

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
Nr. 9 Vrijdag 5 maart 1982

IJSLAND WEERT ZICH TEGEN GESUBSIDIEERDE KONKURRENTIE

Zo te zien zijn de IJslandse uitvoerders van visserijproducten paraat om de strijd aan te gaan op de internationale afzetgebieden, maar zij gaan anderzijds wel stijgen t.a.v. de dumpingprijzen die in sommige landen worden toegepast ingevolge forse staatsubsidiëring in de betrokken landen.

Volgens de IJslandse minister voor Visserij Steingrímur Hermannsson, zijn deze praktijken in een versneld tempo gegroeid in de concurrerende landen. Dat zegt voornoemd minister in een voorwoord van de eerste editie van het nieuwe „Iceland Fisheries Yearbook”. IJsland, zo gaat de minister verder, is niet bij machte haar visserijindustrie te subsidiëren. De visserijsector is van ver de voornaamste inkomstenbron van IJsland en men kan de buitenlandse, staatsgesubsidieerde concurrentie alleen te keer gaan door de eigen visserij nog méér te perfectioneren en nog beter kwaliteit aan te voeren. Verder staat in het „Iceland Fisheries Yearbook” nog te lezen, dat de situatie van de IJslandse visserij er fors is op verbeterd sedert de toepassing van de 200-mijls visserijzone in 1975.

Omze beschermingsmaatregelen hebben, in de totaliteit, wel resultaten opgeleverd, aldus minister Hermannsson, maar wij moeten nu niet meteen gaan denken, dat wij niet meer kapot kunnen. Er is nog veel te doen. Kabeljauw en andere, voor ons, belangrijke vissoorten, zijn langzaam aan het herstellen en dat is voelbaar te danken aan de maatregelen die werden getroffen om de jonge vis te beschermen. Vijf jaar

geleden bestond 25 t.h. van de gevangen kabeljauw nog uit specimen van drie jaar en jonger. Nu, dat is bewezen, bedraagt die verhouding nog hooguit 5 t.h. van de vangst. Zich baserend op middellange termijn in verband met de kabeljauwvisserij, is de h. Olafur Davidson, hoofd van het Nationaal Economisch Instituut, de mening toegedaan, dat de maximale capaciteit van de stocks op ongeveer 450.000 ton per jaar kan geraamd worden.

JAARLIJKSE PRODUCTIE

Het cijfer dat voor 1981 werd opgetekend, zal op weinig na, de 450.000 ton benaderen en volgens de h. Davidsson mag men er van uit gaan, dat dit een gemiddeld jaarlijkse productie zal worden in de 80-er jaren. Met zo'n capaciteit en ingevolge het streven naar een groter buitenlandse handel in visproducten, is het vinden van nieuwe, vreemde afzetgebieden dus van vitaal belang voor IJsland. Niettegenstaande andere verwerkingsmethodes, zoals het drogen en het zouten, aan belang hebben gewonnen, blijft de uitvoer van diepvries visrepen het voornaamste element van de demersale visaanvoer van IJsland. Daarin neemt de U.S.A. een sleutelpositie in. Volgens de h. Gardarsson, verbonden aan de IJslandse Diepvriesindustrie, beliep de IJslandse uitvoer naar de U.S.A. in 1980 ruim 81 duizend ton tegenover slechts 42 duizend ton naar de andere afzetgebieden. De afname door de U.S.A. is evenwel geslonken, want in 1979 werden nog 81.370 ton visrepen en visreepblokken in diepbevoren toestand naar de USA uit-

gevoerd. Daarentegen is de uitvoer naar Rusland steil de hoogte in gegaan. In twee jaar is het uitvoercijfer gestegen van 8.227 ton naar 18.280 ton. Ook West Duitsland is een groter afnemer geworden van IJslandse diepvriesvisrepen want de Duitsers betrekken nu al 4.365 ton tegenover slechts 1.116 ton twee jaar geleden.

