zelf Antwerpenaar maar ergens ook van Westvlaamse origine, kon hij de sfeer van de zeevaart en de visserij goed



De h. Roland Carly, de nieuwe adjunct-rijkskommissaris die voortaan te Oostende zal fungeren.

opsnuiven. Het zeevaartbedrijf is, zo liet de h. Bentein verstaan, allicht de industrietak met de grootste natuurgebondenheid. Geen moment gelijk op een ander en dat maakt de scheepvaart juist zo boeiend. Tenandere, zo verduidelijkte de h. Bentein nog, sedert mijn relatie met de scheepvaart hebben drie zaken steeds mijn biezonder passie genoten en hij noemde op een rijtje : de kleine scheepsmakettes, een stoomfluit en een... scheepsklok ! Nou, dat laatste attribuut heb ik nu en ik kan je de verzekering geven, dat het straks een ereplaats zal bekleden in mijn woning, zo besloot de heer Bentein.

De vervanger als adjunkt-rijkskommissaris is de heer Roland Carly, een rasechte Oostendenaar en zoon van de h. Désiré Carly, een zeeloods die in de maritieme middens een grote bekendheid geniet als "Disje Carly". De nieuwe adjunct-rijkskommissaris, die reeds in een voorgaande zitting fungeerde, moest dinsdag noodgedwongen van in de zaal de laatste handelingen van zijn voorganger volgen maar vanaf een volgende zitting wacht hem het grote werk als adjunct-rijkskommissaris.

Namens onze redactie onze beste dank aan rijkskommissaris Bentein en "good luck" te Antwerpen. Aan de heer Carly, een hartelijk welkom in ons vissersmilieu.



De Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende, die hulde bracht aan rijkskommissaris Bentein (vooraan, tweede van rechts)

REDER JULIEN BESCHUYT SCHIELIJK OVERLEDEN

Te Oostende is gewezen reder Julien Beschuyt uit Nieuwpoort schielijk overleden op 64-jarige leeftijd. De afgestorvene, die gehuwd was en één zoon had, werd plots onwel tijdens een doktersbezoek en overleed ter plaatse. Dat gebeurde voorbije maandag. Reder Julien Beschuyt werd geboren in het Franse Rouan op 14 januari 1918, vaarde aanvankelijk ter visserij maar werd kort na de oorlog, samen met Alidoor Hillebrant, eigenaar van een klein bootje. Nadien werd hij eigenaar van de N.71 die zoals bekend tot zinken kwam en nog later baatte hij de N.702 en de N.779 uit. Beide laatste vaartuigen verkocht hij nadien weer om gezondheidsredenen.

Julien Beschuyt stond in de Nieuwpoortse visserij bekend als een eerlijk en vooral hulpvaardig man ; nooit deed men tevergeefs beroep op zijn raad. Vooral in de kustvisserij was hij een man met aanzien geworden en tot voor kort was hij nog dagelijks te zien op de kaai te Nieuwpoort. Tot hij begin deze week de laatste strijd verloor.

Julien Beschuyt wordt vrijdag as. om 10 u. ten grave gedragen in de O.L.Vrouwkerk te Nieuwpoort.

Aan de familie Beschuyt biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan.

ZEEBRUGGE KRIJGT ALARMPLAN

Volgens de minister van Openbare Werken, Olivier, wordt op dit ogenblik gewerkt aan de opmaak van een algemeen alarmplan voor de veiligheid van de Zeebrugse haven waarin alle overheidsdiensten en ook parastatale instellingen zouden samenwerken met duidelijke afbakening van verantwoordelijken.

Wat Zeebrugge betreft kan de stad Brugge er niet alleen voor instaan daar dit gebied wateroppervlakten bevat die tot het openbaar rijksdomein behoren en waarover de stad Brugge geen politionele bevoegdheid heeft tenzij die van het verlenen van bijstand in nood- of rampsituaties.

Aan het parlement zal een ontwerp van statuut en een goedkeuringswet worden voorgelegd. Daarin zullen de verantwoordelijkheden van de stad Brugge, het Rijk en de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen duidelijker worden gesteld. Er zal voorzien worden in de vorming van een fonds voor de financiering van de uitrusting ter beveiliging van het havengebied.

In afwachting van dit alles zal de M.B.Z. verzocht worden om samen met de stad Brugge, voldoende concrete maatregelen te treffen voor de organisatie van een algemene rampbeveiliging in het volledig havengebied.

De vraag stelt zich of in dit alarmplan de zeevisserij eens temeer in de vergeethoek zal blijven gesteld.

Beroepsverenigingen en een koöperatieve zoals Hand in Hand Zeebrugge, die 70% van de Zeebrugse reders vertegenwoordigt, kunnen zo maar niet op zij gelaten worden.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	543
	maat 56	598
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		487
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		457

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

OOSTENDSE VISSERSHAVENKOMMISSIE EINDELIJK NOG EENS BIJEEN

Na ruim anderhalf jaar nonactiviteit is de Vissershavencommissie van Oostende, vorige week donderdag, nog eens bijeen gekomen. Op de dagorde kwamen twee zaken voor van enige belangrijkheid. Er was in eerste instantie een schrijven, uitgaande van het Verbond van Visventers en gericht aan het Oostends stadsbestuur om een wijziging te brengen in het verkoopsysteem. Daar waar nu per tien of vijf manden moet aangekocht worden, verzoekt het Verbond van Visventers dit te herleiden tot afname per twee manden om ook de kleinere kopers toe te laten in de afslag te kopen. Nu moeten die mensen zich bij groothandelaars bevoorraden die dan wel genoodzaakt zijn een winstmarge in hun prijs te verrekenen. Reeds vóór anderhalf jaar werd die zaak aan de orde gebracht en ten gronde besproken maar toen werd geen beslissing genomen. Ook nu viel geen uitsluitsel omdat de vertegenwoordiger van de ambulante vishandel belet was. De zaak werd dus naar een volgende zitting verschoven.

Vervolgens kwam de samenstelling van de Commissie aan de orde. In een dagblad stond te lezen dat in de Commissie ondermeer mensen zetelen die uitgever zijn van een krant. Een foute beoordeling natuurlijk want krantenuitgevers hebben statutair geen zetelrecht. Hiermee werd natuurlijk de h. Vandenberghe geviseerd maar die zetelt dan wel als voorzitter van de O.V.A. (Onderlinge Visafslag) in de Vissershavencommissie samen met directeur Roger Cattoor. Vanuit een andere hoek werd dan gezegd dat Vandenberghe en Cattoor in wezen overbodig zijn omdat zij daar ook zitten namens de producenten, de reders dus. Er werd evenwel opgemerkt dat in een Vissershavancommissie alle geledingen uit het bedrijf moeten vertegenwoordigd zijn. Het is echter zo, dat de huidige structuur van de Vissershavencommissie wel leemten vertoont gezien de nijverheidsbedrijven alsmede de scheepsbouw- en herstelbedrijven niet vertegenwoordigd zijn. Voorzitter Dumarey liet echter verstaan dat op het einde van het jaar, na de gemeenteraadsverkiezingen, de samenstelling kan herzien en aangepast worden, daar het ook mogelijk is dat de politieke partijen andere vertegenwoordigers zullen aanduiden.

DE CONCESSIE VAN VISRECIPIENTEN

In 1975 werd de concessie voor de visrecipienten, voor een periode van vijf jaar, toevertrouwd aan de pvba Arthur Lenaers en vorig jaar werd die concessie voor één jaar verlengd omdat de h. Lenaers liet verstaan, dat hij er na dit jaar mee zou stoppen. Nu is het zo, dat hij die mening kennelijk heeft herzien want hij zou de zaak nog verder willen uitbaten. Het stadsbestuur is echter van oordeel dat die concessie niet meer kan hernieuwd worden en is zinnens er één en dezelfde concessie van te maken in het belang van de kwaliteit, de reders, de vishandelaars en de modernisering van het bedrijf. Enerzijds werd gewezen op het gevaar om aldus een monopolie te creëren maar anderzijds vindt men de idee om te versmelten met de lossers wel goed, op voorwaarde dat dit ten goede komt aan de kwaliteit en er ook tegen goedkoper prijzen kan gewerkt worden. Meerdere leden waren anderzijds de mening toegedaan dat de concessie der bennen nu een nevenhandel in vis heeft tot stand gebracht, wat zeer nadelig is voor de reders, de lossers en de vishandel. Men besliste uiteindelijk deze zaak naar een volgende zitting te verdagen omdat verschillende factoren mee spelen welke nu nog niet naar voren kunnen gebracht worden.

In het punt "verscheidene" werd nogmaals gewezen op het feit dat het tweede visserijdok, geen dok mag worden voor allerlei schepen die niets met de visserij te maken hebben en dat andere plaatsen daarvoor aangewezen zijn. Nu kan men er slechts na veel moeite herstellingen uitvoeren wat dan weer zeer nadelig is voor het bedrijf en de herstelbedrijven.

De zitting werd geheven om 12.30 u.

DE ONGEHOORDE SLORDIGHEDEN IN DE POSTDIENSTEN

Wat er in de laatste tijden in de postdiensten bij het uitreiken van de brieven en andere bescheiden gebeurt, grenst aan het ongelooflijke voor wie met deze dienst te doen heeft.

Bijzonderlijk nijverheids- en handelsfirmas worden hierdoor ten zeerste benadeeld.

Die elke dag zijn poststukken afhaalt, vindt vandaag een gedeelte van zijn correspondentie bij een ander, morgen in 't geheel niet en overmorgen vindt hij briefwisseling van andere firma's hem niet toebehorend tussen de zijne.

Deze week kregen we een brief gezonden aan de havenkapitein waarvan de omslag luidde: «De Heer H. Ghys, Havenkapitein, Sluis Demey, Oostende», terug, met de mededeling «ONBEKEND».

Het loopt tegenwoordig, welke inspanning de postmeester of verantwoordelijke zich ook getroost, werkelijk de spuigaten uit.

Vorige week moesten we voor de zoveelste maal vier brieven voor onze firma's niet bestemd en op een andere naam, waaronder brieven van een bank aan een andere firma gezonden, terugzenden naar de post.

Wie toevallig van kwade wil is, kan hiermee langs alle kanten uit.

De brievenbestellers zoals velen, hebben de ziekte van de syndikale rechten, maar velen onder hen kennen geen plichten noch hun verantwoordelijkheid.

Het wordt tijd dat hiertegen kordaat opgetreden wordt, daar veel mensen hierdoor maar al te gemakkelijk in de zakenwereld benadeeld worden.

De redaktie

HOOGWATERBOEKJE 1982

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

PRIJSKAARTING MANILLEN

Op zaterdag 6 maart as. wordt in de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens», Mercatorlaan 15 te Oostende, opnieuw uitgepakt met een prijskaarting manillen. Inschrijvingen zijn mogelijk vanaf 19u30. Er zijn 5.000 fr prijzen voorzien terwijl het inleggeld 30 fr bedraagt.

In een tweede zaal kunnen niet-kaarters hun gading vinden op de teerlingbak, trou-madame of vogelpik. Een disc-jockey zorgt er voor de nodige ambiance.

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

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart — voor een laatste keer met de heer Bentein als rijkscommissaris — heeft afgelopen dinsdag een viertal zaken behandeld. Daaronder een paar voortzettingen naast een vordering en een advies.

SCHEVE KOERS

Een eerste zaak betrof de scheve koers die de Z.289 liep met aan boord schipper Schiltz Bart en als roerganger de Porugees Martinez Verde. Het was deze laatste die van wacht was op de brug. In zijn vordering laat rijkscommissaris Bentein verstaan dat de schipper onvoldoende instructies gaf aan de roerganger terwijl er, bij zeer slecht zicht, geen aandachtseinen gegeven werden; dat allemaal in subsidiarlijke orde want rijkscommissaris Bentein is van oordeel dat schipper Schiltz nog een veel groter fout beging door, in zo'n druk bevaren gebied, niet zelf op de scheepsbrug te staan. Hij had dus beter zelf de navigatie waargenomen. Het kan echter ook zijn, dat Verde ofwel de richtlijnen niet heeft opgevolgd ofwel onbekaam was de navigatie waar te nemen. Schipper Schiltz liet zich echter bijstaan door raadsman Verbeke en die oordeelt dat schipper Schiltz niet aansprakelijk kan gesteld worden voor daden van anderen. De schipper kan toch niet voortdurend op de brug staan. Daarom oordeelt raadsman Verbeke de door rijkscommissaris gevorderde sanctie van drie dagen schorsing veel te zwaar.

AANVARING

Vervolgens zet de Raad het onderzoek verder inzake de aanvaring die zich op 29 juli van vorig jaar voordeed tussen de Oostendse treiler O.303 «Girl Linda» en de tanker «Valiant Porpoise». De treiler was op het ogenblik der feiten vissend en voerde de voorgeschreven seinen van vissend vaartuig. Hij bemerkte de tanker aan stuurboordzijde als een oplopend vaartuig. Aanvankelijk behield roerganger Rouzée, die door de Raad wordt onderhoord, koers en vaart maar toen de tanker plots zeer dicht kwam, dwars van de treiler, kreeg roerganger Rouzée schrik voor een aanvaring en voerde een stuurboordmaneuver uit. Eerder al had hij aandachtseinen gegeven maar er kwam geen respons vanop de tanker. De roerganger liet echter na zijn schipper te waarschuwen voor het naderend onheil. De Raad zal het onderzoek verder zetten.

Vervolgens vorderde rijkscommissaris Bentein inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.40 «Ravelingen» en de Z.533 «Virtus». Beide vaartuigen waren vissend en liepen een parallele koers. op een bepaald ogenblik verlieten beide schippers de brug; schipper Verbeke begaf zich naar het werkdek om te helpen terwijl schipper Rappé van de Z.533 zich in de kaartenkamer bevond voor een positiebepaling. Het moet zijn dat beide vaartuigen uit koers zijn geraakt want op een bepaald moment kwamen zij in aanvaring. Helemaal niet erg. Gelukkig kon spoedig de visserij verder gezet worden. Volgens de rijkscommissaris gaven beide schippers blijk van een wat lakse navigatie en daarvoor wordt tegen beide een vermaning gevorderd maar de rijskcommissaris laat het uiteindelijk oordeel over aan de wijsheid van de raad.

GEEN FOUTEN

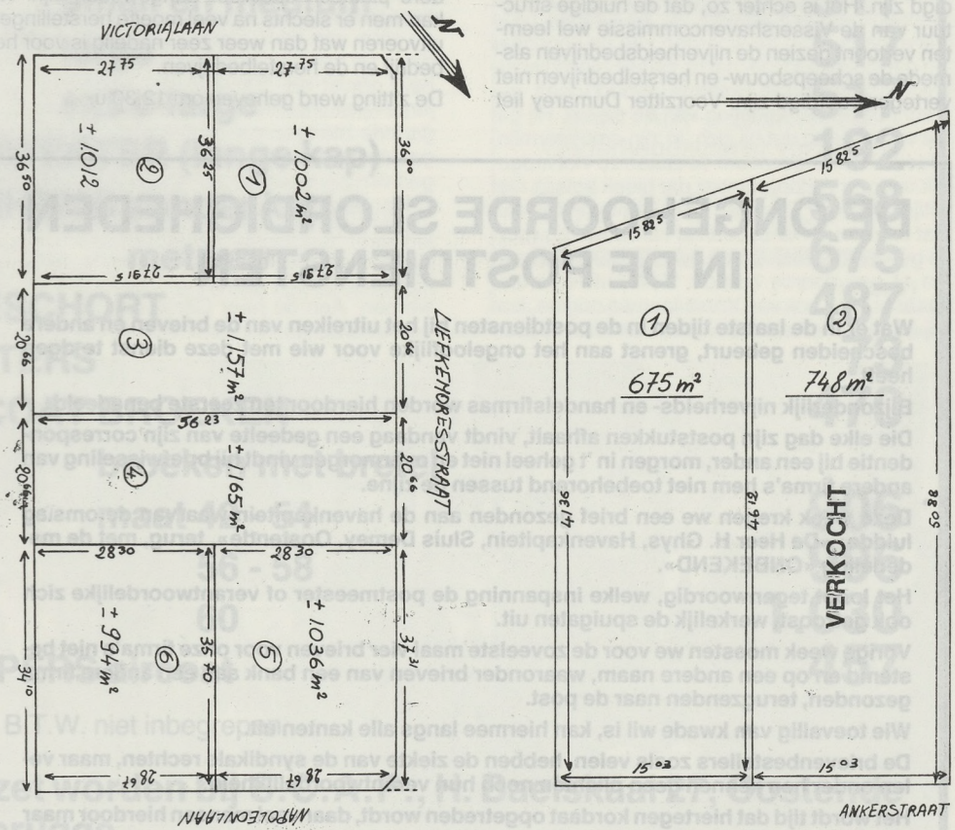
Tenslotte werd nog een advies uitgesproken inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.183 «Christopher» en de Schotse treiler BCK.128. De feiten gebeurden aan de oostkust van Engeland toen de «Christopher» vissend was. Georges Degroote was schipper aan boord maar de navigatie werd op het ogenblik der feiten waargenomen door roerganger Johan Calcoen. Plots zag de roerganger, op ongeveer anderhalve mijl afstand, een ander, niet vissend, vaartuig. Onmiddellijk werden aandachtseinen gegeven maar er kwam geen respons vanop het Schotse vaartuig. Kon ook moeilijk anders want uit het verslag dat werd opgemaakt door de Board of Trade was de roerganger... naar het toilet getrokken. Het is dus voor de hand liggend dat de verantwoordelijkheid dient gezocht bij de schipper van het Schotse vaartuig, zodat aan boord van de Z.183 niemand met beroepsfouten wordt bezwaard.

„HET VISSERIJBLAD"

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

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naargelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.
Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².
Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.
Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.
Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK noordkust

4/66 Aanloop Gravelines. — Thermograaf uitgelegd. Lichtboei.

Op 51°01'15''N — 2°06'06''E is een thermograaf uitgelegd, gemarkeerd door een gele lichtboei : Fl (5) Y 20 s en een gele bolvormige vlotter.
(Zie Belg. krt. D 11 en Lichtenlijst 1979 — No 231).

(A.a.N. 49/24/81).

4/67 Westelijke nadering Duinkerke. — Thermograaf uitgelegd. Lichtboei.

Op 51°01'48''N — 2°08'18''E is een thermograaf uitgelegd, gemarkeerd door een gele lichtboei : Fl (5) Y 20 s en een gele bolvormige vlotter.
(Zie Belg. krt. D 11 en Lichtenlijst 1979 — No 241).
(«Phares et Balises Dunkerque» — 10-2-1982).

4/68 Aanloop Duinkerke. — Verbetering kaarten.

krt D11 : Schrappen op : a) ± 51°04'07''N — 2°23'05''E : gele spitse boei.
b) ± 51°04'00''N — 2°23'06''E : gele lichtboei : Fl Y.
Aanbrengen op l51°03'57.5''N — 2°23'08''E : gele spitse ton met liggend kruis als topteken.
krt D102 : Schrappen op : 51°03'57.5''N — 2°23'08''E, gele spitse boei en aanbrengen op die positie : gele spitse ton met liggend kruis als topteken.

4/69 Aanloop Duinkerke. — Ondiepten.

1. Aanbrengen de volgende ondiepten op :
   a) 51°03'57''N — 2°18'56.4''E, 116 dm;
   b) 51°04'36''N — 2°22'34.8''E, 40 dm;
   c) 51°04'40.2''N — 2°24'12''E, 10 dm;
   d) 51°04'34.2''N — 2°24'07.2''E, 11 dm.
2. Aanbrengen de volgende dieptelijnen :
   — rond pos. b een 4 m lijn.
   — rond pos. c en d een 2 en een 4 m lijn.

(Zie Belg. krt. D 102; bovenstaande gegevens zullen verwerkt zijn in de krt. D 11 die binnenkort verschijnt).
(Ned. B.a.Z. 4248 — 1981 en N.t.M. 2646 — 1981).