Voor IJsland, net zoals trouwens voor de andere visserijstaten die aan de Noordzee grenzen, is de haringvisserij weer een fel bejubelde activiteit geweest. Volgens het Iceland Fisheries Yearbook, werden in het seizoen 1980 ruim 52.000 ton gestrikt. Het merendeel van die vangst werd gelukt bij middel van het ringnet en het driftnet in de beschermde fjorden aan de Oostkust. Ongeveer 40.000 ton werden verwerkt in de zouterijen, terwijl de rest werd afgenomen door de diepvriesindustrie. Van de 270 duizend vaten gezouten haring, werden er 160 duizend vaten afgenomen door de Sovjet Unie; 45 duizend vaten gingen naar Zweden; 30 duizend naar Finland, terwijl West Duitsland 10 duizend vaten afnam.

DE IJSLANDSE VLOOT

In het begin van 1981 viel er in de IJslandse vloot nog slechts één zijtrawler te noteren. Al de andere, 86 in het totaal en van de betrekkelijk recente constructie, waren hekreilers. De totale jaarproductie in 1980 bedroeg anderhalf miljoen ton vis en dat kan, voor een totale vloot van 866 eenheden, enorm lijken. De IJslanders staan echter gekend als zeer efficiënte vissers. Onder hen zijn er zelfs met wereldreputatie.

SCHOTSE VISSERS VRAGEN DRINGEND FINANCIËLE HULP

De Schotse Vissersfederatie heeft zopas aan de regering een verzoekschrift gericht waarin drie vitale eisen worden gesteld. Met name een rechtstreekse financiële tussenkomst t.b.v. de reders, een subsidie om de brandstofrekening te helpen dragen en tenslotte het verlenen van een groter macht aan de producentenorganisatie om meer invloed te kunnen uitoefenen op de prijzen voor de aangelande vis. De Schotse Vissersfederatie, waarbij 1.200 reders zijn aangesloten, had dit verzoekschrift eerst laten rondcirkelen in parlementaire middens, de visserijorganisaties en de betrokken middens alvorens het over te maken aan Staatssecretaris George Younger.

Een enquête onder 107 aangesloten reders bij de Schotse Vissersfederatie heeft uitgemaakt, dat betrokken reders ernstige moeilijkheden hadden om het scheepskrediet en de interesten tijdig te betalen. Het zou gaan om een globaal bedrag van 3 miljard 469 miljoen frank. Voorbeelden werden aangehaald van reders die nog 1 miljoen 204.000 fr. aan achterstallige interesten moesten betalen, terwijl de kapitaalsafkorting al waren achterop geraakt tot meerdere miljoenen. De gemiddelde schuld per vaartuig zou ongeveer 2 miljoen 895.830 fr. bedragen, maar dan zowel kleine scheepjes als grote treilers in rekening brengend.

Nu is het wel zo, dat de reders hoger opbreng-

sten wisten te boeken in 1981 dan het voorgaande jaar, maar de gemiddelde verhoging van ongeveer 2 miljoen 200.000 fr. per vaartuig, werd voor het grootste gedeelte opgewrepen door de gestegen onkosten. Per schip werd immers een gemiddelde, verhoogde uitbatingskost opgetekend van 1 miljoen 877.000 fr.

Roddy McColl, de secretaris van de SFF (Scottish Fishermen's Federation) die had ingestaan voor de coördinatie van de gevraagde steunmaatregelen, liet wel duidelijk verstaan, dat het geenszins de bedoeling is de integrale schuld van, zoals hoger gezegd, ruim 3 miljard, op de

(Vervolg op blz. 3)

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 !

SCHOTSE VISSERS VRAGEN DRINGEND FINANCIËLE HULP

(Vervolg van blz. 1)

nek van de regering te schuiven maar, zo zegde McColl, wij willen die mensen dan wel eens konfronteren met naakte cijfers opdat zij goed zouden beseffen, dat de Schotse visserij inderdaad in een desastreuze situatie zit. Bovendien is zo'n toestand helemaal niet bevorderlijk voor nieuwe investeringen, zo zegde nog de h. McColl.

Ook de voortdurend stijgende kosten voor de brandstof zijn een doorn in het oog van de Schotse vissers.

Weer de h. McColl:

„De visserij is de grootste verbruiker van brandstof in het land en het is zeer noodzakelijk, zelfs dringend, dat er op dat vlak iets wordt gedaan om de vissers ter hulp te komen. Anders zie ik niet goed in, hoe die mensen nog kunnen het hoofd bieden aan de voortdurend stijgende exploitatiekosten met uiteraard brandstof in de spits, aldus de heer McColl, die verder het voorbeeld aanhaalde van landen als Frankrijk, Bel-

gië en Italië, waar reeds een tegemoetkoming bestaat in de brandstoffactuur, terwijl daarenboven de kostprijs per liter in die landen lager ligt dan in Schotland. Onderzoeken hebben uitgewezen, dat de prijs voor brandstof tussen januari 1980 en januari 1982 gestegen is met 40 procent. Daartegenover staat dan dat bijvoorbeeld te Peterhead de kabeljauwprijs daalde van 39.524 fr. per ton naar 37.392 fr. of anders gezegd, kregen de reders voor hun kabeljauw gemiddeld ruim 2 fr. het kg. minder.

De SFF komt dus tot een wel eigenaardige konklusie dat Engeland, die toch een olie-exporterend land is, hoger prijzen vraagt in eigen land, dan de buitenlandse visserijnaties, lidstaten van de EEG.

Bovendien werden de vissers enigszins belemmerd door het installeren van boortorens in de Noordzee waardoor sommige vanggebieden verloren gingen maar, zo zegt de heer McColl, daarvoor werden de vissers geenszins op een andere manier vergoed.

EEN MIRAKULEUZE VISVANGST

Een Schots span kusttreilers vond op 20 mijl buiten het Schotse Stonehaven (Kincardineshire) een belangrijk kabeljauwgebied. Een eerste maal brachten zij op 9 februari een vangst van 250 bennen binnen. De volgende dag waren zij er terug en kregen een barstend net waarvan zij er 200 ben aan boord konden nemen waardoor het ganse dek vol lag. In een poging om het net dan aan de maat over te geven, om de rest aan boord te nemen, barstte dit en ging de meeste vis verloren. Toch slaagde de „maat“ er nog in een overschot van honderd ben uit het net aan boord te nemen zodat zij twee dagen na hun eerste verkoop reeds terug aan de afslag waren met opnieuw 300 ben. Van het week-end werd gebruik gemaakt om een 14-meter lange, dubbele kuil op te steken, terwijl de sleeplijnen en het ander vistuig eveneens versterkt werden. Er werd terug naar dezelfde plaats gevaren en na een trek van twintig minuten werd het net ingehaald. Volgens de schipper was de kuil van het net zelfs als een grote walvis die boven zwom. Bij de bemanningen heerste de vrees dat het net terug zou scheuren. Toen de wings van het net reeds aan boord waren kon de lier het niet meer halen, maar met de hulp van sjortouwen en stropen slaagde men er in 90 ben aan boord te nemen; tot een vishaak brak en de kuil weer over boord ging. Het net zelf kwam in de ophoudtouw terecht en dit gewicht was zo zwaar, dat de achterstevan van het vaartuig, dat het zware gewicht voor een groot deel diende te torsen, nog slechts enkele duimen boven het water bleef. Er zat toen niet anders op, dan dat het vaartuig bezwaard met het net door de medemaat op sleeptouw te nemen en 20 mijl ver naar Stonehaven te slepen. Het gewicht van het volle net, maakte het onmogelijk een rechte koers te varen en aldus werd er 20 uur gezet over een afstand van twintig mijl.