4/70 Aanloop Duinkerke. — Lichtboei gewijzigd.

Op ± 51°08,0'N — 2°30,7'E de S-cardinale lichtboei E 12 wijzigen in Q (6) + L Fl 15 s.
(Zie Belg. krtn. D 11 en D 102 en Lichtenlijst 1979 — No 322).
(Ned. B.a.Z. 3447 — 1981).

BELGIE

4/71 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/46 en 1/47 — 1981.
Gedurende de periode van 22 februari tot en met 5 maart 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en de midden sector, als volgt :
— week van 22 tot 26 februari 1982 : op maandag 22, dinsdag 23, woensdag 24, donderdag 25 en vrijdag 26 februari 1982 in de kleine sector.
— week van 1 tot 5 maart 1982 : op maandag 1, dinsdag 2, woensdag 3, donderdag 4 en vrijdag 5 maart 1982.

Deze plaatselijke schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.
(Med. A.A. Sch. — 25-1-82).

4/72 Noordzee. — Kwinte Bank. Ondiepten.

1. Aanbrengen de volgende ondiepten, op :
   a) 51°19'25''N — 2°40'35''E, 44 dm. De ondiepte omlijnen met dieptelijn van 6 m.
   b) 51°13'55''N — 2°35'10''E, 76 dm. De ondiepte omlijnen met dieptelijn van 8 m.
2. Aanbrengen een 10 m lijn tussen de volgende pos. (E en W van 1 b).
   a) i. 51°13'43''N — 2°34'48''E en ii. 51°14'03''N — 2°35'12''E;
   b) i. 51°13'39''N — 2°34'57''E en ii. 51°14'03''N — 2°35'18''E;
3. Schrappen de 10 m lijn tussen de volgende pos. :
   a) 2 a i en 2 b i; b) 2 a ii en 2 b ii.

(Zie Belg. krt. D 102; bovenstaande gegevens zullen verwerkt zijn in de krt. D 11 die binnenkort verschijnt).
(Hydrografie — Oostende).

4/73 (T) Belgische kust. — Haven Zeebrugge. Nabij zuidelijke westdam in aanbouw.

Opgericht in ieder van de onderstaande posities : een gele metalen paal, voorzien van een wit flikkerlicht.
a) 51°20'53''N — 3°09'41''E
b) 51°20'50''N — 3°09'47''E
c) 51°21'00''N — 3°09'52''E
d) 51°20'57''N — 3°09'57''E.
De scheepvaart wordt verzocht het gebied te vermijden.
(Loodswezen Oostende — 5-2-82).

NEDERLAND

4/74 Nadering Westerschelde. — Noordroute. Meetpaal. Licht.

Schrappen de meetpaal, op : ± 51°36,3'N — 3°27,7'E, «DR», Fl Y 5 s;
Aanbrengen een licht (meetpaal), op : 51°36'19''N — 3°27'32''E, «OS XA», Fl Y 5 s.
(Zie Belg. krt. D 11 en Lichtenlijst 1979 — No 106).
(Ned. B.a.Z. 2949 — 1981 en 4251 — 1979).

WAAR IS HET VISSERIJBLAD VERKRIJGBAAR ?

Buiten het onderschrijven van een abonnement is het "Visserijblad" ook nog op volgende verkoopspunten verkrijgbaar. Op verzoek kan de dagbladverkoper ook aan huis leveren tegen de prijs van 50 fr. per exemplaar.

OOSTENDE
— **Internationale Boekhandel, A. Buylstraat, 33**
— **Internationale Boekhandel, Th. Vanloostraat, 26 (Vuurtorenwijk)**
— **Algemene Lektuur, Kapellestraat, 65**
— **Algemene Lektuur, Torhoutsesteenweg, 332**
— **Devos, Spaarzaamheidstraat, 1**
— **Ketelers, Stuiverstraat, 91**

BREDENE
— **Berten, Buurtspoorwegstraat, 48**
— **Bolle G., P. Elisabethlaan, 72**

NIEUWPOORT
— **Vermote, Langestraat, 127**

KNOKKE-HEIST
— **Bij Wieke,**
— **Algemene Lektuur, Knokkestraat, 118**
— **Verstappen, St.-Antoniusstraat, 45**

ZEEBRUGGE
— **Verstraete, Heiststraat, 71**



Nuttige inlichtingen voor onze reders

HOE HET VERBRUIK VAN BRANDSTOF IN DE VISSERIJ VERMINDEREN ?

Het is reeds in veel middens doorgedrongen, dat het nog moeilijk verder kan voor de visserij met de nog immer oplopende brandstofprijzen. Als men hier niets kan aan doen, dan wordt het tenslotte ten zeerste alarmerend voor het bedrijf. Voor die reden ook, is het dat men in verscheidene landen probeert het verbruik te verminderen zonder aan het rendement te schaden.

Volgens bepaalde marinebiologen zullen sommige vissoorten met heel kleine waarden en die slechts voor vismeeldoeleinden kunnen gebruikt worden, zelfs de moeite van het vangen niet meer lonen vanwege de oplopende brandstofprijzen. Deze vissoorten zullen dus van ouderdom of door natuurlijke vijanden dienen te sterven.

Het is ook de reden waarom men nu probeert, en er zelfs reeds in geslaagd is, bepaalde dure vissoorten in visfarms te kweken, zoals de tarbot en de tong, waarbij dan geen dure energiekosten om de hoek komen kijken, waardoor de farmers kunnen konkurreren met de produkten die in hun natuurlijk milieu gevangen worden. Tenslotte zou farming ekonomischer kunnen uitvallen voor de fijne soorten, wegens de opbrengst, dan het in zee gaan.

Gelukkig voor de visserij is daar de vooruitgang van de opsporings- en vangsttechnieken gekomen, die het bedrijf nog enigszins renderend of marginaal hebben kunnen houden. De konkurrentie van vlees, gevogelte en andere aan land gekweekte produkten die niet te lijden hebben, of in veel mindere mate, onder de stijgende energiekosten omdat brandstofverbruik, of elektrische energie, hetzij slechts een kleine kostenfaktor is in de uitbating, hetzij voor de elektrische energie niet opgelopen is.

De stijgende energiekosten in het visserijbedrijf waren dan ook één van de voornaamste thema's op de «Fishing Industry Energy Conference» in Seattle in de Verenigde Staten. Het gaat hier echter niet om revolutionaire ingrepen, maar om betere voorzieningen en betere toepassingen en aanwendingen, die alles bijeengevoegd, toch wel resultaten kunnen opleveren.

INFORMATIE

Voorlichting zou aan de visserij moeten gegeven worden op welke manier men kan besparen op brandstofverbruik en dit op alle gebied, de visserij zelfs rechtstreeks of onrechstreeks aanbelangend. Deze voorlichting zou zelfs moeten starten in de visserijscholen en door voorlichtingsvergaderingen.

DE SNELHEID VAN HET VAARTUIG

Proefondervindelijke onderzoekingen hebben aangetoond, dat door een passende vermindering van de vaartsnelheid, zowel bij het vissen als bij het komen en gaan naar de visserij, tot 25 % (!) kan bespaard worden op het brandstofverbruik. Inderdaad is men zelfs in bepaalde gevallen en voor bepaalde visserijen aan een te grote snelheid toe, zodat een vermindering ter zake, niet alleen geen invloed zou hebben op het rendement, maar tot een gelijk of beter rendement zou leiden.

Bepaalde vaartuigen liggen hier wel in de juiste snelheid, anderen maken iets of zelfs een beduidend iets te veel. Zinvol zou het nu zijn juist te kunnen achterhalen, wat voor een bepaald vissersvaartuig de meest renderende snelheid biedt in functie van het kostenverbruik. Dat wil ook zeggen dat, waar snelheid voor het vissen op bepaalde soorten, de vangst vergroot, deze meervangst het meerverbruik moet kunnen opvangen en overtreffen. Hier botsen echter, of kunnen de rederijbelangen botsen met de belangen van de bemanning die op een procent van de brutobesomming betaald wordt.

VISSERIJVORMEN

Het is duidelijk dat het brandstofverbruik synoniem is van de vorm van visserij. Aldus wordt heel wat minder energie verbruikt bij de lijnvisserij dan bij de bokkenvisserij. Nog andere vormen van passieve visserij bestaan in het uitoefenen van de wrakvisserij, die heel goede resultaten kan opleveren maar een bijzondere stielkennis vereist, enz... De bokkenvisserij is wel de visserij die het grootste brandstofverbruik met zich brengt en hier is het dus zaak af te wegen of de meervangst de verhoging van deze uitbatingskosten billijkt.

VOORTSTUWINGSSYSTEEM EN AANGEPASTE MOTOREN

Vorderingen en verbeteringen van de vorm en helling van de schroef en versnellingsbak kunnen eveneens leiden tot een minder verbruik aan brandstof. Tweelingenmotoren kunnen eveneens te verkiezen zijn en dit kan, voor één-zelfde krachtbron een besparing tot 8 % opleveren aan brandstof.

GEBRUIK VAN ZWARE OLIE

Motoren voor zware olie of aanpassingswerken aan motoren voor het gebruik van zware olie, **verminderen het verbruik niet,** maar gezien de zware olie tot 25 % beterkoop is, komt dit overeen met een besparing, die wel geen 25 % bereikt omdat motoren op zware olie een kostelijker onderhoud vergen. Toch verwezenlijkt men, vooral bij motoren met een groot pk-vermogen een beduidende kostenbesparing. Men spreekt van 12 % maar dat varieert van visserij tot visserij, van type vaartuig tot type vaartuig en van motor tot motor, terwijl men hier wel het hoogste cijfer zal naar voor gebracht hebben.

HULPMOTOR AANDRIJVING GENERATOR

Er kan ook gespaard worden door inschakeling van, aan de noodwendigheden berekend en aangepaste hulpmiddelen voor het verwekken van de nodige elektriciteit opdat men niet te zware hoofdmotoren zou moeten laten draaien, of zelfs te zware hulpmotoren.

BETER AANWENDING VAN DE ENERGIE

Men heeft berekend en vastgesteld dat ongeveer 60 % van de, door brandstofverbruik verwekte energie op een vissersvaartuig verloren gaat in de vorm van onnuttige warmte en gasuitlating en afkoelingssystemen. Deze verloren warmte zou kunnen gebruikt worden voor nuttig aan te wenden warmte, voor het koken, voor het opwekken via een generator van elektriciteit, enz...

AANGEPASTE SCHEEPSVORMEN

Het vroegere ranke en slanke type van de romp der vaartuigen werd sinds jaren verlaten om meer, als we het zo moge uitdrukken, tot het dikbuikig type over te gaan. Het is echter duidelijk, dat vooral voor wat de bokkenvisserij betreft, hier overwegingen van veiligheid bij te pas komen om de stabiliteit van het vaartuig te verhogen. Men meent echter dat men, eens in bepaalde richting gaande, altijd maar door gaat en te ver, waardoor men dan plots andere normen overtreedt. Het middel mag inderdaad nooit erger worden dan de kwaal. De kwaal is thans overdreven brandstofverbruik. Ook daar moet een harmonisch maksimum te verwezenlijken vallen, dat misschien tussenin ligt en waardoor nog altijd een maksimum stabiliteit verzekerd blijft. Men heeft er inderdaad geen belang bij, als ergens de maksimum stabiliteit verzekerd is, dan maar 200 % te betrachten, als men absoluut niets heeft aan dit overschot. Een proefondervindelijk eksperiment heeft hier ter zake bewezen, dat men 3 % op het brandstofverbruik uitspaarde met in het tweede geval eveneens een maksimum aan stabiliteit.

HET GLAD HOUDEN VAN DE ROMP

Een romp die bijzonder glad gehouden wordt, biedt heel wat minder weerstand aan het water dan een ruige onverzorgde romp. Ook het verwijderen van allerlei aanwassingen en nederzettingen van zeediertjes, mosselen, koralen, algen, mos en dergelijke meer, heeft een invloed op het verbruik van de brandstof.

Het is echter duidelijk dat men nu niet, na elke reis, het schip op de slip dient te zetten, want dan zou ook hier het middel terug erger worden dan de kwaal. De onderhoudskosten mogen inderdaad niet zwaarder gaan doorwegen dan het voordeel dat men bekomt. Daarom is het van belang de romp met een bepaald produkt in te strijken dat afwerend werkt op de aanhechting van allerlei soort mikroskopische plantengroei en kleine schelpdiertjes.

Men neemt anderzijds ook aan, dat de rompen gebouwd in versterkt polyester heel wat glad-

»

Nuttige inlichtingen voor onze reders

HOE HET VERBRUIK VAN BRANDSTOF IN DE VISSERIJ VERMINDEREN ?

der zijn en zich ook minder lenen tot allerlei aanhechtingen van zeediertjes en planten. In het buitenland, vooral in Frankrijk en de Verenigde Staten, worden reeds vaartuigen tot 27 meter in versterkt polyester voor de visserij gebouwd en het is toch wel opvallend dat wij, in dit verband, zo ver achter blijven. Is het omdat wij hier geen eigen werven hebben voor dergelijke bouw, en zou de bouw van dergelijke werf langs het kanaal Oostende-Brugge, ter hoogte van de UCB, voor rekening van Beliard Oostende, de gewenste stoot kunnen geven en doorbraak betekenen ?

VERVANGENDE KRACHTBRONNEN

Men heeft het ook gezocht in vervangende energiebronnen, of in alternatieve energiebronnen door bv. terug het zeil te gebruiken als hulpkrachtbron. We verwijzen in dit geval naar de proefneming in Frankrijk met het kustvissersvaartuig «Eole». Dit schijnt echter nog geen goede resultaten te geven, waar men er kampt met de onvermijdelijke kinderziekten. Er moet hier dan nog bijgevoegd worden dat het in dergelijk geval ten hoogste kan aangewend worden voor een meer passieve visserij en zeker nooit voor een bokken- of andere visserij, die een zware krachtbron vergt.

BETER VORMGEVING VAN NETTEN EN VISTUIG

Ook hier is men naarstig op zoek naar aanpassingen en verbeteringen om de weerstand van de netten in het water tot het minimum terug te brengen. Dit kan niet alleen gebeuren door overtollige stukken weg te laten of behendig door minder weerstand biedende stukken te vervangen, maar ook door het aanwenden van een sterker netgaren, waardoor men lichter garen zou kunnen gebruiken dat veel minder weerstand in het water opwekt en dus brandstofbesparend is.

ZUIVERE MOTOREN

Het is eveneens begrijpelijk, dat een zuivere motor die op zijn best afgesteld is, kostenbesparend is voor de brandstof. Regelmatig nazicht en onderhoud, goede smering en afstelling, goed werkende kleppen, enz... is, in dit verband, niet alleen nuttig, maar de kosten die men voor dit nazicht en onderhoud besteedt, verlengen tevens de levensduur van de motor, vermijden motordefekten die heel wat kostelijker uitkomen dan het bijzonder onderhoud.

Men tracht nu in de research, tot een harmonisch prototype van vaartuig te komen dat rekening houdt met al de hier boven opgenoemde mogelijkheden tot energiebesparingen. Mocht men werkelijk tot dergelijk harmonisch geheel komen en alle mogelijkheden tot besparing aan brandstofverbruik kunnen samenbundelen, dan zou inderdaad verrassend veel aan energiekosten kunnen uitgespaard worden. Het is slechts met het uitermate duurder worden van de brandstof dat men de onvolmaaktheden ter zake heeft ontdekt en aanpassingen hieromtrent in de praktijk wenst om te zetten. Mocht men hierin werkelijk slagen dan zou het oplopen van de brandtstofprijs toch nog tot iets geleid hebben, alhoewel dit jarenlang en waarschijnlijk nog zeer lang tot zeer zware schade voor het bedrijf zou geleid hebben en nog altijd leidt.

P. Vandenberghe.

STEUNMAATREGELEN VAN DE LIDSTATEN AAN HUN VISSERIJ

Van de E.E.G. verscheen een mededeling van de steunmaatregelen die zich voordoen ten voordele van de zeevisserij in de onderlinge leden-lidstaten. Het EEG-Verdrag verplicht de EEG-Overheid tot deze mededeling. We geven dit hieronder weer voor wat het waard is, alhoewel het officiële niet altijd overeenkomt met wat in de praktijk werkelijk doorgaat.

1. **Duitsland :** Subsidie van 3 miljoen DM/jaar in 1980 en 1981 aan vijf organisaties van Oostzeevissers in de deelstaat Sleeswijk-Holstein. De toekenning van de steun is afhankelijk van de goedkeuring van stringente kwaliteitsnormen, maar ten aanzien van de aanwending van de steun is geen enkele voorwaarde vastgesteld.

2. **België :** Subsidie van 60 miljoen Bfr. in 1981 om de vissers ertoe aan te zetten brandstof te sparen. De subsidie is gerelateerd aan de door de vissers tussen 1980 en 1981 bespaarde hoeveelheid brandstof en bedraagt 5 Bfr. per liter bespaarde brandstof en per uur dat in 1981 op zee is doorgebracht. Opgegeven besparing : maximaal 30 % van een standaardverbruik.

3. **Frankrijk :** Verlenging, in 1980, van de steunverlening voor brandstof, de zogeheten "steun voor het behoud van de werkgelegenheid in de zeevisserij", bestaande uit de toekenning, aan alle visbedrijven, van een subsidie van 0,105 Ffr. per liter verbruikte brandstof. Voor deze steunmaatregel is 53 miljoen Ffr. uitgetrokken.

4. **Frankrijk :** toekenning, in 1978 en voor 1978, van een rentesubsidie van 20 % aan de bedrijven van de grote zeevisserij, voor leningen die zijn aangegaan voor de bouw van vissersvaartuigen die na 1 januari 1972 in bedrijf zijn genomen en dat tot en met 31 december 1978 zijn gebleven ; verlenging, op bepaalde voorwaarden, van deze steunregeling met ingang van 1980 voor trawlers voor de consumptievisserij met een motorvermogen van meer dan 1.500 pk. In 1978 is voor 10,6 miljoen Ffr. steun verleend en voor 1980, 1981 en 1982 is 30 miljoen Ffr., respectievelijk 24 miljoen Ffr. en 15 miljoen Ffr. uitgetrokken.

5. **Italië :** Toekenning, in 1980, van een buitengewone subsidie van 87 lire/kg aan de beroepsvissers die in de Middellandse Zee vissen, voor het verbruik van brandstof. Voor deze maatregel is 25 miljard lire uitgetrokken.

6. **Italië :** Voortzetting, in het tweede halfjaar van 1980 en in 1981, van steun voor brandstof ten behoeve van de Siciliaanse vissers. Het steunbedrag is vastgesteld op 100 lire/kg voor het tweede halfjaar van 1980 en op 150 lire/kg voor 1981 ; hiervoor werd 5, respectievelijk 14 miljard lire uitgetrokken.

7. **Verenigd Koninkrijk :** Buitengewone subsidie van 2 miljoen £ aan de procentenorganisaties van de visserijsector voor 1980. De steun, verdeeld over de begunstigden op basis van hun activiteiten in 1979, kan geheel naar goedvinden van de begunstigden en op hun verantwoordelijkheid worden besteed voor de invoering van premies voor het tijdelijk stilleggen van vaartuigen, subsidies voor de havenautoriteiten om hen in staat te stellen de rechten die zij innen tijdelijk te verlengen, de financiering van programma's ter verbetering van de verpakking van visserijprodukten (sortering en behandeling) en van de acties ter bevordering van de verkoop van deze produkten en ondersteuning van de autonome regelingen inzake ophoudprijzen.

8. **Verenigd Koninkrijk :** Toekenning, in 1980 en 1981, van subsidies in de vorm van kasmiddelen aan de eigenaars van visserijvaartuigen op basis van de lengte van hun vaartuigen. Er werd geen enkele voorwaarde opgelegd in verband met de aanwending van deze steun noch in verband met de verdere aktiviteiten van de betrokken visserijvaartuigen. Er werd 14 miljoen pond uitgetrokken voor 1980 en 25 miljoen voor 1981.