Op de rede voor Stonehaven diende men eerst te werken met duikers. Zij scheidden de kuil van

het net en lieten dan de helft van de vangst in een nieuw net overglijden met behulp van boordapparatuur. De netten met de vis aldus over twee pakken verdeeld, werden aan de achterstevan vast gemaakt en de trailer aldus in de haven gesleept. Ondertussen was een kraan ter plaatse op de pier. De kraan sleepte dan de beide netten naar een punt in het water waar het droog kwam bij eb. Als het zover was, stond men bij laag water voor twee bergen vis van vier meter hoog. Ieder vrije man in de haven, die met een gutmes overweg kon, werd gevraagd om de vis voor verkoop klaar te maken. Heel wat vis was nochtans gevild en zelfs gekwetst en niet meer voor menselijk verbruik geschikt. Meer dan 900 ben werd per lorrie naar de afslag van Grimsby gebracht terwijl in totaal een 1.600 bennen uit beide netten kwamen.

Als we overwegen dat beide vaartuigen slechts rond de 25 Brt meten, voorzien van een motor van slechts 240 pk, dan kan men zich gemakkelijk voorstellen met welke moeilijkheden het span te kampen moet hebben gehad. Eén van de vaartuigen is in hout gebouwd, het ander in staal. Wat er ook van zij, het is voor de bemanningsleden van beide vaartuigen een belevenswaarde waarover ze het zeker tot op hun laatste dag zullen hebben. Van waar plots al die kabeljauw kwam en waarom deze in dit gebied zo sterk gekoncentreerd te vinden was, zal wel een raadsel blijven. Een volledige topper werd het jammer genoeg met de prijs niet, gezien de kabeljauwsoorten nog al wat afgezien hadden door de manipulatie zodat, door beide kleine treilers slechts 1,3 miljoen fr. besomd werd. Een tragische gebeurtenis was voor één der schippers dan nog dat, midden het vele werk bij het binnenkomen in de thuishaven, het bericht doorliep van de dood van zijn schoonmoeder zodat hij de zaak aan anderen diende over te laten.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

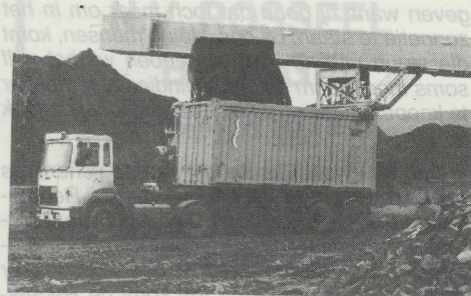
BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

Wereldprimeur voor Zeebrugge „KOLEN-IN-CONTAINER”

Een nieuwe trafiek, genaamd de „kolen-in-container”, is zopas van de helling gegleden; het gaat om een trafiek van steenkool, afkomstig uit Tilmanstone nabij Dover, en die per container naar Zeebrugge wordt vervoerd. Aldus moeten in twee jaar een half miljoen ton kolen van Dover naar Zeebrugge worden verscheept.

De uitvoering van dit kontrakt staat onder de verantwoordelijkheid van Sea Container die moet instaan voor de levering van de nodige uitrusting. Dat omvat o.m. 170 open top bulk discharge containers, twee 30-tonners beweegbare hydraulische containerkranen, vier chassis met kipinstallatie en een containerschip met een capaciteit van 113 TEU.

Op de foto's ziet men hoe een container op het terrein van de mijn met kolen gevuld wordt (boven); vervolgens wordt de container in de Eastern Dockterminal te Dover op het containerschip „Tarros” gereden voor de overtocht naar Zeebrugge. Wekelijks worden vijf overtochten voorzien (foto onder).



WAAR BLIJFT DE REDERSCENTRALE IN HET FONDS „Z.180 TORNADO”?

Vanwege een Oostends visser ontvingen wij in de afgelopen week een schrijven en daarin toont betrokken persoon wel een zekere ontgoocheling t.a.v. de vaststelling dat, bij zijn weten, de Rederscentrale zich afkerig heeft opgesteld bij het verlenen van een financiële steun t.b.v. het door ons blad opgezette „Steenfonds Z.180 Tornado”. Zoals bekend gaat het hier speciaal om de benarde toestand waarin mevrouw Lambrecht is geraakt na de scheepsramp met de „Tornado”. Mevrouw Lambrecht leefde sedert zeventien jaar samen met Gustaaf Clement, een van de slachtoffers van de „Tornado” maar, omdat zij, door omstandigheden, niet gehuwd was met het slachtoffer konden zij, noch haar vijf kinderen, enige sociale steun genieten. Financiële steun verlenen aan dit gezin was dus onze voornaamste betrachting en wij moeten zeggen dat er van alle kanten respons is gekomen op onze actie. Nogmaals dank daarvoor aan de mensen die een bijdrage hebben gegeven. Dit fonds blijft bestaan en al wie wil mag nog steeds storten op rekening 384-0595742-52.

Nu de brief van de ontstemde Oostendenaar.

Mijnheer de journalist,

Ik heb wekelijks de vele bijdragen die de mensen hebben gestort voor het Fonds van de „Tornado” gevolgd en ik was gelukkig toen ik vaststelde, dat de som iedere week groter werd. Dat toont aan, dat er in onze vissersmidden nog mensen zijn die begrip hebben voor de nood van anderen. Ik heb ook een kleine bijdrage gestort omdat ik niet wilde achterblijven. Ik vaar zelf met de visserij, ben gehuwd en vader van twee kinderen en het is voor mij een geruststelling, dat er nog solidariteit heerst want ik kan ook het slachtoffer worden van een scheepsramp. Het deed mij vooral plezier dat vele vissers wat geld hebben gestort voor die vrouw en haar vijf kinderen. Het moeten niet altijd de rijken zijn die geven want zij doen dat toch maar om in het zonnetje te staan. Bij ons, kleine mensen, komt die steun uit ons hart, al hebben wij het zelf soms moeilijk om de beide eindjes aan mekaar te knopen maar wij doen iets. Hoe klein dat ook is.

Ik heb dus wekelijks de lijst van de schenkers overlopen want ik verwachtte dat de Rederscentrale ook iets zou doen. Dat is toch maar normaal omdat de Rederscentrale toch het visserijbedrijf vertegenwoordigt? Ik ben echter zeer ontgoocheld want tot nu toe komt de Rederscentrale niet voor op de lijst van de mensen die geld hebben gestort. Nochtans zitten in de beheerraad allemaal mensen die rechtstreeks in de visserij zitten. Het zijn toch allemaal reders? Ik had dan ook verwacht dat minstens één van die mensen een voorstel zou ingediend hebben om een financiële steun te verlenen. Nu kan het best zijn dat zo'n voorstel gedaan werd, maar dat het gewoon is afgewezen door de mensen die aan de top zitten. Nochtans is voorzitter Pintelon reder van meerdere vaartuigen en heeft hij ook al een schip verloren. Hij zou dus moeten weten wat dat betekent als er weduwen en wezen mee gemoeid zijn. Op Wittevrongel moeten wij daarvoor niet rekenen. Hij verdient wel zijn brood in de visserij maar hij is meer bezorgd om zijn persoonlijke voor de radio of op de televisie te

krijgen en wat show te verkopen dan iets te doen dat blijkt geeft van medevoelen.

En dan nog dit! Jaarlijks moeten de reders betalen als lid van de Rederscentrale. Daarvoor wordt geld afgehouden op de opbrengsten van de vaartuigen. Dat zal wel een hele hoop geld zijn. Waarom kan er dan nog geen paar duizend frank van af om die schamele weduwe en haar vijf kinderen te helpen in de moeilijke momenten die zij heeft mee gemaakt en nog mee maakt? Dan had de Rederscentrale minstens getoond dat het de visserij en de vissers genegen is en zij iets doen. Nu kan ik alleen maar betreuren dat wij vissers opnieuw een mes in de rug kregen omdat de Rederscentrale het boven haar waardigheid acht wat geld te geven aan die vrouw. Geld dat dan nog van de reders komt en waarvoor wij, vissers, hard moeten werken op zee. Ik vind dat schandalig, en U mag gerust die brief publiceren in „Het Visserijblad”, want u hebt tenminste getoond dat U een hart hebt.