De Commissie heeft in verband met deze steunmaatregelen een onderzoeksprocedure ingeleid. In het kader hiervan maant de Commissie alle andere belanghebbenden dan de lidstaten aan, binnen de vier weken na de datum van deze mededeling, hun opmerkingen over deze steunmaatregelen te doen toekomen, aan de Commissie van de EEG.

Beginnen we onmiddellijk met hieraan toe te voegen, dat naar ons inziens, de lijst van de steunmaatregelen zeer onvolledig is. Zo heeft men het in Frankrijk over de toekenning van een rentesubsidie van 20 % aan de bedrijven van de grote zeevisserij, maar we zijn overtuigd dat rentesubsidies en kredietverleningen aan goedkope interesten voor de bouw van nieuwe vaartuigen overal schering en inslag zijn, alhoewel dit ook gebeurt buiten de visserij. Anderzijds worden door verscheidene landen visserijprojekten ingelegd en gesteund en wel zodanig, dat voor vele vaartuigen het deelnemen aan deze projekten, minstens voor de duur hiervan, met een gewaarborgd inkomen gelijk staat. Ook het subsidiëren van nieuw vistuig, al weze het dan proefondervindelijk en wetenschappelijk bedoeld, is een vorm van subsidiëring van de betrokken sektor. Wij zelf juichen al deze vormen van tussenkomsten in de betrokken Staten toe, maar het lijkt ons enigszins vreemd dat men, het verlenen van rentesubsidies in bepaalde landen in betrokken EEG-mededeling aan het klokzeil hangt als een soort overtreding en dit niet doet ten overstaan van andere landen waarvan wij pertinent zeker weten, dat dit daar eveneens gebeurt.

Dat de EEG-Commissie deze steunmaatregelen bekend maakt en de lidstaten tevens maant, binnen de 4 weken, hun opmerkingen over deze steunmaatregelen te laten kennen, volgt uit het feit, dat steunmaatregelen als konkurrentievervalsend aangezien worden en dit volgens het Verdrag van Rome niet mag. Wij zelf kunnen hieruit alleen maar de konklusie trekken dat het dringend tijd wordt voor de Commissie, wil zij de zogezegde konkurrentievervalsende Staatstussenkomsten vermijden of de kop indrukken, algemeen geldende steunmaatregelen in alle en voor alle partnerlanden uit te vaardigen. Aldus zou men terug uniformiteit onder de visserij bekomen, want dat er steunmaatregelen dienen genomen te worden in verband met de hoge prijs van de brandstof en voor het financieel mogelijk maken van de modernisering, staat buiten twijfel.

TE KOOP

Prachtig STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen.
325 fr. per 1.000.

Z.w. : H. Baelskaai 30, 8400 Oostende

(3937N)

AANVOER VAN VIS IN DECEMBER 1981

VERGELIJKENDE STATISTIEK OVER DE PERIODE 1979 - 1981

SOORTEN	1979			1980			1981		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvi verre visserij	7.221	278.010	38,50	18.256	617.680	33,83	12.537	484.915	38,68
andere schelvis	21.524	678.434	31,52	35.863	775.500	21,62	19.867	555.294	27,95
Kabeljauw verre visserij	24.302	941.100	38,73	2.285	112.820	49,37	10.752	422.740	39,32
andere kabeljauw	640.703	27.812.217	43,41	680.121	27.696.463	40,72	404.102	19.187.183	47,48
Koolvis	72'092	2.306.690	32,00	35.894	1.109.300	30,90	6.291	215.177	34,20
Wijting	352.875	6.384.495	18,09	218.141	3.976.926	18,23	193.433	4.254.279	21,99
Schol	340.184	9.313.348	27,38	513.265	13.382.621	26,07	621.396	18.587.766	29,91
Roggen	96.672	4.540.301	46,97	129.013	4.581.137	35,51	117.928	4.254.852	36,08
Noorse schelvis	141.264	5.589.580	39,57	63.145	2.545.560	40,31	30.457	1.546.738	50,78
Andere	577.664	28.569.275	49,46	492.864	28.141.923	57,99	482.913	25.934.584	53,70
TOTAAL	2.274.501	86.413.450	37,99	2.188.847	82.939.930	37,89	1.899.676	75.443.528	39,71
b) Tong	249.044.	58.125.970	233,40	298.471	70.911.032	237,58	364.132	74.782.584	205,37
TOTAAL DEMERSALE VIS	2.523.545	144.539.420	57,28	2.487.318	153.850.962	61,85	2.263.808	150.226.112	66,36
2. PELAGISCHE VIS	661	8.425	12,75	1.482.957	12.759.427	8,60	2.236.377	20.579.353	9,20
3. SCHAAL - & WEEKDIEREN									
Garnaal	43.994	2.941.212	66,85	33.568	3.342.155	99,56	49.654	5.007.976	100,86
Noorse kreeft	25.492	3.105.110	121,81	17.503	2.584.980	147,69	19.948	3.114.530	156,13
Overige	82.972	2.727.784	32,88	99.793	2.664.608	26,70	92.731	2.681.193	28,91
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN	152.458	8.774.106	57,55	150.864	8.591.743	56,95	162.333	10.803.699	66,55
ALGEMEEN TOTAAL	2.676.664	153.321.951	57,28	4.121.139	175.202.132.	42,51	4.662.518	181.609.164	38,95

AANVOER VAN VIS IN 1981

VERGELIJKENDE CUMULERENDE STATISTIEK OVER DE PERIODE 1979 - 1981

SOORTEN	1979			1980			1981		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre visserij	494.881	15.108.290	30,53	409.858	11.612.389	28,33	443.500	13.921.332	31,39
andere schelvis	426.276	11.281.463	26,47	640.141	16.236.043	25,36	801.017	20.490.970	25,38
Kabeljauw verre visserij	705.668	22.481.456	31,86	180.257	5.710.864	31,68	216.990	7.865.565	36,25
andere kabeljauw	9.564.192	310.410.047	32,46	7.340.287	244.917.737	33,37	7.543.680	263.619.723	34,95
Koolvis	643.571	16.949.669	26,34	592.820	16.619.079	28,03	352.777	9.843.965	27,90
Wijting	3.503.819	61.675.871	17,60	2.775.573	50.964.908	18,36	2.437.356	50.903.687	20,88
Schol	4.467.282	116.974.234	26,18	4.819.702	117.683.589	24,42	5.282.790	150.842.786	28,55
Roggen	1.440.309	55.352.714	38,43	1.270.978	53.907.536	42,41	1.272.050	59.206.065	46,54
Noorse schelvis	1.241.670	43.281.316	34,86	1.143.453	39.356.012	34,42	823.685	32.446.263	39,39
Andere	5.314.654	224.629.839	42,27	5.290.173	242.766.666	45,89	5.192.778	271.199.390	52,23
TOTAAL	27.802.322	878.144.899	31,59	24.463.260	799.774.823	32,69	24.366.623	880.339.746	36,13
b) Tong	3.437.182	587.130.440	170,82	3.368.104	667.022.912	198,04	3.337.879	777.991.381	233,08
TOTAAL DEMERSALE VIS	31.239.504	1.465.275.339	46,90	27.831.364	1.466.797.735	52,70	27.704.502	1.658.331.127	59,86
2. PELAGISCHE VIS	31.232	407.181	13,04	2.487.901	26.246.191	10,55	8.655.243	82.682.478	9,55
3. SCHAAL - & WEEKDIEREN									
Garnaal	908.800	63.026.578	69,35	929.777	74.988.056	80,65	807.503	72.526.335	89,82
Noorse kreeft	299.806	39.731.064	132,52	569.799	58.636.811	102,91	531.149	58.914.215	110,92
Overige	1.081.747	28.636.000	26,47	944.560	23.902.149	25,31	1.006.738	26.381.896	26,21
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN	2.290.353	131.393.642	57,37	2.444.136	157.527.016	64,45	2.345.390	157.822.446	67,29
ALGEMEEN TOTAAL	33.561.089	1.597.076.162	47,59	32.763.401	1.650.570.942.	50,38	38.705.135	1.898.836.051	49,06

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Een week zonder IJslandvis. Voor de filetvis werden meteen hogere prijzen betaald dan verleden week. Kabeljauw bleef redelijk goedkoop en haalde hooguit 62 fr. (met kop). De gulsorteringen noteerden tussen 1.100 fr. voor de kleinste en 2.900 fr. per ben voor de grootste. Schelvis, aangevoerd door de O.232 van Monkey Bank, kreeg ook hoge prijzen met 68 fr. als topprijs voor de zeer schaarse grote sortering. Ook zeewolf ging hier zeer vlot weg en kreeg tot 65 fr.

Tongen hebben we alleszins meer gekregen dan de voorgaande week. De onderscheidene vangsten waren nochtans niet bijzonder groot en bleven alle onder de 3.000 kg. De prijzen van de kleine sortering zijn gestegen, ook voor/kleine tong is opnieuw duurder en kreeg 210 fr. Voor grote tong en driekwartsortering is de prijs een stuk boven de 300 fr. opgelopen. Tarbot is weer een peperduur geval geworden met prijzen voor de schaarse grote sortering oplopend tot 420 fr. Grote en middensortering staartvis bleven boven de 200 fr. het kg., de kleine sortering deed het voor niet veel minder. Een erg mooie rogvangst werd door de N.736 aangevoerd na een reisje van een vijftal dagen. Deze rog was aanzienlijk duurder dan die van het kanaal en kreeg tot bij de 86 fr. Kanaalrog haalde rond de 62 fr. (moerrog). Ook de partij dog en zeehond werd heel wat duurder verkocht dan verleden week zodat het bijna een opbrengst van 500.000 fr. werd.

Zeer hoge prijzen werden ook genoteerd voor rode knorhaan ; kleine sortering kreeg tussen 55 en 90 fr., grote sortering steeg tot 111 fr. Ook rode poon en knorhaan waren zeer duur.

Voor de platvissorteringen werden sterk wisselende prijzen genoteerd. Zo kregen groot en klein iek de ene keer tot rond de 40 fr. terwijl kanaalplatvis moest opgevangen worden. Kwaliteit speelt nog altijd een rol zo te zeggen.

De garnaalaanvoer is nog steeds erg klein, de prijzen zijn zeer verschillend en lagen tussen 85 en 150 fr. het kg.

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 12 FEBRUARI 1982				
WEST				
N.752	8	275		414.676
KUST				
N.3/279	1	168		92.400
O.135/275	1	580		135.140
O.123/306	1	640		165.120
MAANDAG 15 FEBRUARI 1982				
KANAAL				
O.83	18	220		1.174.937
N.36	11	55		611.638
O.705	18	120		797.030
O.309	17	225		561.703
Z.583	16	220		1.329.662
Z.34	17	110		891.488
MONKEY BANK				
O.232	12	180		461.596
WEST				
N.736	5	250		590.518
N.45	9	295		491.690
N.597	8	330		479.885
NOORD				
O.315	14	1625		737.425
KUST				
N.708/709	1	228		136.800
N.3/279	1	299		206.310
O.123/306	1	281		213.946
O.141/369	1	165		113.850
DINSDAG 16 FEBRUARI 1982				
KUST				
N.708/709	1	116		82.952
N.3/279	1	262		183.400
O.123/306	1	354		251.750
O.141/369	1	220		151.800
WOENSDAG 17 FEBRUARI 1982				
KANAAL				
Z.183	17	320	3030	1.620.586
WEST				
Z.200	12	175	1365	683.709
N.706	6	120		224.360
O.35	7	190		384.760
O.26	6	225		269.865

Te koop : MOTORTRAWLER «URANUS», ex. Z.581, in perfekte staat, volledig gezandstraald en gemetaliseerd, gereed voor visserij, uitgenomen vistuig. Prijs: 135 duizend gulden. Voorwaarden zich wenden A. Hoekman, Klifkade 15, 8320 AA Urk (Holland).

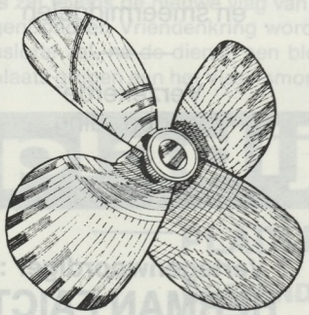
MOTORVISKOTTER BU 152, gebouwd als houten viskotter in Duitsland met stalen spanten, waarvan het hout is afgedaan en rondom geheel opnieuw met staal beplaat. Prijs 120 duizend gulden. Zelfde adres.

(8804V)

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
Tel.: 00-31- 4180 - 2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

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

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

Te koop aangeboden : Geheel gereviseerde, 6 trommelige, elektrisch aangedreven, van der Giessen, PNEUMATISCH BEDIENDE VISLIER. Geheel compleet, incl. bijbehorende elektromotoren 120 pk. Bouwjaar 1972.

Informatie hieromtrent bij A. Hoekman BV, Klifkade 15, URK, Nederland, tel. 05277 1341, telexnr. 42618.

(8803V)

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr.
DONDERDAG 11 FEBRUARI 1982				
Z.47	3000	400		1.585.926
Z.427 W	360	120		286.680
Z.201/578				60.940
Z.471/472				56.210
Z.403/501				63.920
				2.057.136
VRIJDAG 12 FEBRUARI 1982				
Z.408				711.220
Z.27				1.440.411
Z.296				1.320.462
Z.497				656.846
Z.471/472				16.080
Z.403/501				6.760
Z.201/601				25.260
				4.177.039
MAANDAG 15 FEBRUARI 1982				
Z.512				240.220
Z.41				348.680
Z.196				1.320.690
Z.289				1.287.230
Z.589				620.410
Z.576				983.420
Z.30				105.874
Z.400/548				80.350
Z.578/580				77.820
Z.201/601				4.206
				6.021.727
DINSDAG 16 FEBRUARI 1982				
Z.563 W			100	383.870
Z.84 N	2000		400	1.136.350
Z.510 KRP			200	554.290
Z.462 N	600		165	464.755
Z.16 N	4500		460	1.805.756
Z.186 N	2500		500	1.198.843
Z.506 KN	1200		160	1.052.004
				6.595.868
WOENSDAG 17 FEBRUARI 1982				
Z.331 KN	1000		150	933.340
Z.307 KRP			160	363.041
Z.161 N	2500		260	964.418
Z.526 W	500		425	1.060.960
Z.573 KRP	1500		165	344.519
				3.666.278

NIEUWPOORT

DONDERDAG 11 FEBRUARI 1982

VIS
Nihil

GARNAAL

N.575	107 kg.	15.923 fr.

VRIJDAG 12 FEBRUARI 1982

VIS

N.551	202 kg.	21.342 fr.

GARNAAL

N.575	160 kg.	26.868 fr.
N.782	55 kg.	9.190 fr.

MAANDAG 15 FEBRUARI 1982

VIS

N.551	174 kg.	16.625 fr.
N.346	5.406 kg.	187.106 fr.
N.88	111 kg.	14.748 fr.

GARNAAL

N.782	95 kg.	124.40 fr.

Voor een maandagmarkt kon de aanvoer gering genoemd worden. Slechts één vaartuig van de West en twee Kustvaartuigen losten hun vangst. Tong en variatie werd praktisch niet aangevoerd, zodat het marktuitzicht een monotoon uitzicht van Westvis vertoonde. Tong der sortering nr 1 en nr 2 kreeg 279 à 285 fr./kg en der sortering nr 3 en nr 4 305 à 340 fr./kg. Voor tong nr 5 betaalde men 288 à 290 fr./kg en voor kleine tong 188 à 194 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2250 à 2750 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 2500 à 2750 fr.de ben en visjes tegen 1500 à 1750 fr. de ben. Voor kabeljauw betaalde men 3500 à 3750 fr. de ben en voor gul 2400 à 3200 fr. de ben, voorkleine gul kreeg zelfs 2640 à 2750 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1750 à 1850 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1050 à 1150 fr. de ben. Tongschar noteerde men aan 85 tot 165 fr./kg, grote zandschar aan 1950 tot 2250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1600 tot 1750 fr. de ben. Knorhaan boekte men aan 2500 tot 2750 fr. de ben. Geringe aanvoer, grote belangstelling vanwege de handelaars en lonende prijzen kenmerkten de maandagmarkt.

WOENSDAG 17 FEBRUARI 1982

VIS

N.738	5.327 kg.	169.533 fr.
N.470	996 kg.	52.120 fr.
N.551	163 kg.	14.136 fr.
N.15	11.537 kg.	982.601 fr.
N.720	4.512 kg.	153.241 fr.
N.723	4.955 kg.	141.639 fr.
N.710	4.216 kg.	155.036 fr.

GARNAAL
Nihil

Na een periode van geringe aanvoer werd de woensdagmarkt bevoorraad door vijf vaartuigen van de West, één bokkenvisser en één Kustvaartuig. Westvis en variatie werd in ruime mate aangevoerd, zodat het marktaspect een gevarieerd gamma van diverse vissoorten vertoonde. Tong nr 1 kreeg 196 à 230 fr./kg en tong nr 2 304 à 315 fr./kg. Bloktong of tong nr 3 werd aan 303 tot 310 fr./kg betaald en fruittong of tong nr 4 aan 234 tot 250 fr./kg. Tong nr 5 kocht men tegen 165 à 175 fr./kg aan en kleine tong tegen 128 à 140 fr./kg. Voor grote tarbot betaalde men 433 à 448 fr./kg, voor middenslag tarbot 280 à 300/kg en voor griet 165 à 195 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 150 tot 218 fr./kg, tongschar aan 70 tot 150 fr./kg en rode soldaten aan 35 tot 45 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1100 à 2100 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 1100 à 1900 fr. de ben en visjes tegen 900 à 1500 fr. de ben. De marktwaarde van kabeljauw werd 3750 à 4750 fr. de ben en die der gul 2000 à 3100 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 1400 à 1600 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 900 à 1200 fr. de ben. Moerrog noteerde men aan 3750 tot 4000 fr. de ben, tilten aan 3000 tot 3250 fr. de ben en scherpstaarten aan 3000 tot 3300 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekwam 2250 à 2500 fr. de ben en zeehond 750 à 2000 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 1900 à 2100 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1200 à 1250 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1250 à 2300 fr. de ben werd betaald. Er viel vanwege de handelaars een goede interesse te noteren met lonende prijzen gekenmerkt door een stabiele markttendens.

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

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
12 feb.	202	21.342
15 feb.	5.691	218.479
16 feb.	31.706	1.668.336

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
11 feb.	107	148.873	139	139
12 feb.	215	33.648	149	169
15 feb.	95	12.440	128	136

Verwachtingen

VRIJDAG 19 FEBRUARI :
WEST : Z.44 (110 vis - 1500 tong).
KANAAL en WEST : N. 579 (50 m - 1400 tong).

MAANDAG 22 FEBRUARI :
IJSLAND : O.81 (500 m t.t.z. 100 kab.-gul, 70 bonen, 230 schelvis, 50 kools, 50 varia).
KANAAL : O.313(400 m. - 2000 tong) O.518 - O.229 - Z.499
WEST : O.285 - Z.38

DINSDAG 23 FEBRUARI :
WEST : N.752

WOENSDAG 24 FEBRUARI :
WEST : N.736

ROUWDIENST VOOR PATRICK MAES

Ter nagedachtenis van Patrick Maes, matroos aan boord van de O.202 «Pelagus» en vermist sedert 21 januari jl. na de scheepsramp met de Oostendse treiler, zal op zaterdag 20 februari as. om 11 uur een rouwdienst plaats grijpen in de dekanale kerk van St-Petrus en Paulus te Oostende.

Namens directie en redactie ons oprecht rouwbeklag aan de zwaar getroffen familie. Na de dienst zullen bloemen neergelegd worden aan het Zeeliedenmonument te Oostende.