C.H., Oostende

Nota der Red.: Wij moeten doen opmerken dat verschillende reders, lid van die beheerraad, persoonlijk als reder en zelfs met hun bemanning hebben gestort en zo we het goed voor hebben, heeft de voorzitter persoonlijk ook iets gedaan. Dat de Rederscentrale als organisme die jaarlijks miljoenen opraapt, niet gemeend heeft in dit geval een gebaar te moeten doen, laten wij in het midden. Het vat kan maar geven, wat het inhoudt. In Engeland heeft men in zo'n geval onmiddellijk miljoenen bijeengeraapt en ook de redersorganisatie was er bij om een groot bedrag te storten.

Het zijn niet persoonlijke vitterijen die op zo'n ogenblikken moeten uitgespeeld worden ten nadele van een vrouw met vijf kleine kinderen. Het is alleen beschamend te noemen. En daarmee willen we dat epistel als gesloten aanzien. Wie nog geeft, is dank verschuldigd. We hopen ons best gedaan te hebben om „Hulp in Nood” te zijn geweest. Meer daarover niet.

De redactie.

„HET VISSERIJBLAD”

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

EVENTUEEL VERKOOP PER TWEE BENNEN TE OOSTENDE

Men schrijft ons :

In de Oostendse Vissershavencommissie die eindelijk, na bijna twee jaar, terug eens bijeenkwam, werd door de visveters de vraag voor een verkoop per twee ben terug ter bespreking gebracht. Het is duidelijk dat men hierin, al naar gelang de plaats waar men staat, namelijk groot- of kleinhandelaar, een tegenovergestelde opvatting zal verdedigen. Ook de Afslag kan in dit geval een eigen visie op de zaak hebben.

Wat ons betreft, menen we dat al de betrokken visies zouden moeten ondergeschikt worden aan één enkele, namelijk deze van de reder en visser en een besluit ter zake zou dienen genomen te worden, die de belangen van de visserij dient, onafgezien van het feit, dat deze visie eventueel zou kunnen samengaan met de stelling ingenomen door de groot- en kleinhandel en stadsbestuur.

Ter zake hebben we toch al bij herhaling vastgesteld, dat bepaalde partijen onverkocht bleven, dus opgevangen werden, niettegenstaande men onder kopers hoorde, dat zij wel zouden bereid zijn een paar ben te nemen, maar zeker geen zes, acht of tien, naar gelang het aantal dat zich in de afslag bevindt. Ook staat het onomstootbaar vast, dat het vermenigvuldigen van het aantal roepers een goede zaak is voor de visser. Thans maken we mede, dat de kleine koper moet afkopen van de grote koper, die hier natuurlijk gebruik maakt, hetgeen trouwens normaal is, om een groothandelswinst te verzekeren. We zijn de mening toegedaan, dat dit een bedrag is, dat hij op de rug van de visser opsteekt als gevolg van het systeem dat in Oostende, en dan in Oostende alleen gehuldigd wordt, namelijk de verkoop per tien bennen met een optie tot maksimum honderd bennen. Was dit misschien in de tijd van de Ijslanders en van de vele duizenden bennen Ijslandse vis die toen in de afslag gebracht werd, enigzins noodzakelijk, of ingegeven ten voordele van een vlotter verkoop, dan is dit argument nu zeker reeds sinds lang voorbijgestreefd. Nog maandag van deze week zagen wij grote partijen mooie meid in de afslag, die per tien ben verkocht werden.

(Vervolg op blz. 5.)