RESTAURANT 'T SCHUURKE
Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter berschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 **(10885N)**

EEN NIEUWE "N.V. SCHEEPSWERVEN" VOOR COCKERILL-HOBOKEN

In verband met het door de rechtbank uitgesproken failliet van de Cockerill-Yards en het nog op stapel staan van 4 vaartuigen die op hun voltooiing wachten werd, op voorstel van de minister van Ekonomische Zaken Mark Eyskens, door de kabinetsraad de oprichting van een eksploitatiemaatschappij "N.V. Scheepswerven" opgericht, die voor de afwerking van de betrokken schepen dient te zorgen. Deze maatschappij zal beheerd worden door de N.V. Boelwerf Temse en de N.I.M., de Nationale Investeringsmaatschappij elk voor de helft zoals voor de kapitaalinbreng.

De leiding van de scheepswerf zal echter berusten in handen van de directie van Boelwerf Temse en Cockerill-Yards en de beheerraad in gelijk aantal door de Staat (N.I.M.) en de werven.

Door de leiding (Boelwerf en Cockerill) moeten onmiddellijk onderhandelingen gestart worden met de opdrachtgevers van de op stapel staande schepen en moet het nodige personeel aangeworven worden. Het is duidelijk dat deze aanwerving zal gebeuren aan nieuwe voorwaarden, vermits de "N.V. Scheepswerven" niet gebonden is door de oude arbeidsvoorwaarden van Cockerill. Over de nieuwe arbeidsvoorwaarden, verband houdende met de lonen, zal echter met de vakbonden dienen onderhandeld te worden.

De 4 schepen waarover het gaat zijn twee containerschepen van 41 duizend ton Dw. en twee bulkcarriers van elk duizend ton Dw. De curatoren moeten uiteraard, indien het tot een vergelijk komt met de arbeiders en vakbonden, nog de toelating geven tot het gebruik van de installaties van Cockerill-Yards. Dit zal echter wel een formaliteit worden indien het zo ver geraakt.

KOMT HET TOCH TOT EEN OVEREENKOMST MET DE VAKBONDEN ?

Naar het schijnt zouden een groot aantal arbeiders de vakbonden niet meer volledig wensen te volgen in hun strakke houding die deze laatste hebben aangenomen in hun onderhandelingen.

Dit zou nu gebleken zijn aan de hand van een verklaring van de betrokken vakbondssekretarissen die bereid zijn mede te werken aan het herstructureringsplan van de regering voor de Cockerillwerven. Deze mededeling werd reeds maandag vrij gegeven van vakbondszijde, terzelfdertijd op snelle besprekingen aandringende. We weten dat één zwaluw nog altijd niet de lente maakt, maar het is toch typerend dat men wellicht nog tracht te redden wat te redden valt. Het is anderzijds eveneens geweten dat men in vakbondskringen nooit verwacht heeft dat de rechtbank de faling zou uitspreken, meer nog dat de regering het zeker niet zover zou laten komen hebben. Ondertussen schijnt men nu wel ingezien te hebben dat het menens is en dat men zich nu van vakbondszijde reppen moet om nog te redden wat te redden valt, alhoewel bepaalde agitatoren doorgaan met de arbeiders op te jutten. Tekenend is in elk geval het feit dat in de tekst van de vakbondssekretarissen het breekpunt "nooit geen inlevering" weggelaten werd. Zou dit een nieuwe start kunnen betekenen voor Cockerill-Yards ?

VISSERSMIS TE KNOKKE-HEIST

De Oudleerlingen- en Vriendenbond «Vissersvreugd» van de Rijksvisserijschool te Heist, organiseert, naar jaarlijkse gewoonte, op zondag 21 februari om 10 uur, de vissersmis in de St-Antoniuskerk te Knokke-Heist. Dat gebeurt dus op Carnavalzondag.

Dit jaar wordt deze mis opgeluisterd door de muziekvereniging Sint-Cecilia Heist en Jeanine Martony. De homilie zal gehouden worden door visserij-aalmoezenier E.H. Cornillie. Tijdens de mis zal tevens de nieuwe vlag van de Oudleerlingenbond en Vriendenkring worden gewijd. Tenslotte zal, na de dienst, een bloemenhulde plaats grijpen aan het Vissersmonument.

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

ITALIE

Ontevreden Italiaanse vissers zijn met 65 duizend man opgestapt in een optocht te Rome waardoor het verkeer totaal lamgelegd werd gedurende verscheidene uren. Zij manifesteerden aldus hun ongenoegen over de dure brandstofprijzen en wensten tevens kracht bij te zetten aan hun eis voor belastingsvrije brandstof.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	15 febr.		16 febr.		17 febr.	
Lappen	208	227	.....		211	214
Grote	323	335	.....		319	327
3/4	286	311	.....		291	312
Bloktongen	260	282	.....		237	248
Vóór-kleine	193	220	.....		190	197
Kleine	155	176	.....		153	155
Slips	120	154	.....		130	147

ZEEBRUGGE

Grote	227	226	219	220	207	222
Bloktongen	331	333	332	338	327	337
Fruittongen	337	335	303	335	292	317
Schone kleine	269	256	278	298	285	300
Kleine	190	186	182	198	191	210
Tout petit	139	140	144	156	150	163
Slips	116	121	118	120	116	122

NIEUWPOORT

Tong I	279	285	.....		196	230
Tong II	279	285	.....		304	315
Tong III	305	340	.....		303	310
Tong IV	305	340	.....		234	250
Tong V	288	290	.....		165	175
Kleine tongen	188	194	.....		128	140

PLADIJS

OOSTENDE

	15 febr.		16 febr.		17 febr.	
Platen	33	41			21	28
Iek (groot-klein)	27	42			21	36
Derde slag	20	40			21	33
Platjes	18	20			17	

ZEEBRUGGE

I	23	28	22	24	22	24
II	28	26	22	26	22	24
III	30	31	25	28	25	28
IV	27	23	24	28	20	23
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	45	55	.....		22	42
Platjes	50	55	.....		22	38
Drielingen	30	35	.....		18	30

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	15 febr.		15 febr.		16 febr.		16 febr.		17 febr.		17 febr.		15 febr.		17 febr.	
Grote tarbot	379	420	472	452	.....		446	470	431	454	448	466	.....		433	448
Middelmaat tarbot	232	293	302	405	.....		286	312	350		374	422	.....		280	300
Kleine tarbot	132	205	258	244	.....		221	234	249	267	248	295	.....		.....	
Grote griet	129	151	196	197	.....		174	196	169	174	200		.....		165	195
Middelmaat griet	100	132	120	133	.....		141	169	143		130	140	.....		.....	
Kleine griet	84	100	110	128	.....		117	124	102	114	93	111	.....		.....	
Grote schelvis	68		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Middelmaat schelvis	52	59	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kleine schelvis	36	43	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Grote heek	110		92		.....		.....		.....		72		.....		.....	
Middelmaat heek	66	90	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kleine heek	21	35	32		.....		.....		.....		48		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	41	57	17	42	.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	.....		95	90	.....		45	104	77		50	54	.....		75	80
Keilrog	.....		109		.....		.....		.....		77		.....		.....	
Rog	61	85	.....		.....		.....		53	58	.....		.....		.....	
Tilten	52	75	78		.....		40	84	42	47	36	38	.....		60	65
Scherpstaart	37	70	96	97	.....		54	110	45		43	50	.....		60	66
Halve mans	.....		64		.....		45	65	.....		27	32	.....		60	
Teelt	.....		58	59	.....		42	46	.....		27	31	.....		.....	
Katrog	12	16	33	36	.....		24	34	11	14	11	12	.....		.....	
Kabeljauw	50	63	53		.....		50	58	47	52	48	60	70	75	75	95
Grote gul	56	58	50	52	.....		46	54	54	56	44	58	48	64	40	62
Middelmaat gul	53	56	50	51	.....		39	42	50	54	54	42	.....		.....	
Kleine gul	20	42	49		.....		38	42	36	46	38	37	.....		.....	
Hozemondhamme	99	229	171	254	.....		145	237	79	255	67	230	.....		150	218
Grote wijting	29	36	37	35	.....		28	34	26	28	32	36	35	37	28	32
Kleine wijting	20	22	18	19	.....		19	21	18	20	16	17	21	23	18	24
Schar	19	26	23	21	.....		20	26	20	24	21	22	35	45	25	40
Steenschol	35	175	.....		.....		.....		35	155	.....		.....		.....	
Zeehaai	48	55	50		.....		48	54	19	45	50		.....		.....	
Hondshaai	9	22	.....		.....		.....		10	14	.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		45	50
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	10	34	.....		.....		.....		20	31	.....		.....		.....	
Schartong	17	52	.....		.....		.....		14	45	.....		.....		.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	18	26	.....		.....		.....		15	19	.....		.....		.....	
Heilbot	295		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	54		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	57	64	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	58	66	.....		.....		.....		50	58	.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		66		.....		.....		.....		67		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		65		.....		68		.....		68		.....		.....	
Zeehond	.....		43		.....		24	26	.....		20		.....		.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		15	40
Rode poon (Roobaard)	58	75	.....		.....		48	54	.....		46		.....		.....	
Grauwe poon (Knorhaan)	61		29	23	.....		24	30	.....		24		50	55	25	46
Rode knorhaan	53	111	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	.....		12	18	.....		18	20	.....		14	17	.....		.....	

NEDERLAND

ROND DE LOSPLANK

Vorige week is de aanvoer gelukkig weer enigszins "normaal" geweest. Dat wil zeggen dat men weer naar hartelust kon kopen zonder afhankelijk te zijn van aanvoer van buitenaf. Aan de maandagmarkt zorgden zo'n dertig schepen al voor een zeer gevarieerde aanvoer. De handel kocht af en toe iets meer dan ze eigenlijk nodig had ; dat allemaal nog een beetje onder de druk van de gang van zaken van de voorgaande weken toen er sprake was van weinig of helemaal geen aanvoer.

Met name de dinsdagmarkt van 9 februari en woensdagmarkt van 10 februari hadden het nogal laten afweten. Dat viel verleden week mee. Zeshonderd kisten gul en nog een partijtje "gevarieerd". Woensdag ongeveer hetzelfde beeld plus driehonderd kisten wijting. Van de twee Deense vaartuigen die zich aan de hallen meldden werd er slechts één gelost. De bemanning van het tweede vaartuig was 's avonds tevoren leuk aan het stappen geweest. De volgende ochtend bleken ze nog zoveel naweeën van het walavontuur te ondervinden dat uit veiligheidsoverwegingen het vislossen maar werd uitgesteld.

Aan de donderdagmarkt van 11 februari was er sprake van een duidelijke prijsverschuiving naar beneden. Dit had te maken met de kwaliteit. Als een ruim eenmaal open is moet de vis ook worden gelost anders gaat ze in één nacht zo snel achteruit dat de kwaliteit te vergelijken is met een lading die drie dagen op zee onderdeks is gebleven.

De kopers van schol moesten tot vrijdag 12 februari wachten voordat ze aan de bak konden. De aanvoer was overigens niet groot ; vijfhonderd bakken werden in de hallen neergezet. Met wat aanvoer van buitenaf kon de handel zich aardig redden. Het was goed te merken dat de Urker vloot niet naar zee was geweest want het werd pas vrijdag voor er sprake was van onverkochte grote schol. Uit Vlissingen kwam bericht dat schol één was doorgedraaid terwijl er hier toch ruim zeventig gulden voor moest worden uitgeteld, met een top van vierentachtig gulden.

Naast vangsten van gul en kabeljauw is het opmerkelijk dat de aanvoer van wijting wat stagneerde. Doorgaans worden kabeljauw en wijting gezamenlijk gevangen, nu was het duidelijk merkbaar dat er of het één of het ander was buitgemaakt. Een paar kabeljauwvissers hebben hiervan kunnen profiteren. Aan de dinsdagmarkt bijvoorbeeld maakte de IJM 154 een besomming ; maar kwam ook op de besommingslijst van woensdag voor. Zo konden er in de kortst mogelijke tijd dertienduizend gulden boven water worden gevaren. De KW 152 kwam aan de donderdagmarkt met een besomming van dertig mille ook niet onaardig uit de bus. Terecht vangen de nachtvissers een betere prijs voor hun vangst dan de "overweekse" vissers.

"Haring" vormde afgelopen week in vele toonaarden onderwerp van gesprek. Moeiteloos kon men dagelijks aan de markt verschijnen met een scheepje vol en zoet. De prijs die werd gemaakt stond al vast : ƒ 25,60. De opbrengst van niet legaal gevangen haring werd in beslag genomen. De situatie zal de gemoederen nog wel enige tijd bezig houden zeker nu bekend is geworden dat er zich in de Noordzee meer dan genoeg haring bevindt.

Van de grote vloot werd vernomen dat men afgelopen week met bijzonder slecht weer te kampen heeft gehad. Meerdere schepen zochten een schuilplaats op bewesten Ierland. Er kon alleen worden gevist als de wind wat afnam en de ergste "swell" uit het water was. Op die momenten viel de vangst dan ook niet tegen. Verschillende schepen slaagden er in een "trekkie" te doen en vervolgens weer in de luwte van de baai te kruipen om de zaak weg te vriezen. De komende week worden er weer een paar vriestrawlers thuis verwacht. Dat het niet altijd van een leien dakje gaat werd afgelopen week duidelijk. Van een vriestrawler had de isolatiewand het begeven. Een gedeelte van de lading was daardoor ontdooid. Geen pretje !

IN DE VISHAL

Aan de woensdagmarkt van 10 februari werd aangevoerd : 883 kisten kabeljauw, 333 kisten wijting, 4 kisten schol, 8 kisten schar, 3 kisten schelvis, 26 kisten diversen.

Prijzen in guldens : kabeljauw één 87-74, kabeljauw twee 126-84, kabeljauw drie 130-80, kabeljauw vier 120-98, kabeljauw vijf 126-92, schelvis drie 204, wijting drie 82-60, schar 96-80, bot 28-26, steenbolk 70-53, kleine kuit 230, grote kuit 48, schol één en twee 116, schol drie 126, schol vier 126-100.

Aan de donderdagmarkt van 11 februari werd aangevoerd : 1.170 kg tong ; 16 kisten tarbot en griet ; 1.339 kisten kabeljauw ; 6 kisten schelvis ; 153 kisten wijting ; 88 kisten schol ; 72 kisten schar ; 6 kisten haring en 156 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg : tarbot 23,72-23,50 ; grote tong 16,12-16,06 ; grootmiddel tong 21,88-21,49 ; kleinmiddel tong 17,16-15,79 ; tong één 11,56-11,53 ; tong twee 10,00-9,71.

Per 40 kg : bot 34-30 ; kuit 45-35 ; steenbolk 61-54 ; tarbot 828-646 ; griet 480-370 ; kabeljauw één 108-74 ; kabeljauw twee 124-82 ; kabeljauw drie 120-90 ; kabeljauw vier 118-90 ; kabeljauw vijf 126-90 ; schelvis drie 146 ; schelvis vier 148-140 ; schol één 90-68 ; schol twee 94-84 ; schol drie 124-88 ; schol vier 120-82 ; tongschar 160 ; schar 120-70 ; wijting drie 90-61 ; haring twee 32,20.

Aan de vrijdagmarkt van 12 februari werd aangevoerd : 7.910 kg tong ; 29 kisten tarbot en griet ; 809 kisten kabeljauw ; 52 kisten wijting ; 489 kisten schol ; 109 kisten schar en 291 kisten diversen.

Prijzen in guldens : per 1 kg : tarbot 25,07-24,29 ; grote tong 16,81-16,21 ; grootmiddel tong 23,25-22,41 ; kleinmiddel tong 17,35-15,90 ; tong één 11,97-11,03 ; tong twee 10,20-9,82.

Per 40 kg : 924-622 ; griet 442-360 ; kabeljauw één 140-78 ; kabeljauw twee 132-104 ; kabeljauw drie 114-100 ; kabeljauw vier 120-102 ; kabeljauw vijf 132-102 ; schol één 84-71 ; schol twee 100-80 ; schol drie 108-84 ; schol vier 102-84 ; wijting drie 90-50 ; tongschar 337-144 ; bot 31-24 ; grote kuit 61-48 ; kleine kuit 240 ; steenbolk 67-48.

Aan de maandagmarkt van 15 februari werd aangevoerd : 13.615 kg tong ; 93 kisten tarbot en griet ; 1.565 kisten kabeljauw ; 5 kisten schelvis ; 701 kisten wijting ; 2.688 kisten schol ; 184 kisten schar ; 195 kisten diversen.

DEN HELDER

Aanvoerbericht van 8 tot en met 12 februari 1982.
Door 64 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Vissoort	Hoeveelheid in kgr	Opbrengst in guldens	Prijs per kgr in guldens
Tong	21.859	282.037,70	23,43 — 8,96
Tarbot	6.830	131.142,48	29,59 — 11,49
Schol	99.875	196.243,93	3,05 — 1,47
Kabeljauw	86.700	232.067,46	6,93 — 1,96
Griet	1.547	16.504,12	11,20 — 8,04
Schar	10.145	18.628,41	3,20 — 1,64
Wijting	25.435	36.512,50	2,51 — 1,08
Diversen	311.754	860.286,63	—
	564.145	1.773.423,23	

ZWARTHANDELAREN VOOR MIDDELBURGSE RECHTBANK

Van de honderd verdachten die beschuldigd werden vis aangekocht, bewerkt en/of verhandeld te hebben in Nederlandse afslagen, zonder dat dit officieel gebeurde en zonder dat er hiervoor een belastingsaangifte gebeurde, worden er een twintigtal voor de rechtbank te Middelburg opgeroepen. De overigen krijgen een mildere behandeling, namelijk bepaalde handelaren die, om strafvervolging te vermijden, toegelaten worden met het Bestuur van de Belastingsdienst een overeenkomst af te sluiten in verhouding tot de belastingsontduiking. Een tweede groep die niet zodanig overtreden heeft, die een zekere goede trouw of gebruiken kan inroepen, maar die vanwege hun belastingskontroleur toch op een navordering kan rekenen en ten slotte een derde groep die slechts toevallig en volledig ter goede trouw in de zaak gemengd werd, hieruit geen onmiddellijk voordeel getrokken heeft en waarbij de openbare aanklager afziet van vervolging. Voor deze mensen mag de zaak als afgesloten aangezien worden.

Als we dit alles ontleden kunnen we ons ten slotte niet van de gedachte ontdoen dat de zaak toch wel wat overtrokken werd en geen dergelijke grote krantenkoppen verdiende zoals dit in de tijd gebeurde. De behandeling voor de rechtbank van Middelburg zal op 11 en 12 maart doorgaan, op basis van de fiskale fraude die aldus gepleegd werd.

DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

Deze week gaan wij verder met de belevenissen van onze vissers tijdens de tweede wereldoorlog en al wat er rond die ellendige toestand is gebeurd. Waar wij vroeger uitvoerig aandacht besteed hebben aan wijlen John Bauwens en schipper Robert Rycx zullen wij het nu hebben over de belevenissen van de O.86 «Georges-Edouard» alsook over kapitein Maurice Coppin, in wezen een Waal, die echter aan de Zeevaartscholen van Oostende en Antwerpen zijn kapiteinsdiploma behaalde na examens in de Nederlandse taal.

Zoals steeds werden die teksten opgetekend en uitgewerkt door de h. J. Verleyen en verschenen in «Neptunus», het tweemaandelijks maritiem tijdschrift.

MET DE O.86 «GEORGES-EDOUARD», DE EENZAME REDDER VAN DUINKERKE

Het geval van dit vaartuig biedt eigenlijk geen vergelijking met de andere. Enerzijds heeft dit vissersvaartuig onder het gezag van een kapitein ter koopvaardij en met een gemengde bemanning van zeelieden ter koopvaardij en van zeevissers aan de operatie «Dynamo» deel genomen. Anderzijds en alhoewel het uit Dartmouth vertrokken is, heeft dit vaartuig geen deel uitgemaakt van de kleine flotielje die te Dartmouth, na drukke onderhandelingen tussen zeevissers en afgevaardigden van de Belgische Overheid, samengesteld werd. Gelukkig is kapitein t.l.o. Maurice Coppin nog altijd in leven. Hij is nu praktisch 72 jaar oud en sedert het begin van de oorlog is hij woonachtig te Swansea in Engeland. Dank zij de vriendelijke tussenkomst van Kapitein t.l.o. A. De Bock, gewezen Nautisch Directeur bij het Loodswezen en Voorzitter van de Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij van de oorlogen 1914-1918 en 1940-1945 en van de Sekretaris van de federatie, de Heer R. Machielsen, die wij hier danken, zijn wij in contact getreden met Kapitein Maurice Coppin. Aan de hand van de nog bestaande dokumenten en foto's heeft hij ons een nauwkeurig verhaal van de gebeurtenissen gegeven, gedeeltelijk schriftelijk en gedeeltelijk per telefoon.

HOE WAS KAPITEIN COPPIN TE DARTMOUTH AANGEKOMEN ?

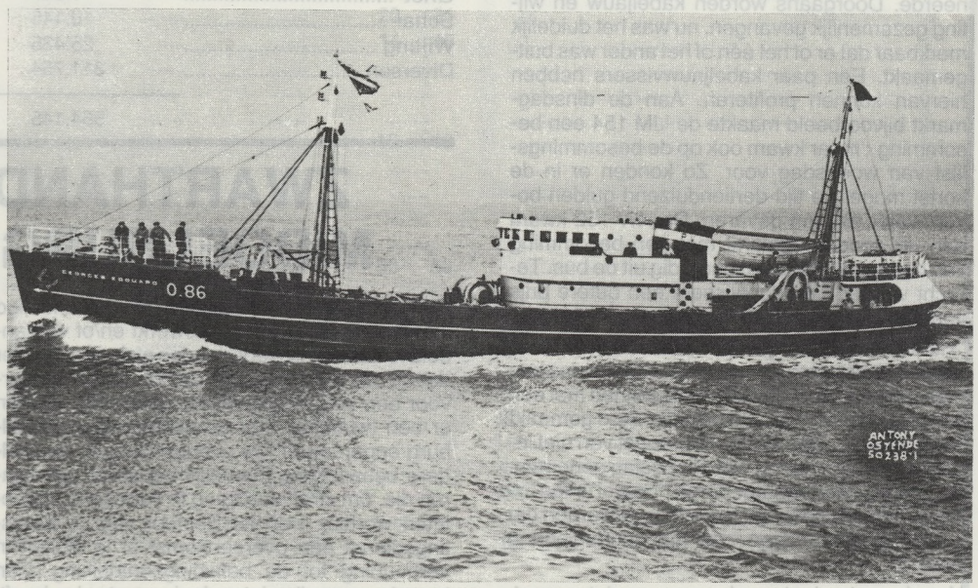
Kapitein Maurice Coppin is geboren te Chimay, op 2 januari 1910. Hij heeft in de Zeevaartscholen van Oostende en Antwerpen gestudeerd en ten koste van vele inspanningen heeft hij zijn examen in het Nederlands met sukses afgelegd. Nu heeft hij min of meer zijn Vlaams vergeten. In 1939 was hij in dienst van het Rijksloodswezen in de Scheldemondingen. Er was, wegens de toestand, weinig werk en anderzijds waren de rederijen aan het zoeken naar marineofficieren. Maurice Coppin bekwam een verlof zonder wedde en trad in dienst bij een pas opgerichte kleine rederij, de rederij «Belgica» te Antwerpen. Dit was geen «Congé pour mourir» zoals voor Victor Billiet, maar dat was toch een verlof om jarenlange en zware gevaren te trotseren. Op 18 november 1939, in de haven van Helsinghore in Denemarken, trad hij aan boord van de ss «Julia». Hij was toen eerste officier. Op 26 februari 1940, was hij gezagvoerder van het schip.

Onze ervaren en betreurde medewerker P.E. Scarceriaux heeft ons, in nummer 322 van «Wandelaer et Sur l'Eau» (januari 1955) de nodige inlichtingen over de «Julia» gegeven. Dit stoomschip werd gebouwd in 1907 op de Scheepswerven van «Göteborgs M.V. Aktiebolaget» te Goteborg in Zweden. Vooraleer de naam «Julia» met de Belgische vlag te ontvangen had hij niet minder dan 5 namen gedragen : zijn geboortenaam «Klippan» en dan vervolgens : «Snöfrid», «Dana», «Haneström III» en eindelijk «Teddy». Volgens de «Officiële Lijst der Belgische Zeeschepen» had de «Julia» een netto-tonnemaat van 549 t, een draagvermogen van 730 t en een machine van 380 hp. Hij is tot 29 april 1949 onder Belgische Zeevlag gebleven en werd op die datum aan de Griekse reder Bordonis verkocht.

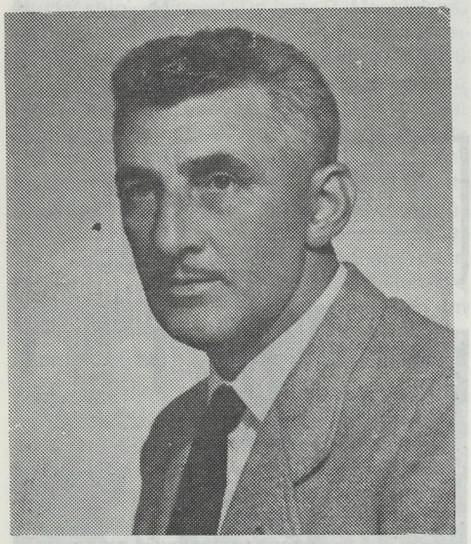
Op 8 mei 1940, verliet de «Julia» Swansea (een stad die ene grote rol in het leven van kapitein Coppin heeft gespeeld zoals wij zullen zien) met bestemming Antwerpen en met een lading van 639 t kolen. Gans zijn «Belgisch leven» moest hij vooral kolen vervoeren. Op 10 mei werd hij door de Royal Navy tegengehouden en tot Portsmouth begeleid. Hij moet daar tot 21 mei blijven en krijgt dan het bevel Dartmouth te vervoegen. Op 22 mei te 9u45 ligt hij reeds te Dartmouth gemeerd. Opnieuw moet men wachten.

MET DE O.86 «GEORGES-EDOUARD» EN NIET MET DE «JULIA»

« Het was voor mij ondenkbaar dat de Duitse legers in zo'n korte tijd zoveel grondgebied zouden veroveren. Op 31 mei, in de morgen, vernam ik dat de Britse Admiraliteit vrijwilligers zocht om troepen vanuit Duinkerke te ontruimen. Ik heb mijn mannen geraadpleegd en iedereen was akkoord om naar Duinkerke als vrijwilliger te gaan. Ik ben onmiddellijk naar het Belgisch Konsulaat gegaan. Wij waren echter niet ver van het konsulaat gemeerd. Op uw vraag, moet ik bevestigen dat ik geen vergadering tussen vissers en afgevaardigden van de Belgische Ambassade heb bijgewoond. Ik heb geruchten gehoord over deze vergadering, over de vissers en over het Marine Korps te Dartmouth maar niets meer. Met de konsul ben ik naar de plaatselijke admiraliteit gegaan. Ik moet laten opmerken dat ik zinnens was met de «Julia» naar Duinkerke te gaan. De admiraliteit vond dat gevaarlijk daar mijn schip geladen was en niet gedemagnetiseerd was. De raad werd mij gegeven een houten vaartuig te kiezen tussen de talrijke Belgische vissersvaartuigen die te Dartmouth gemeerd waren. Dit was zeker de stem van de wijsheid. Maar er lag te Dartmouth een motortreiler, de O.86 «Georges-Edouard» en dit vaartuig was voor mij werkelijk betoverend, wegens zijn tonnemaat en zijn snelheid. Mijn inzicht was zo vlug mogelijk te gaan en zoveel mogelijk mensen tegelijk op te laden. Ik besloot dus met dit vaartuig naar Duinkerke te gaan ondanks de risico's. Gans de bemanning van de «Julia» kwam mee op uitzondering van de kok die werd aangeduid om aan boord te blijven. Iemand moest aan boord van de «Julia» blijven. Een



De O.86 «Georges Edouard.
Foto Anthony Oostende, met toelating.



Kapitein Maurice Coppin, kort na de oorlog, tijdens een tussenlanding in Casablanca.

machinist van de O.86 heeft mij ook vergezeld.

De O.86 «Georges Edouard» was een motortreiler van 216,75 bt en 69,46 nt. Hij werd gebouwd op de scheepswerven van Boel te Temse in 1938 en was eigendom van de rederij «Pêcheries à Vapeur». Hij was uitgerust met een motor Carels van 600 hp, met ultra sonore dieptemeter en telefoon. Dit vaartuig had een sistership, de O.119 «Celtic» van de rederij Brunet en Cie. Kort vóór de oorlog werd dit vaartuig in Finland verkocht.

Op te merken valt dat op grond van de documentatie van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, vier zeevissers hebben vergezeld. Het waren buiten Mares Maurice, motorist aan boord van de O.86, de matrozen Deswaef Gerard van de O.88 «John» en Luca Prosper en Vincke Georges van de O.87 «Gaby».

ALLEEN NAAR DUINKERKE

Kapitein Maurice Coppin gaat verder : « Nog dezelfde 31 mei zijn wij uit Dartmouth vertrokken en op 1 juni te 1 uur p.m. kwamen wij te Dover aan. Enkele uren later verlaten wij Dover. Wij maakten deel uit van een konvooi onder het gezag van een officier van de Marine Nationale die aan boord was van een Frans vissersvaartuig. Maar dit konvooi vaarde zo traag, zo traag, dat ik besloot het konvooi te verlaten en alléén naar Duinkerke te gaan. Met onze motor van 600 hp op volle toeren waren wij reeds te 11 uur p.m. op de rede van Duinkerke aangekomen. »

Laten wij hier opmerken dat, op grond van de tot nu toe ingewonnen inlichtingen, de O.86 de eerste Belg te Duinkerke is geweest.

« De visibiliteit was heel slecht en dit wegens de rook van de brandende petroleumtanks. Er waren ook geen lichtboeien meer en een groot aantal wrakken belemmerde de manoeuvers. Na verschillende incidenten en na het vermijden van meer dan één aanvaring, kwamen wij aan een kade om te meren. Onder een hevige beschieting van de Duitse artillerie hebben wij ongeveer 560 Franse soldaten ingescheept. Bij het onmiddellijk verlaten van Duinkerke, ben ik door Franse officieren gewaarschuwd dat de Duitsers vele magnetische mijnen in de gewone vaarroute hadden gegooid en dat het zeer gevaarlijk was voor een stalen en niet gedemagnetiseerd schip. Ik besloot onmiddellijk buiten de gewone vaarroute te varen. Om 3 uur a.m. kwam ik vast op een zandbank met ongeveer 15 voet water. Een uur later, dus rond 4 uur a.m. bemerkte ik een raderboot die vanuit Duinkerke kwam. Ik dacht onmiddellijk dat een raderboot een minieme diepgang had en dat het hem mogelijk was bij ons op de zandbank te komen. Ik heb deze boot per seinen geroepen en hij is langszij onze O.86 gekomen om onze soldaten in te schepen. Het was hoog tijd, want het begon te klaren en het was zeer gevaarlijk de aandacht van de Duitse vliegers aan te trekken met een schip volgeladen met soldaten en vast op een zandbank. Na het vertrek van de soldaten gaf ik aan de bemanning het formeel bevel binnen en onder te blijven en niet op dek te lopen. Mochten Duitse vliegers ons bemerken, had de gestrande O.86 het aspekt van een verlaten wrak. Rond 7 uur a.m. met de eb kwamen wij opnieuw vlot en ik besloot onmiddellijk naar Duinkerke terug te gaan. Rond 8.30 uur a.m. waren wij opnieuw in de havengeul van Duinkerke. Ik bemerkte onmiddellijk dat op de grote Noordelijke havendam een groot aantal Britse soldaten stond te wachten om in te schepen. Ik heb getracht aan deze havendam aan te meren doch ik werd ervan belet door de aanval van Duitse vliegtuigen. Bij deze aanval verspreidden de soldaten zich onmiddellijk. Ik ben dan verder binnen gevaren (in zig-zag om de bommen te vermijden) en ik ben dan aan een kade aangemeerd. »

Kapitein Maurice Coppin heeft ons twee plaatsen op het plannetje van de haven van Duinkerke aangeduid. De eerste is zeker de Noord Havendam. De tweede is waarschijnlijk de «Quai des Moniteurs», waar nu gewoonlijk de sleepboten van de «Port autonome de Dunkerque» aanmeren.

« Gans de dag (het was dus 1 juni) werd de haven hevig door de Duitse artillerie beschoten. Het schieten was zonder twijfel geregeld om de kaden te beschadigen want al de obussen vielen op ongeveer 50 m van de kade. Enkele soldaten die zich bevonden aan boord van een schip langszij ons gemeerd, werden alzo gedood. 's Avonds en altijd onder het vuur hebben wij ca. 450 soldaten (waaronder 2 Belgen) ingescheept. Wij hebben ook 8 Britse matrozen die hun schip te Duinkerke hadden verloren, ingescheept.

Op 2 juni, rond 7 uur a.m. waren wij terug te Dover en de troepen werden aan wal gebracht. De Admiraliteit gaf mij bevel te wachten en 's anderendaags kwam het bevel naar Dartmouth terug te varen met 21 matrozen van de sleepboten van de Cie Letzer die te Duinkerke werden verloren. Gedurende deze dagen zonder een ogenblik rust en altijd midden het gevaar heeft mijn bemanning zich prachtig gedragen. Ik kan niets beter doen dan hulde brengen aan haar inspanning en vaderlandsliefde. Ik heb deze feiten onmiddellijk ter kennis gebracht van de Belgische Ambassade te Londen. »

DE BELONINGEN...

Tot nu toe hebben wij gezien dat, in het algemeen, de beloningen niet zo vlug zijn gekomen en niet zo talrijk zijn geweest. In dit opzicht werd kapitein Maurice Coppin misschien beter behandeld. Onmiddellijk na zijn terugkomst te Dartmouth werd hij door commandant Ad. Aspeslagh van de rijksmarine tot bij Commander R.N. Cunliffe, Hoofd van de «Royal Naval College» begeleid. Daar ontving hij het bewijs van de waardering en van de dankbaarheid van de Britse Overheid met de verzekering dat de Britse Admiraliteit op de hoogte van deze daden zou gesteld worden.

In datum van 16 juni 1940, schrijft Minister van Koloniën Albert De Vleeschauwer, die reeds te Londen aangekomen was, een tweetalige huldebrief aan Kapitein Coppin.

Bij beslissing van de Belgische regering werd op 21 juli 1941 het Oorlogskruis 1940 aan machinist Goes Victor van de «Julia» en aan matroos Luca Prosper van de O.87 «Gaby» uitgereikt met volgend citaat :

« Zijn uit eigen beweging scheep gegaan om deel te nemen aan de evacuatie van Duinkerke en hebben met een grenzeloze zelfopoffering, in buitengewoon gevaarlijke omstandigheden, meegewerkt aan de redding van ongeveer 1800 militairen. Hun moed en hun heldhaftigheid zijn een bewonderenswaardig voorbeeld voor allen. »

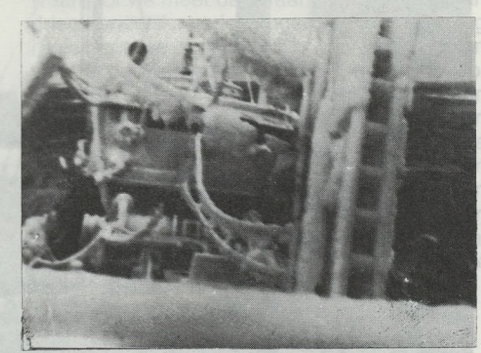
Bij beslissing van de Belgische regering werd op 30 juli 1941 het Oorlogskruis 1940 aan kapitein Maurice Coppin uitgereikt met volgend citaat :

« Kapitein ter lange omvaart, heeft uit eigen beweging in juni 1940, het bevel genomen over een trawler en, met de hulp ener bemanning, bestaande uit 10 koppen, is hij erin geslaagd onder een onophoudend bombardement, 1007 geallieerde strijdkrachten over te brengen van Duinkerke naar Engeland in de loop van twee achtereenvolgende reizen. Gedurende deze overvaarten heeft hij een merkwaardig bewijs geleverd van moed en zeemanschap ».

Terzelfdertijd werd aan kapitein Coppin, machinist Goes en matroos Luca de «Medal of the British Empire» uitgereikt. Sir A.F. Aveling, Britse Chargé d'Affaires (Engelse benaming) bij de Belgische regering in ballingschap heeft, bij deze gelegenheid hulde gebracht aan onze zeelieden ter koopvaardij en ter zeevisserij.



Kapitein Maurice Coppin, bij zijn laatste reis als gezagvoerder van de «Esso Liège».



Wrak van de O.86 «Georges Edouard» op de zuidelijke kust van IJsland onder een lijkwade van ijs.

Bij besluit van de Minister van Verkeerswezen van 21 juli 1941 werden de volgende namen in het «Guldenboek van het Zeewezen» ingeschreven :

322 Coppin Maurice - kapitein
323 Nilson Georges - second
324 Vanael Louis - 1ste machinist
325 Van Driessche Jozef - 2de machinist
326 Marese Maurice - 3de machinist
327 Anthonis Pieter - matroos
328 Busto Fernando José (Spanjaard) - matroos
329 Goes Victor - machinist
330 Deswaef Gerard - matroos
331 Vincke Georges - matroos

met de citatie :

« Hebben in gevaarlijke omstandigheden werkelijk medegewerkt aan de ontruiming van Duinkerke en door hun besloten daad talrijke geallieerde soldaten gered ».

Laten wij eindelijk opmerken dat een huldeplechtigheid eveneens te Swansea plaats greep. De plaatselijke kranten spreken ter dezer gelegenheid van «Captain Coppin, well-known in West-Wales» en van «his English fiance (Engelse benaming) Miss Iris Dulson». De lezer zal nu begrijpen waarom kapitein Coppin sedertdien te Swansea woonachtig is. «En tout cherchez la femme» zegt een oude Franse leuze en wij mogen er bijvoegen dat, bijna 40 jaar later, kapitein Coppin nog altijd tevreden is met deze toestand.

HET EINDE VAN DE O.86 «GEORGES EDOUARD»

Terwijl men, in juli 1941 aan het vieren was van de deelneming van de O.86 «Georges Edouard» aan de ontruiming van Duinkerke, was dit prachtige vaartuig sedert reeds vijf maanden een tragisch wrak op de zuidkust van IJsland.

In het artikel gewijd aan de O.88 «John» hebben wij gezegd dat dit vaartuig, dat vroeger vanuit Milford Haven had gevaren bij zijn eerste reis vanuit Fleetwood verging en dit bij stranding op IJsland op 13 februari 1941. Wij hebben ook gezegd dat vijf bemanningsleden het leven verloren in afschuwelijke omstandigheden. Kapitein Robert Rycx heeft ons verteld :

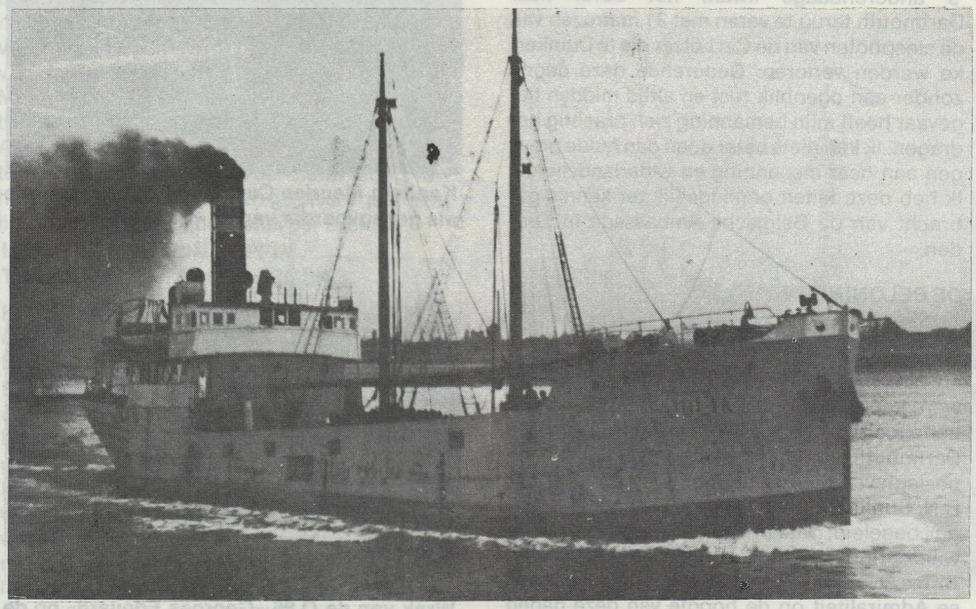
« Ondertussen was er van de rederij «Pêcheries à Vapeur» ook een schip naar Fleetwood gekomen, de O.86 «Georges Eduard» met als schipper Frans Hallemeersch. Bij zijn eerste reis op IJsland liep hij vast op het lage land. Het schip was verloren en de bemanning in een vreselijke toestand gebracht. Twee mannen zijn verdronken en twee andere van ontbering omgekomen. Het moet verschrikkelijk zijn wat die mensen daar hebben meegemaakt. Toen zij zagen dat het schip verloren was zijn zij aan land gegaan en in een huisje terecht gekomen zoals je er daar veel ziet met voedsel en kleding voor schipbreukelingen. Het noodlot wilde dat er enkele dagen tevoren ook een schipbreuk was geweest zodat er niets meer aanwezig was in dat huisje. Er werd besloten verder landinwaarts te trekken om hulp te zoeken. Toen dit geen onmiddellijke resultaten opleverde besloten zij zich te splitsen in twee groepen : één onder de leiding van de kapitein en een ander met de stuurman. Het is in de groep van de stuurman dat het eerste slachtoffer gevallen is. Cyriel Coulier was zijn naam. De man kon niet meer verder. Hij maakte een gat in het ijs, verborg er zijn hoofd in en is zo gestorven van kou en ontbering. De anderen konden niets anders dan hem achterlaten. De twee groepen ontmoetten elkaar bij een boerderij. Op enkele meters van de boerderij heeft de kapitein ook een man moeten achterlaten. Het was Raymond Dedrie. Hij werd dadelijk door de bewoners gehaald maar was reeds overleden. De ontberingen die deze mensen hebben doorgestaan grenzen aan het ongelooflijke. Wanneer je deze mensen hoorde vertellen kreeg je de rillingen op je lijf. De meesten hebben er ook iets van overgehouden hetzij bevroren handen of voeten of ongeneeslijke bronchitis. »

Bij ministerieel besluit van 18 september 1942 werden de volgende namen in het «Gulden Boek van het Zeewezen» ingeschreven :

355 Hallemeersch Frans - schipper
356 Gonsales Georges - stuurman
357 Goetghebeur Jules - 1ste motorist
358 Mares Maurice - 2de motorist
359 Janssen Charles - kok
360 Delanghe Emile - matroos
361 Bauwen Victor - matroos

ten posthume titel :

362 Dedrie Raymond - 3de motorist
363 Coulier Cyriel - matroos
364 Debrock Gerard - matroos
365 Rouzee Gustaaf - matroos
366 Caullet Theodoor - lichtmatroos



s.s. «Julia» — Rederij Belgica Antwerpen.



«Miraut», mascotte van de «Julia» bij de ontscheping in Normandië. Foto genomen achter het huis van zijn meester te Swansea. Het hondje overleed in 1947.

Men bemerkt dus dat er wel vijf slachtoffers zijn te betreuren en dat de motorist Mares of Marese die te Duinkerke was geweest nog aan boord stond. De lezer heeft zeker reeds opgemerkt dat de schrijfwijze van de namen en voornamen in het «Guldenboek van het Zeewezen» soms verandert.

WAT GEBEURDE DAARNA MET DE «JULIA» EN KAPITEIN COPPIN ?

Vanuit Dartmouth begaf de «Julia» zich naar Brest om zijn lading kolen te lossen. Hij verbleef daar van 8 tot 18 juni, dag vóór de ontruiming van de haven. Hij kwam te Swansea terug. Daarna begon een lang tijdperk van kustvaart rondom de Britse Eilanden, meestal met kolen aan boord. De «Julia» kwam toch dikwijls te Swansea die min of meer zijn oorlogsthuishaven was. Het is werkelijk een «lucky ship» geweest en het heeft al de gevaren getrotseerd (mijnen, vliegtuigen, onderzeeërs en E-boats). Gedurende negen maanden heeft kapitein Coppin zijn «Julia» verlaten om het gezag over de «Belgian Fisherman» te voeren en alzo gedurende zeven maanden dienst te doen tussen Engeland en Noord-Afrika. Kapitein Coppin heeft zijn zeemansboekje zorgvuldig bewaard waaruit blijkt dat hij op 12 oktober 1942 afgemonsterd werd van de «Julia» om dezelfde dag aan boord van de «Belgian Fisherman» aangemonsterd te worden. Op 26 juli 194 werd hij aan boord van de «Belgian Fisherman» afgemonsterd en de volgende dag werd hij opnieuw aan boord van de «Julia» aangemonsterd. Van 9 december 1943 tot 2 maart 1944 was hij met verlof wegens ziekte.

Hij kwam aan boord van de «Julia» juist terug om aangeworven te worden «aan bijzondere voorwaarden voor dienst in verband met de bevrijding van Europa». Hij kreeg voor deze gelegenheid een bijzondere «Card» met een nummer en voor kapitein Coppin was dit nr 1. Vanaf de eerste uren van de ontscheping in Normandië (sector OMAHA) tot 13 juni heeft de «Julia» onophoudend tussen Engeland en de stranden van Normandië gevaren om springstoffen en benzinebussen aan te brengen. Vooral gedurende de eerste uren, onder de zware Duitse beschieting, was dit een uiterst gevaarlijke karwei. Opnieuw is de «Julia» een

«lucky ship» geweest. De heer R. Machielsen, de huidige sekretaris van de Verbroedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij 1914-1918 en 1940-1945 was aan boord. Er was ook een «mascotte» aan boord, de hond van kapitein Coppin, «Miraut». Dit brave beestje is misschien het meest verdienstelijk lid van de bemanning geweest. Het was zo bang bij de ontploffingen ! Kapitein Coppin bewaart nog zorgvuldig een papiertje waarop de Tweede Luitenant van het Leger der Verenigde Staten John P. Mahonay van het 517 de Port Bataljon, die aan boord was met een afdeling soldaten om de lading te lossen, enkele woorden van dankbaarheid bij het afscheid heeft neergepend.

De «Julia» heeft daarna met de «gewoonlijke» oorlogsrisico's gevaren. Van 22 december 1944 tot 24 januari 1945 heeft kapitein Coppin eindelijk een ontspanningsverlof gekregen. Op 16 juni 1945 kwam de «Julia» tenslotte te Antwerpen toe. Kapitein Coppin heeft nog met dit vaartuig gevaren tot december 1947. Later heeft hij op andere Belgische schepen het gezag gevoerd, o.a. ook op de «Esso Liège».

Wij danken hartelijk kapitein Coppin voor zijn vriendelijkheid, zijn nauwkeurige inlichtingen en de originele foto's en documenten. Hij wenste een foto van de O.86 «Georges Edouard» te bekomen en hij heeft die gekregen. Bij het ontvangen heeft hij verklaard : «Dit was werkelijk een prachtige eenheid, een snel en zeevaardig schip, een echt jacht. Ik zou graag heel de oorlog meegemaakt hebben met dit schip.»

BIJLAGE 1 :
Motortreiler O.88 «John»
197,34 bt - Temse 1936 - 500 hp
Rederij «Pêcheries à Vapeur»
Oorlogsthuishaven Fleetwood
Nooit opgeëist door Royal Navy

BIJLAGE 2 :
Motortreiler O.87 «Gaby»
130,57 bt - Temse 1930 - 240 hp
Rederij «Pêcheries à Vapeur»
Oorlogsthuishaven Fleetwood
Nooit opgeëist door Royal Navy
Enige vaartuig ter beschikking van de rederij gebleven.

BIJLAGE 3 :
Belgische sleepboten te Duinkerke

Op 20 mei 1940, werden enkele Antwerpse sleepboten door de Franse Marine Nationale te Duinkerke opgeëist. Dag en nacht, onder de bommen, hebben zij bijstand geleverd.

De «Thames» (Kapitein Schuddings Lieven) vertrok op 24 mei naar Saint Malo om een gestrand schip te redden en kwam daarna terug naar Duinkerke. Op 29 mei, werd het schip door een bom op voordek getroffen en moest verlaten worden.

De «Max» (Kapitein Joukes August) en de «Vulcain» (Kapitein Depauw E.) werden, op 29 mei, door brandbommen getroffen. Ondanks dappere pogingen om te blussen, werden zij vernield. De «Elbe» (Kapitein Lusyne Julien) werd, op 2 juni, door een bom getroffen en moest verlaten worden.

Op de 2de juni heeft de overlevende, de grote sleepboot «Goliath» de bemanningsleden van de vernielde sleepboten naar Engeland overgebracht. Na de oorlog hebben de Belgische sleepboten van Duinkerke het Frans Oorlogskruis 39/45, met bronzen ster, ontvangen. De citatie aan de dagorde van de Marine Nationale zegt dat iedereen aan boord moedig en koelbloedig is gebleven.

EEN ZWARE VERVALDAG : 31/12/82 VISSERIJREGLEMENTERING VOOR DE GEMEENSCHAP NOODZAKELIJK

Met weliswaar omzeggens nog een jaar voor de boeg, komt toch de zware vervaldag van einde dit jaar gevaarlijk dichter bij. Toen Groot-Brittannië, Denemarken en Ierland op 1 januari 1973 tot de Europese Ekonomische Gemeenschap toetraden, werd in deze landen, in visserijkringen, groot bezwaar gemaakt omdat de visserijvloten van de andere landen hierdoor toegang kregen om in de kustwateren van betrokken landen te komen vissen, gezien het Verdrag van Rome gaan uitzonderingen noch diskriminaties in de behandeling van de onderscheiden partnerlanden duldde. Daarom hadden deze landen, die over een ruim kustgebied beschikten, er minstens belang bij, een en ander voor hun eigen visserij voor te behouden. Dit werd erkend door de andere partnerlanden en daarom voorzag het toetredingsverdrag bepaalde afwijkingen ten voordele van de eigen visserij voor betrokken landen. Door deze afwijkingen mochten de lidstaten de visserij in een zone tot 6 zeemijlen uit de kust, voorbehouden aan de eigen visserij en met beperkte rechten voor andere landen die over historische visserijrechten in dit gebied beschikten. Zelfde landen mochten eveneens beperkende maar geen diskriminerende maatregelen opleggen aan de visserij van de partnerlanden, dit voor beschermingsmaatregelen in een zone gaande van 6 tot 12 mijl uit de kust. Dit woordje diskriminerend werd en wordt echter nog altijd verschillend geïnterpreteerd, naar gelang het land dat de maatregelen uitvaardigt en de landen die de maatregel ondergaan. Verscheidene beschermingsmaatregelen, genomen in de laatste jaren door ondermeer Ierland en Groot-Brittannië werden dan ook niet door de Commissie te Brussel aanvaard en, omdat de betrokken landen zelf niet op deze maatregel wensten terug te komen, voor het Hof van Justitie te Luxemburg gebracht. Eén en ander eindigde dan doorgaans met een totale of gedeeltelijke veroordeling en schrapping van de getroffen beschermingsmaatregelen, met zelfs in bepaalde gevallen, waar treilers van de partnerlanden opgebracht werden, een verplichting tot schadeloosstelling.

Nu is het echter zo dat de afwijkingen voor de in 1973 toegetreden landen, slechts geldig zijn tot 31/12/1982, zo intussen geen algemeen gemeenschappelijk visserijreglement tot stand is gekomen tussen de partnerlanden. Groot-Brittannië heeft reeds verscheidene jaren het been stijf gehouden tegenover de andere landen waar het er om ging tot een gemeenschappelijk visserijreglement te komen, omdat de Britten zich hierin altijd te stiefmoederlijk behandeld voelden. Zij toonden aan dat 60 % van de vis, in de Gemeenschapswateren gevangen, gebeurde binnen de Britse tweehonderd mijlszone en dat zij bijgevolg recht hadden op een groter aandeel dan de 37 % die hen toegewezen werd. Het is duidelijk dat de ekstravagante eisen van hun eigen vissers voor een eksklusieve 50-mijlszone, reeds lang tot het verleden behoren en dat zij zelfs de eigen twaalf-mijlszone niet meer zullen halen. Het opbod vanwege de Britse ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hadden, zoals onder meer door de anti-EEG-minister Silkin uit de vroegere Labourregering, had de eigen Britse visserij gestijfd, zodanig dat Silkin zelf, en naderhand de nieuwe Britse minister Peter Walker, tenslotte de gevangene werden van de eigen departementele politiek. Een overeenkomst kwam er dus niet en de talrijke vergaderingen, gehouden in dit verband door de betrokken ministers van de partnerlanden, leidden altijd tot uitstel en afstel.

31 december 1982 : het is nu echter zo dat de betrokken Raad van Ministers praktisch veroordeeld is om tot een overeenkomst te komen vóór einde 1982. De Franse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid had onder het voorgaande presidentschap van Valerie Giscard d'Estaing, namelijk de heer Le Theule, die niet aan de dreiging van Silkin en later van het tweemanschap Tatcher-Walker wenste toe te geven, had reeds laten doorschemeren dat Groot-Brittannië tenslotte zou moeten kiezen of delen en eieren voor zijn geld kopen. De huidige Franse minister Le Pensec van de nieuwe regering Mauroy onder het presidentschap van de socialist Mitérand, volgt deze politiek. Het kiezen en delen volgt namelijk uit het feit dat de afwijkingen voorzien in het Toetredingsverdrag van 1973, slechts geldig zijn tot 31 december 1982 en vanaf deze datum, zo er intussen geen gemeenschappelijk visserijreglement tot stand is gekomen, de vissers uit de partnerlanden, om het met een lapsus te zeggen, tot op het strand mogen komen vissen van Groot-Brittannië, Ierland en Denemarken, en natuurlijk ook omgekeerd. Ofwel moeten de betrokken landen dus tot een overeenkomst komen, ofwel uit de EEG treden. Dit laatste zou echter overeenkomen met het opdoeken van de Europese Ekonomische Gemeenschap en zover zal men het nu ook wel niet drijven, niettegenstaande het heel slecht gaat tussen, onder meer de Commissie en de Ministerraad enerzijds en het Europees Parlement, waar men maar niet tot een begroting komt, weer eens omdat Groot-Brittannië onder impuls van de "IJzeren Lady" Tatcher, haar begrotingsaandeel te hoog vindt en minstens meer wenst te trekken uit de EEG dan te betalen. Dit is nu eenmaal onmogelijk omdat de administratie- en weddekosten van de EEG en van de parlementairen reeds miljarden opslorpen en deze toch door de Gemeenschap moeten gedragen worden. We veronderstellen dan ook dat er dit jaar een gemeenschappelijk visserijreglement komt, zoniet zou, zo de Britten eisen blijven stellen die niet aanvaardbaar zijn en elkeen het been stijf houdt, er een onoverzichtelijke situatie ontstaan met misschien een verlenging van de afwijkingen van het Toetredingsverdrag, waardoor we meer dan waarschijnlijk terug aan driemaandelijke verlengingen van het voorlopig reglement toe zullen zijn, ofwel een uittreden van Groot-Brittannië uit de Gemeenschap, waardoor de partnerlanden voor hun visserij in de Britse visserijlimieten, verplicht zouden zijn bilaterale overeenkomsten met Engeland af te sluiten. We vragen ons hierbij af wat België dan zou te bieden hebben. We mogen dus besluiten dat 31 december 1982 ook een fatidieke datum zou kunnen worden voor onze visserij, vooral omdat in Groot-Brittannië de meningen over het nut van de EEG nogal fel verdeeld blijken.

VOORLOPIGE VERKOOPSOVEREENKOMST EN OPTIE-KONTRAKT

1. — Vooraleer koper en verkoper van een onroerend goed voor de notaris verschijnen voor het verlijden der akte, hebben zij meestal reeds schriftelijk onderhands hun akkoord vastgelegd, in een zogenaamde «voorlopige verkoopsovereenkomst» of «kompromis».

Aan het opstellen hiervan wordt over het algemeen te weinig aandacht besteed hoewel de partijen door het ondertekenen ervan reeds definitief tegenover elkaar verbonden zijn, de verkoper om de eigendom van het goed over te dragen, de koper om een welbepaalde prijs ervoor te betalen.

Daarom doen beide partijen er best aan hun notaris te raadplegen vóóraleer deze kompromis op te maken en te ondertekenen. Tot aan het verlijden van de notariële akte — die de titel van de koper tegenover derden moet vormen — verlopen immers meestal verscheiden weken, tijdens welke de notaris allerlei wettelijke formaliteiten en opzoekingen moet verrichten, om uit te maken of er geen verkoopsbelemmeringen bestaan (bekwaamheid en bevoegdheid van de verkoper, hypothekaire toestand van het goed, erfdienstbaarheden, gebruikstoestand, stedebouwkundige situatie, enz.).

Bij het opstellen van de voorlopige verkoopsovereenkomst dient reeds met al deze mogelijke belemmeringen rekening te worden gehouden; hiervoor alleen is het advies van de notaris reeds onmisbaar. Even nuttig is dit advies bijvoorbeeld voor de juiste beschrijving van het goed, voorwerp der overeenkomst, de modaliteiten van betaling (voorschot; uitdrukkelijk ontbindend beding in geval van niet-betaling binnen de bepaalde termijn...), en de mogelijkheid voor de verkoper die geen beroepsbouwer is om toch te verkopen met toepassing van de BTW in plaats van het registratierecht, in geval het een nieuwbouw betreft. In dergelijk geval moet nl. in de eerste verkoopsovereenkomst reeds melding worden gemaakt van de voorafgaande optie-verklaring die de verkoper op het konrolekantoor der BTW van zijn woonplaats moet afleggen, en van het inzicht van de verkoper om de verkoop met toepadssing van de BTW te doen.

Als de verkoop immers gebeurt vóór het einde van het jaar dat volgt op het jaar waarin de eerste inkohiering voor de onroerende voorheffing heeft plaatsgevonen, kan deze verkoper kiezen voor verkoop der gebouwen met BTW, zodat hij alle door hem zelf betaalde BTW terugkrijgt (op het gedeelte van de prijs dat beantwoordt aan de prijs van de grond blijft natuurlijk het registratierecht verschuldigd).

Het kan ook interessant zijn om een scheidsrechterlijke klausule in te lassen, zodat als de koper in gebreke blijft zijn verplichtingen na te komen, men een scheidsrechterlijke beslissing kan uitlokken om de verkoopsoverenkomst te ontbinden, op een snellere en eenvoudiger wijze dan wanneer men hiervoor een in kracht van gewijsde gegaan vonnis of arrest zou moeten bekomen. Enkel op die manier (dus vonnis, arrest of uitvoerbaar verklaarde scheidsrechterlijke uitspraak), kan men nl. teruggave bekomen van de reeds betaalde registratierechten of vermijden dat deze rechten opeisbaar worden.

Indien men in der minne de overeenkomst ontbindt zou de fiskus zelfs tweemaal registratierechten kunnen heffen : éénmaal op de overgang van het goed van de verkoper naar koper en éénmaal op de terugkeer van het goed !

Dikwijls komen partijen ook overeen dat de verkoop pas zal tot stand komen door het in vervulling gaan van een opschortende voorwaarde, afhankelijk van de wil van een derde persoon. Zo bijvoorbeeld de voorwaarde dat de kopers binnen een zekere termijn een hypothekaire lening bekomen bij een bepaalde kredietmaatschappij, voor een bedrag gelegen tussen een bepaald minimum en maximum, tegen normale leningsvoorwaarden; waarbij de kopers zich ertoe verbinden al het nodige te doen om deze lening te bekomen.

Ook het overleggen door de verkopers van een stedebouwkundig attest dat laat voorzien dat het bouwen van een woning op het verkochte perceel zal toegestaan worden, zonder dat hiertoe abnormale lasten worden opgelegd, maakt zo'n opschortende voorwaarde uit.

Verder kan de verkoop nog worden gedaan onder de opschortende voorwaarde dat het verkochte goed vrij zou worden gemaakt van elk gebruik tegen de dag van de ondertekening van de notariële akte; daartoe verbinden de kopers zich dan alle nodige stappen te doen bij de huidige gebruikers, en onder meer aan hen, indien nodig, een opzeggingsvergoeding te betalen ten belope van een bepaald maximum bedrag.

2. — Een duidelijk onderscheid moet worden gemaakt met het «optie-kontrakt» : hier betreft het een éénzijdige belofte — meestal tot verkoop — waarbij alleen de verkoper voorlopig en voor een bepaalde termijn gebonden is; de koper heeft bedenktijd. De belover is dus onherroepelijk verbonden de verkoop uit te voeren indien de begunstigde tijdig de wil uitdrukt het goed te verkrijgen, voor zover partijen de wil hebben zich te verbinden en het eens zijn over de verkochte zaak en de verkoopprijs.

Daar het om een (meestal ook onderhands) kontrakt gaat, vereist deze eenzijdige verkoopbelofte een wederzijdse toestemming, dus aanbod en aanvaarding. Deze aanvaarding mag niet verward worden met het «lichten» van de optie : ze heeft slechts als gevolg dat de belofte definitief vastgelegd wordt en terugtrekking ervan niet meer mogelijk is.

Gedurende de termijn van de optie blijft de optiegever weliswaar eigenaar van de zaak en bewaart hij er het genot en beheer van, doch hij mag niet meer vrij beschikken over het goed; best wordt in het optiekontrakt bepaald dat geen enkel huurkontrakt zonder toestemming van de optiegenieter zal mogen toegestaan worden.

Als de optie dan gelicht wordt, ontstaat de verkoop zonder terugwerkende kracht. Het lichten der optie is eveneens aan geen enkele rechtsvorm onderworpen, doch geschiedt best door direkte ondertekening van de notariële verkoopakte met betaling van de prijs; anders is er immers opnieuw een onnodige termijn van onzekerheid tussen het ondertekenen van een onderhandse verkoopsovereenkomst en het verlijden der akte ontstaan. Voorwaarde voor dit onmiddellijk verlijden der akte is natuuurlijk dat de notaris tijdig door de optiegenieter wordt ingelicht over zijn voornemen.

Bij het opstellen van het optiekontrakt kunnen ook allerlei voorwaarden worden bedongen, die dan gewoonlijk in de definitieve, officiële koopakte worden overgenomen.

De belofte kan verder kosteloos worden toegestaan ofwel tegen een bepaalde prijs, door de genieter te betalen wegens, en volgens, de termijn van het vastleggen van het goed. Indien de optienemer de optie licht binnen de hem opgelegde termijn, kan dit bedrag dan aangezien worden als een voorschot op de koopprijs. In het ander geval zal dit bedrag bij het vervallen van de termijn aan de optiegever ten goede komen.

Het recht van de optiegenieter vervalt, zodra de termijn van geldigheid van de belofte voorbij is. Hetzelfde geldt als het goed, voorwerp der belofte, tenietgaat (behoudens de eventuele schadevergoeding en intresten of de indeplaatsstelling).

3. — Samenvattend kunnen we dus stellen dat met een «voorlopige verkoopsovereenkomst» de koop reeds voltrokken is, omdat er wederzijdse toestemming van de partijen is omtrent de zaak en omtrent de prijs. De koop moet alleen nog worden vastgesteld — omdat het over een onroerend goed gaat — in een officiële, notariële akte. Elke partij kan de andere ertoe dwingen, desnoods langs gerechtelijke weg, die akte te laten opmaken en te ondertekenen.

Bij een optie-kontrakt gaat het enkel om een eenzijdige verkoopbelofte, die voor de eigenaar slechts de verbintenis tot stand brengt om iets te doen (nl. zijn goed te verkopen); maar toch voltrekt de uitoefening van het optierecht door de begunstigde de verkoop en maakt ze het hem mogelijk de uitvoering ervan te vervolgen.

EEG

Op een schriftelijke vraag gericht aan de EEG-ministerraad door Lord O'Hagen, lid van het Europees Parlement over het illegaal vangen, aan land brengen en verkopen van haring, kreeg betrokkene een nietszeggend antwoord dat de Raad overtuigd is van de noodzaak om er voor te zorgen dat de communautaire voorschriften voor de visserij in acht genomen worden en daarom van oordeel is in een zeer nabije toekomst de nodige maatregelen hieromtrent te treffen !

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

OOST-DUITSLAND

De Oostduitse scheepswerf van Stralsund, gekend wegens de bouw van de grote super-Atlantiektreilers voor de Sovjet-Unie, heeft nu een nieuw prototype ontwikkeld voor een kleiner hektreiler diepvriezer van slechts... 62 meter lang, die onlangs proefvaarten liep. Rusland heeft hiervan nu reeds... 100 eenheden besteld die in de eerstvolgende drie jaren dienen geleverd te worden. Dit maakt dus meer dan 30 per jaar ! Door een zeer moderne uitrusting van deze treilers, die zelf de seinevisserij uitoefenen of overladingen op zee kunnen opnemen, is de bemanning herleid tot 40 man. De schepen kunnen ook in tropisch gebied optreden. Het is gemakkelijk dit te financieren. 't Is de Staat en zo er oorlog komt, zijn deze schepen van groot nut voor andere doeleinden.

INDIE

Nederlandse werven zullen een twaalftal treilers bouwen voor Indië die speciaal aangepast worden voor de visserij in Indische wateren. Er worden koeltanks voor het bewaren van de vis in ijswater voor een kapaciteit van 50 ton ingebouwd. De treilers zullen ongeveer 30 miljoen fr. kosten. Een achttal bouworders werden in andere landen geplaatst. Voor vissersvaartuigen in Indië zelf gebouwd krijgt men van de Indische regering 95 % kapitaal onder vorm van leningen verspreid over 15 jaar en aan lage rente. Voor vaartuigen in het buitenland gebouwd krijgt men 90 % onder vorm van lening. Het gaat over middenslagtreilers.

▲

In het Indisch vijfjarenplan, lopende van 1980 tot 1985 had men de aanschaffing van 350 diepzeetreilers voorzien. Aan de huidige aanschaffingsprijzen voor dergelijke vaartuigen is het echter zeer onzeker dat hiervan veel terecht zal komen. Dit zou anders een vet kluifje geweest zijn voor veel buitenlandse werven.

ALASKA

Voor de kusten van Alaska in de 200 mijlszone van de Stille Oceaan oefenen de Amerikanen en Russen een gezamelijke visserij uit. Grote en moderne Amerikaanse treilers vangen de vis in deze visrijke wateren en landen deze rechtstreeks aan boord van Russische faktorijschepen waar de vis, gekuist, versneden en gediepvriesd wordt. Voor deze doeleinden werd een gemengd Amerikaans-Russische maatschappij opgericht. Van de slechts zes duizend ton die op de Russische faktorijschepen terecht kwam in 1978 toen gestart werd, was dit reeds 30 duizend ton in 1980 en 65 duizend ton in 1981, of bijna tweemaal zoveel als de aanvoer van de ganse Belgische vloot ! Laten de twee landen politieke verschillen uitvechten, waar er samen geld te verdienen valt, zwijgt de rest.

EEG

De onderhandelingen tussen Spanje en de EEG zijn vastgelopen. De EEG stelde ten slotte 100 vergunningen ter beschikking van de Spaanse vissersvloot voor de vangst van 8300 ton vis in de Gemeenschapswateren, hetzij 42 vergunningen en tweeduizend ton vis minder dan het voorgaande jaar. Spanje verzocht om de voortzetting van de overeenkomst van 1981, hetgeen door de EEG geweigerd werd. Hierop zijn de onderhandelingen afgesprongen en blijven de 400 Noord-Spaanse vaartuigen die een beurtrol kregen in de vergunningen, inaktief in de Noord-Spaanse havens liggen. Het enige akkoord dat tussen de twee onderhandelende partijen tot stand kwam is om op 25 januari e.k. terug aan de tafel te gaan zitten. Ondertussen groeit de mistevredenheid onder de Spaanse vissers die terug dreigen alle invoer van visprodukten aan de grensposten met Frankrijk te gaan beletten.

VERENIGDE STATEN

Naar aanleiding van een ziekte veroorzaakt door een onaangepaste voeding met te veel calcium en te weinig andere bestanddelen, werden bepaalde zalmfarms op de Noord-Amerikaanse kust van de Stille Oceaan, zwaar getroffen. Vijf miljoen allerkleinste zalmpjes vonden door een oogziekte de dood, terwijl nog eens 20 miljoen andere, in totaal 16 broedfarmen, aangetast werden.

ENGELAND

De grote Schotse Redersorganisatie S.F.O. is aan een herziening bezig om de opgevangen vis wekelijks te gaan uitbetalen. Inderdaad gebeurt het nu, dat men tot 3 maand moet wachten. In perioden dat er regelmatig opgevangen wordt, ontstaat hierdoor een te groot gebrek aan inkomsten voor de reder en vissers.

▲

Vijf vissersvaartuigen zijn in de haven van Ayr op de Schotse Westkust door hun meertouwen gegaan vanwege de druk van de ijsgang. Door de intredende dooi is het ijs van de bevroren Ayr-rivier losgekomen en ijsschotsen van meer dan één meter dik en een paar meter lang zijn aan het kruien gegaan, zeewaarts toe. Verscheidene vaartuigen werden beschadigd. De vijf vissersvaartuigen, die door hun touwen gingen, dreven met de ijsschotsen mee naar zee. De kustwacht is met alle hens aan dek moeten komen, bijgestaan door vissers, om de meekruiende vaartuigen terug onder kontrole te krijgen. Verscheidene andere vaartuigen zochten een veiliger ligplaats.

▲

De konservator van het nieuwe visserijmuseum in Fleetwood dat haar deuren midden 1982 zal openen, is op zoek naar fotos die de Britse kabeljauwoorlogen met IJslandse kustwachters moeten illustreren. Groot-Brittannië kreeg hier telkens het deksel op de neus, zowel bij de uitbreiding van de visserijlimieten tot twaalf, vijftig als tot 200 mijl, uitbreiding die het niet wilde erkennen, omdat de Britse diepzeevloot voornamelijk de kabeljauwsoorten ging wegvissen rond IJsland.

▲

De EEG stuurde op 26 januari een teleks aan het Brits ministerie die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft om te vragen de haringvisserij in het zuidelijk deel van de Noordzee voor de Britten te sluiten waar de Britse vissers een kontingent kregen van 2000 ton uit een gezamelijk vrijgegeven kwotum van 20 duizend ton, waaruit door onze vissers eveneens geput wordt. De Britten zouden reeds over hun individueel kwotum heen zijn.

Een vijfmanschap van de Organisatie van Schotse Vissersreders gaat met het vliegtuig, op uitnodiging van "Sovrijflot", naar Moskou om de aankopen van pelagische vissoorten (haring, makreel, sprot), die voornamelijk rechtstreeks op zee gebeurt door de faktorijschepen, te bespreken. Hieraan zullen ook schippers die bij de visserij betrokken zijn, meedoen.

▲

Ook in Groot-Brittannië en meer speciaal bij de Schotse vissers, heeft men zich verplicht gezien tot een vrijwillige beperking van de aanvoer over te gaan. Het gaat hier over schelvis, waarvan de prijs in de afslag door overaanbod op het allerlaagste peil kwam. De betrokken producentenorganisatie heeft thans de aanvoer beperkt tot 40 ben per bemanningslid en per week. Schepen die langer dan een week op zee verblijven, mogen voor de ekstra dagen die zij boven de week op zee zijn, hieraan nog 8 bennen per man toevoegen. Grotere, goed uitgeruste schepen kunnen gemakkelijk de 40 ben per man en per week overschrijden. Het is dus voor deze vaartuigen zaak om zich tot alternatieve visserijen, zoals op de koolvis, wijting en kabeljauw te wenden.

▲

Ook in Groot-Brittannië en meer speciaal bij de Schotse vissers, heeft men zich verplicht gezien tot een vrijwillige beperking van de aanvoer over te gaan. Het gaat hier over schelvis, waarvan de prijs in de afslag door overaanbod op het allerlaagste peil kwam. De betrokken producentenorganisatie heeft thans de aanvoer beperkt tot 40 ben per bemanningslid en per week. Schepen die langer dan een week op zee verblijven, mogen voor de ekstra dagen die zij boven de week op zee zijn, hieraan nog 8 bennen per man toevoegen. Grotere, goed uitgeruste schepen kunnen gemakkelijk de 40 ben per man en per week overschrijden. Het is dus voor deze vaartuigen zaak om zich tot alternatieve visserijen, zoals op de koolvis, wijting en kabeljauw te wenden.

FRANKRIJK

In de meeste Franse havens noteert men over 1982 een gevoelige achteruitgang van de haventrafiek. Aldus te Duinkerke min 8,7 %, te Rouen — 3,95 % en te Bordeaux — 9,8 %. Er wordt vooral een kleiner aanvoer van petroleumprodukten vastgesteld, hetgeen wel een gevolg is van een algemene besparingstendens, eensdeels wegens de te duur kostende prijs, anderzijds wegens het inschakelen in de landen van vervangende energiemogelijkheden. Anderzijds is het eveneens duidelijk wanneer de produktie in de nijverheid klappen krijgen en vele bedrijven sluiten of halftijds werken, de vraag naar grondstoffen en de uitvoer van afgewerkte produkten eveneens vermindert.

▲

In de havens van de Franse Vendéekust en van het eiland d'Yeu, werden in de laatste weken grote partijen heek aangevoerd zodanig, dat men met een afzetprobleem zit. Des te meer daar de Spaanse vissers de grenzen gesloten houden en de aanvoer boycotten omdat ze geen toegang tot de gemeenschapswateren krijgen. Te Sables-d'Olonnes alleen reeds kwamen verleden week maandag 32 ton aan de markt, dinsdag 22 en woensdag en donderdag

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

telkens 10 ton, dat wil zeggen nagenoeg 1500 ben in de eerste 4 dagen van de betrokken week.

▲

De Franse vissersvloot, hierbij inbegrepen de visserijvloot van de Franse eilanden St.-Pierre et Miquelon, die nabij de Canadese kust gelegen zijn, zullen in het jaar 1982 in totaal bijna 30 duizend ton bodemvis mogen wegvangen, hetgeen nagenoeg hetzelfde kontingent is als in 1981. Verder mag de Franse diepzeevloot nog 20.500 ton kabeljauw in de Golf St.-Laurent met daarbij nog 5 duizend ton in de Canadese sektor, recht voor de eilanden St.-Pierre et Miquelon vangen. Hierbij komt nog 2,6 duizend ton roodbaars en 1,5 duizend ton platvis. Deze toezeggingen aan Frankrijk gebeuren in naam van de historische visserijrechten van dit land, maar houden normaal op na 1986. Andere landen mogen in Canadese wateren in 1982 in totaal 280 duizend ton vis wegvangen. Dit laat nog altijd toe, het kontingent voor de eigen Canadese vissers met 7 % te verhogen.

▲

De Franse kleine visserij van het Baskenland in de Golf van Gascogne heeft het opnieuw aan de stok. Ditmaal echter niet met de Spaanse vissers, die er meer dan eens illegaal kwamen vissen, maar met eigen Franse vissers uit Bretagne en Vendée, die er met hun grotere treilers het bestaan van de lokale, kleine vissers in gevaar brengen. De lokale vissers beoefenen eveneens de lijnvisserij en deze worden nog al eens weggekord. Verleden week kwam het tot een regelrecht incident tussen twee vaartuigen, die beiden hun eigen aanhang opriepen. Aldus kwamen twee vloten tegenover elkaar te staan en werd er zelfs aan boord van verscheidene vaartuigen met geweren (!) gedreigd. De komst van de Franse marine kon de gemoederen niet bedaren en de Franse mariniers werden op een regen van stenen en afval onthaald. Ten slotte ging men uiteen zonder dat het tot rammingen en gevechten kwam, maar de kleine vissers uit St.-Jean-de-Luz, die zich in hun bestaan bedreigd voelen, hebben reeds laten weten dat zij het er niet bij zullen laten.

ALLERLEI

Tussen Rusland en Finland werd een bilateraal visserijakkoord gesloten met betrekking tot de zeevisserij in de Golf van Finland. De Finnen krijgen een kontingent zalm toegewezen in het Russisch gedeelte van de betrokken Golf en de Russen 3.600 ton haring en 900 ton sprot in het Finse gedeelte.

Ook in Frankrijk is de visserij en vooral dan de kustvisserij niet te spreken over de zand- en grinteksploitatie op bepaalde zandbanken uit de kust. Het projekt voor zand- en grintuitbating in de Baai van Wissant heeft dan ook onmiddellijk langs de Franse Westkust de poppen aan het dansen gebracht in de kustvisserij, zodanig dat men reeds gewaagde van een blokkade van de Noordfranse havens. Het zijn natuurlijk juist de kustbanken die voor de Kustvisserij van bijzonder belang zijn. Men heeft dan ook protestnotas gezonden aan de overheden en alhoewel men de gedachte aan een blokkade van de havens heeft laten vallen, is men toch bijzonder waakzaam gebleven.

EEN UITKOMST VOOR DE VANGST VAN TE GROTE SARDIENEN?

Het is nu reeds jaren naeen dat de Franse vissers op de zuidkusten van Bretagne grote hoeveelheden sardienen, ofwel terug in zee moeten dumpen ofwel naar de vismeelfabrieken zien verwijzen. In 1979 was dit het geval met 1.100 ton terwijl dit opliep in 1981 tot 1.600 ton. Voor de inleggerijen zijn de sardienen te groot zodat zij niet passen voor de blikjes, terwijl anderzijds de blikjesfabrieken zo maar niet kunnen overschakelen van de ene vorm op de andere. Daarbij komt nog dat de verbruikers ingesteld zijn op de normale kleine sardienen en deze ook beter van smaak vinden. Het is onder meer om deze reden dat de inleggerijen in 1981 zowat 15 duizend ton sardienen van het normale kleine type uit Italië hebben ingevoerd, zeer tot grote ontevredenheid van de Franse sardienenvissers.

Het is duidelijk dat men zich in de streek van Bretagne gebogen heeft over het probleem van de vangst van te grote sardienen en dit in het bijzonder op het vinden van een afzet voor deze vis. Dit werd gedaan in overeenkomst tussen de aanvoerders en de viskoperskoöperatieve van Morbihan en Loire-Atlantique. Hiermede is men reeds in 1980 begonnen. De valorisatie van de grote sardienen zou gebeuren door het samenstellen van nieuwe produkten waarin het sardienenvlees het voornaamste ofwel een groot aandeel zou krijgen. Men heeft in het bijzonder uitgekeken naar verwerkingen voor de sardienenfilets die men in blokken diepvriest om dit daarna te gebruiken in vispreparaten, worsten, konserven ofwel gerookt. Onder meer werden deze produkten ten toongesteld in het salon van zeevisprodukten te Lorient die verleden zomer gehouden werd. De verkoop hiervan start traagjes zegt de verkoopsdirecteur, maar dit is nu eens het lot van alle nieuwe produkten die eerst gekend en aanvaard moeten worden door het publiek. Ook kijkt men uit om de bevroren sardienenfilets over de grens uit te voeren. De konkurrentie met de haring- en makreelfilet is op dit gebied echter groot, niettegenstaande men beweert dat het vlees van de sardien fijner is. Een moeilijk te nemen handikap is echter het feit dat de sardienenfilet duurder ligt vooral met de bestaande diepvriestunnels. Men zoekt dan ook naar een meer aangepast materieel, een kontinu-diepvriestunnel die terzelfdertijd zou dienen voor filets van kleine wijting en voor de sardienen. Dit zou echter terug een investering van tien miljoen B.fr. vergen en voor de betrokken viskoperskoöperatieve een zeer moeilijk haalbaar bedrag. We voegen hier zelf nog aan toe, dat, om de sardienenfilet ingang te doen vinden, men omgekeerd andere visfilet buiten moet krijgen. Een juistere oplossing ter bevoordeling van de visserij, ware het visverbruik te stimuleren en de algemene afzet te doen verhogen, in plaats van een visfilet buiten te krijgen voor een andere vissoortfilet.

IJSLAND

In IJsland wordt er om de drie maand een overeenkomst gesloten tussen de producenten-aanvoerders van de vis en de verwerkingsindustrie. Dit is ook wel nodig omdat de inflatie in IJsland grote afmetingen aanneemt en op jaarbasis meer dan eens de 30 % overschrijdt. Gezien er geen overeenkomst tot stand kwam tussen de rederijen en de verwerkingsbedrijven voor het eerste kwartaal zijn in IJsland de schepen praktisch allen binnen gebleven in januari van dit jaar. Hierdoor waren de verwerkingsbedrijven dan verplicht 13 duizend werknemers werkloos te stellen.

„HET VISSERIJBLAD"

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

ONTWERP VOOR EEN VRACHTSCHIP VAN 30.000 BRT OP ZEILEN

De scheepswerven van Cockerill Antwerpen koesteren een ontwerp voor een vrachtschip van 30 duizend ton dat hoofdzakelijk zou voortgestuwd worden op zeil en zou ingezet worden in de Atlantische Oceaan voor het transport in vrac. Het zou het eerste vrachtschip zijn op zeilen van dergelijke afmetingen. De Japanners bouwden wel een tankschip hoofdzakelijk op zeil, maar dit meet slechts 1.500 Brt. Een Zweedse firma zou voor de zeilen, de stalen masten en het bedieningsapparatuur zorgen, terzelfdertijd voor een deel van het investeringskapitaal. Er zouden 27 bemanningsleden aan boord zijn hetgeen voor een zeiler en zeilbediening, die echter ten zeerste geautomatiseerd zou zijn, aan de lage kant ligt. Het vaartuig zou 167,5 m. lang zijn en over twaalf duizend vierkante meter zeil beschikken, die in de Noord-Atlantische Oceaan voor een gemiddelde overtochtsnelheid van 12 knopen per uur zouden zorgen, snelheid die zelfs bij harde wind zou kunnen opgedreven worden tot 20 knopen, maar omgekeerd heel wat lager zou liggen bij flauwe winden. De zeilen, tien per mast, zouden uit synthetische stof vervaardigd worden. De grote mast zou een hoogte van 85 meter bereiken (!) of de hoogte van een torengebouw met 30 verdiepingen. De Cockerill scheepswerven van Antwerpen zouden moeten klaar zijn met alle voorstudies om op het laatst van 1984 met de bouw te beginnen. Wij zelf vragen ons af of dit ontwerp ooit het licht zal zien omdat het niet onmogelijk is dat de Cockerill-scheepswerven tegen deze datum reeds lang van de plank zullen gevaagd zijn, gezien hun huidige financiële moeilijkheden en de syndikale akties die alles naar de vaantjes helpen. Verder zijn dergelijke toekomstprojekten heel gevaarlijk om uit te voeren, niet alleen omdat men niet weet wat de praktijk zal geven, maar ook vanwege heel wat onzekere innovaties.

Graag zouden we ook eens willen vernemen, wat intussen de studies voor dit projekt reeds aan de Cockerill-scheepswerf gekost hebben.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

Reeds vóór het einde van januari bereikte de aanvoer in de mosselveiling van Yerseke een miljoen ton (ton = 100 kgr.). Men schat dat men dit seizoen de 1,2 miljoen ton zal bereiken, hetgeen een uitzonderlijk goed resultaat is. De schipper van de mosselschuit "YE 20" die de miljoenste ton aanbracht, werd in de bloemen gezet. Ook op basis van de kwaliteit en de verkoopcijfers is 1981/82 een zeer goed mosseljaar.

▲

De gemeentelijke visafslag Urk beschikt nu over een nieuwe opvoerband voor haar kistenspoelmachine. Dit zal natuurlijk nu het werk bespoedigen en vergemakkelijken. Regelmatig dienen in de Urker visafslag per week meer dan 30 duizend plastieken visbakken schoon gemaakt te worden, en in topweken zelfs 35 duizend ! Er bestaan nu zelfs kistenspoelmachines met speciale opvoerbanden waar men de op elkaar gestapelde ledige bakken bij middel van een heftruck op kan plaatsen. De opvoerband en de machine zorgt zelf voor het uit elkaar nemen van de bakken, het zuiveren, het afvoeren van het vuil en aan de andere kant van de machine voor het terug in elkaar stapelen van de bakken, zodat men deze terug met een heftruck kan wegnemen !

▲

De eerste vrijdag van februari had de technische proefvaart plaats van de "UK 183", die door een scheepswerf in Den Helder volledig werd gebouwd. Het is de zoveelste nieuwe hektreiler voor de bokkenvisserij. Na een gaslaagde proefvaart zal deze nieuwe kotter zo spoedig mogelijk in zee steken voor de maidentrip. Het schip beschikt over een Bolnes motor van... 1800 Pk. !

▲

Bij een scheepswerf in Urk is het casco van de nieuwe "KW 45" van stapel gelopen. Dit zoveelste nieuw Nederlands vaartuig met een lengte van 39,25 m., gaat nu zijn voltooiing tegemoet. Dit vaartuig krijgt een motor voor het gebruik van zware olie. En dan maar klagen in Nederland, dat men niet rond komt met de, aan de Nederlandse visserij toegewezen kwota !

▲

Nederlandse vissers hebben bezwaren tegen het feit, dat stukgescheurde Deense netten die de wrakken omspannen, en achter blijven, eeuwig blijven vissen omdat deze netten uit perlon of nylon zijn en niet vergaan in het zeewater. Deze stukken netten richten aldus bijzonder zware schade aan omdat de vis die in deze stukken netten en in de mazen gevangen geraakt, voor de voortzetting van de soort verloren is, terwijl er anderzijds niemand iets aan heeft. De Deense wrakkenvisserij is dus een visserij die zeer schadelijk uitvalt voor de kabeljauwstand.

▲

Met ingang van 4 februari werd door de Nederlandse minister De Koning de visserij op haring in het zuidelijk deel van de Noordzee en in het oostelijk deel van het Engels Kanaal, voorlopig verboden, daar volgens beschikbare gegevens de in 1981 toegewezen beschikbare haring volledig is opgevist.

▲

In Nederland is beslag gelegd op de opbrengst van illegaal aangevoerde haring. In de Nederlandse Staatscourant verscheen inderdaad dat vanaf 4 februari in de zuidelijke Noordzee geen haring meer mocht gevist worden en daarom werd, onder meer op 9 februari door de Algemene Inspectiedienst in verscheidene Nederlandse havens ingegrepen. De Nederlandse visserij verdedigt zich met te wijzen op het feit, dat wel het vissen verboden is, maar... niet het aanvoeren (?) Ook dat vroeger de reders nog afzonderlijk per aangetekend schrijven verwittigd werden en dat dit nu is uitgebleven.

▲

De Denen hebben zich beklaagd over het feit dat hun netten die zij over de wrakken spannen om de kabeljauw te vangen door, niet-te-nauwnemende Nederlandse vissers weggekord worden, en soms zelfs met inzicht om de netten te plunderen. Een reactie van bepaalde, met de vinger gewezen Nederlandse schippers is de opmerking, dat de Denen hun netten zo wijd spannen, dat een ander die tussen twee wrakken door wenst te korren, wel niets anders overblijft dan de kans te riskeren de Deense netten aan te korren. Verder dat afdoende bebakening en verlichting op de jollen van de Deense vissers ontbreekt.

▲

In Nederland en meer in het bijzonder te Colijnsplaat, maakt men zich altijd meer en meer zorgen over het dichtslibben van de vissershaven. Verleden jaar moest een baggersmaatschappij tot vijfmaal toe inspringen om de toegang tot de vissershaven nog enigszins mogelijk te maken. Deze toestand verergert echter voortdurend zodanig, dat men vreest voor de te hoge onderhoudskosten die ten slotte niet meer haalbaar zouden kunnen worden.

▲

Het Ontwikkelings- en Saneringsfonds voor de Visserij in Nederland kreeg reeds sinds drie jaar geen toelage meer uit de begroting van Landbouw en Visserij. Deze fondsen zijn thans zo goed als ledig. Wil men de werkgelegenheid in de visserij stimuleren en de modernisatie in stand houden in de Nederlandse Visserij dan zal de regering in het algemeen en het departement van Landbouw en Visserij in het bijzonder, het over een andere boeg moeten gooien.

43 FAKTORIJSCHEPEN VERZOCHT FALMOUTH-AREA TE VERLATEN !

Het Britse ministerie heeft zich verplicht gezien in te grijpen om de Britse aanvoer van makreel vooral naar de voor de rede en in de omtrek van Falmouth liggende faktorijschepen een halt toe te roepen.

Reden daartoe is het feit, dat de Britse pursenetseiners zich niet houden aan het hen toegekend kwotum en dat men overtuigd is, dat dit reeds lang overschreden is.

Om de medewerking van de faktorijschepen te bekomen werden alle kapiteins op een bijeenkomst in Falmouth uitgenodigd waar hen bericht werd, zo zij zich leenden de makreelreglementen te overtreden, zij zich zouden bloot stellen aan vervolgingen.

In dit verband werden visserij-inspecteurs uit andere gebieden naar Falmouth aangetrokken om desnoods effektief in te grijpen en de Britse reglementen te doen naleven.

Aan dezelfde schippers werd gevraagd hun boeken voor te leggen of inlichtingen te bezorgen met betrekking tot de op zee overgenomen tonnage makreel. Deze inlichtingen worden nagetrokken door de Britse visserij-inspecteurs evenals de makreel aan boord van de zowat 70 seinetreilers.

Op een bijeenkomst door de Britse schippers aangevraagd, heeft men deze trachten te overtuigen van de noodzaak de kwota te eerbiedigen omdat het hier gaat om een Engelse visrijkdom, die de eigen schippers aan het verkwanselen zijn. Gezien de eerder beperkte toegekende kwota, had men gehoopt dat heel wat minder Schotse treilers naar het zuiden zouden komen afzakken.

In elk geval had men nooit 70 eenheden verwacht, die zich op de makreelvisserij in Cornwall zouden ingezet hebben. Over het algemeen deed men de indruk op, dat de kapiteins van de faktorijschepen akkoord gingen met de door het Britse ministerie getroffen maatregelen.

Anderzijds werd vastgesteld dat de boeken over het opnemen van makreel van de Britse seiners, vooral bij de schepen uit Rusland en Bulgarije nauwgezet werden bijgehouden, hetgeen bv. niet het geval was bij de Polen, die dus in het bijzonder in het oog zullen dienen gehouden te worden.

In dit verband dringt de Zuid-West Producentenorganisatie verder aan op het uitreiken van vergunningen voor de makreelvisserij. Thans mag elk Brits vaartuig vrij vissen, voor zover de kwota niet overschreden worden.

De Britse Zuid-West Producentenorganisatie heeft altijd bezwaren en protesten laten horen, vooral tegen de grote Schotse seinetreilers die in massa de makreel komen wegvissen, namelijk een vissoort die de lokale vissers van zuidwest Engeland altijd zowat als een eigen visserij hebben beschouwd.

Voor de middenstand uit Falmouth zal het zeker geen bijzonder goed nieuws zijn, dat de faktorijschepen opdracht kregen het gebied rond Falmouth te verlaten, omdat zij aardig van bunkering en bevoorrading van deze buitenlandse schepen en bemanning profiteerden. De ene zijn dood is de ander zijn brood, zegt het spreekwoord !

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IERLAND

Twintig Spaanse schippers die wegens illegaal vissen in de Ierse 200-mijlszone opgebracht werden tussen augustus en december 81, verschenen in januari voor de Ierse rechtbank van Galway en werden in totaal veroordeeld tot 21,3 miljoen B.fr. boetes en tot 11 miljoen B.fr. kosten voor het vrijkopen van vangst en vistuig. Het is dus niet alleen in de Franse wateren van de Golf van Gascogne, dat de Spanjaarden aan dievetrekjes toe zijn.

▲

In de Ierse afslagen is in de loop van 1981 6 duizend ton vis opgevangen voor een waarde van 33 miljoen B.fr. De voorzitter van de Ierse producentenorganisatie heeft er de regering op gewezen, dat het absoluut noodzakelijk is dat men uitvoermogelijkheden ontdekt voor het afvloeien van de regelmatig opgevangen vissoorten.

ALGEMEEN

Volgens een verordening genomen door de Ministerraad van de Gemeenschap en verschenen in het publikatieblad, luidende "De Lidstaten" treffen de nodige maatregelen om aan alle vissersvaartuigen die onder de vlag van één der Lidstaten waren, gelijke voorwaarden te verzekeren ten aanzien van de toegang tot de havens en het gebruik van de inrichtingen, van alle uitrustingen en technische installaties. Hieruit volgt dus, dat de alom verspreide gewoonte om de vissersvaartuigen uit de andere Lidstaten, slechts nà de eigen vaartuigen te laten verkopen in de afslag, in overtreding is met art. 27/2 Titel V Alg. Bep.

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

NOORWEGEN

Zowat 30 kustvissers uit het Noorden van Noorwegen in de streek van Tromsoë (het haventje Senja), hebben het verbod op het vissen van kabeljauw in de eerste tien dagen van januari naast zich neergelegd. Ze vierden hun netten uit onder de neus van de kustwacht. Ze geraakten echter hun vis in de afslag niet kwijt omdat de handelaars en visverwerkingsbedrijven verwittigd werden dat hun subsidies geschorst zouden worden indien zij illegaal gevangen vis zouden afnemen. Nadat aldus verscheidene duizenden kgr vis terug in zee diende geworpen te worden, verkozen de weerspannige vissers dan maar de overige dagen binnen te blijven.

ALLERLEI

Van zes Poolse fabriekschepen, elk 89 meter lang, moesten 40 bemanningsleden vervangen worden die in het Canadese Vancouver aan land gingen en niet meer wensten terug aan boord te komen, als gevolg van de relletjes in Polen. De vervangende veertig bemanningsleden werden met het vliegtuig uit Polen naar Vancouver overgevlogen.

VERENIGDE STATEN

De Verenigde Staten oefenen een ekonomische druk uit op Mexico om de toelating af te dwingen voor hun vissersvaartuigen in de Mexicaanse 200-mijlszone op de tonijn te mogen vissen. Thans wordt door de Verenigde Staten overwogen een embargo te leggen op de invoer van Mexicaanse garnaal, die voor de Mexicaanse uitvoer een waarde betekent van 14 miljard B.fr. Reeds verscheidene malen werden Amerikaanse tonijnvissers die in de Mexicaanse visserijlimieten op de tonijn visten, opgebracht door de marine en tot zware boeten veroordeeld. De Verenigde Staten erkennen de Mexicaanse 200-mijlszone niet.

NIEUW-ZEELAND

De Nieuw-Zeelandse Visserijdienst heeft een vertegenwoordiging naar de Verenigde Staten gestuurd voor de uitvoer van goudkleurige diepzeebaars die als filetvis zeer gewaardeerd wordt. De vertegenwoordiging bleef vijf weken in de Verenigde Staten en heeft vooral kans om in hun opdracht te slagen in de Staten Texas en Zuid-Californië.

FRANKRIJK

In Frankrijk wordt door het Ministerie van de Zee, onder leiding van Minister Le Pensec, naar een verbetering van de kommunikatiemiddelen gestreefd tussen de vissers op zee en de familieleden thuis. Hiervoor werden kontakten gelegd met de Minister die departement Post, Telegraaf, Telefonie en Radio onder zijn bevoegdheid heeft, om de kommunikatiemiddelen tussen land en zee te vergemakkelijken. Dergelijke verbetering van de kommunikatiemiddelen tussen visser en familie, zou zeker eveneens goed ontvangen worden bij ons.

▲

De "Caprice des Océans", een vissersvaartuig van slechts 20 m., heeft verleden week in het Franse Concarneau het rekord van besomming voor vaartuigen van zijn categorie gebroken door 1,2 miljoen B.fr. te maken. Het vaartuig had na een tien dagen lange visserij, onder meer 167 bakken staart en 8 bakken tarbot in de afslag kunnen zetten.

DE CIJFERS VOOR DE CANADESE ZEEHONDENJACHT VRIJ GEGEVEN

Door het Canadese parlement is het aantal zadelrobben dat in 1982 mag gejaagd worden, op 186 duizend vastgelegd. Toch nog altijd 18 duizend meer dan in het voorgaand jaar. Het is vooral de visserij die aangedrongen heeft op een substantiële vermindering van het aantal robben, die een werkelijke bedreiging vormen voor de visstand. Als we weten, wat zo een rob op zijn dagelijks menu aan vis verorbert en verder nog evenveel uit jagersgenot en instinkt onherstelbaar kwetst dan wordt het bezwaar van de visser begrijpelijker. Aan het gekweel en bezwaar van de „groenen" hebben de vissers dan ook geen boodschap.

Canadese jagers mogen 151 duizend robben doden en de rest komt voor rekening van Noorse jagers en de Eskimo's. Jonge robben worden doodgeknuppeld omdat hierdoor het vel niet beschadigd wordt. Inderdaad is het robbevel van jonge robben zeer waardevol. De bepaling van het aantal te doden robben houdt in feite in dat het Canadees parlement en bepaalde andere landen, in feite een bescherming instellen van de robben. Moest er geen getal bepaald worden, dan zouden de robben wellicht met uitroeiïng bedreigd worden. De „Greenpeacers" en andere „Groenen" verstaan het echter zo niet en volgens deze mensen, zou er geen enkele rob mogen gedood worden.

Het Canadese parlement, toch min of meer beducht voor de publiciteit die jaarlijks aan het doden van de zadelrobben gegeven wordt, heeft terzelfdertijd bepaald, dat er, behalve de jagers, niemand zich op minder dan één km. van de betrokken zeehonden mag bevinden. De milieuorganisaties hebben echter reeds laten weten, dat ze zich hieraan niet zullen storen en de scènes van het doodknuppelen op film zullen vastleggen. Ook in Europa wordt tegen het doodknuppelen van robben geprotesteerd, alhoewel we menen, dat dit nog altijd beter is dan het doodschieten, dat echter meer burgerrecht verkregen heeft onder de mensen, maar waarbij meer dan eens het betrokken dier niet dodelijk getroffen wordt. Ook in het Europees Parlement wordt herhaaldelijk opgekomen tegen het doden van robben en werd vroeger reeds een motie aangenomen om alle artikelen vervaardigd uit robbenvel, voor invoer in de EEG te verbieden. Het Europees Parlement kan echter slechts adviezen voor de regeringen van de EEG doorspelen, welke niet altijd als nuttig moeten aangezien worden.