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

BRIEVENBUS – BRIEVENBUS

(Vervolg van blz. 4)

We stellen ons de vraag wie, of anders uitgedrukt, hoeveel kopers, en zelfs grootkopers, zich de weelde kunnen veroorloven om mooie meid per tien ben te markten. Dergelijke toestanden werken ook de mogelijkheid voor verstandhouding tussen een zeer beperkt getal grote kopers in de hand. Ook staalt het de overtuiging van de enkele grootkopers, dat zij geen te grote concurrentie in het roepen te vrezen hebben. Dit werkt onvermijdelijk op de roeprijns en drukt de afslagprijns. Jammer genoeg blijkt, dat de stem van de reder niet gevolgd wordt door deze van de andere organisaties die ter zake stemrecht hebben om in de vissershavencommissie tot een advies te komen. De grote kopers zullen er natuurlijk uit eigen belang tegen zijn. Nochtans belet niemand, wanneer per twee ben zou gekocht worden, er een veelvoud bij te nemen en zelfs tot honderd zoals dat nu het geval is. Wel zal de verkoop per twee bennen het werk van de afslag en de Stad Oostende niet vergemakkelijken die met meer individuele verkopen zullen gekonfronteerd worden en de O.V.A. met het opmaken van meer facturen, maar zoveel vis is er niet meer om daar over te struikelen. Dit systeem van verkoop per twee ben gebeurt echter wel in Zeebrugge, die nu zeker niet meer mag beschouwd worden als een klein broertje ten overstane van Oostende, vermits daar thans zelfs groter verkoopcijfers gerealiseerd worden en meer vis in de afslag gebracht wordt. Zal de redelijkheid en het belang van de visser het halen? Wij hopen het.

Nota der Red.: Zoals reeds gezegd, is de vissershavencommissie van adviserenden aard en is het aan de gemeenteraad te oordelen of zulks nuttig en in 't algemeen belang is.

DE NIEUWBOUW!

Ik vraag mij af of bepaalde scheeps- en voltooiingswerken niet mogen vernoemd worden en doodgezwegen moeten worden in een informatieblad dat nochtans zo volledig en onpartijdig mogelijk wenst voor te komen. Aldus verneem ik daarin dat verscheidene nieuwe treilers gebouwd zullen worden en de bestellingen bij de betrokken werven reeds geplaatst zijn. Dit is natuurlijk goed nieuws voor de visserij en voor de werkverschaffing. Maar waarom mag de O.51, een te bouwen treiler voor de pvba „Versluys-Decuyper” en dit bij scheepswerf Seghers toch een Oostendse firma, niet vermeld worden? Staat deze werf bij bepaalde heren van het informatieblad niet op het goede blaadje? Of lopen zij niet voldoende in het gareel?

We zouden het bijna moeten denken, want een ander reden zie ik niet zitten vermits het informatieblad toch altijd, over alles en nog wat, zo goed en onpartijdig ingelicht is? Ten ware dat het deze keer slecht ingelicht is, hetgeen niet de eerste maal is, tenzij men verkiest dat het gewild slecht ingelicht is, hetgeen dan ook een zoveelste bewijs geeft van de partijdigheid van dit heerschap.

„een sympatisant van de O.51”

„HET VISSERIJBLAD”

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

DE VISSERSHAVENCOMMISSIE HEEFT ALLEEN ADVIESRECHT

Mijnheer de Redacteur,

Met ongeloof stellen we vast, dat men zich van bepaalde zijde verheugt over het feit dat de Vissershavencommissie ALLEEN maar over adviesrecht beschikt, terwijl we terzelfdertijd leren dat daar het peil van de besprekingen door enkelen zo laag mogelijk gehouden wordt. Daarmede weten de mensen die daar spreekrecht hebben, hoe men over hen denkt, hoe men van deze bepaalde zijde oordeelt over de vertegenwoordigers van de grootkopers, de ambulante vishandel, de O.V.A., enz. Arroganter kan het zeker niet! Het is duidelijk dat men van betrokken kant van de te nemen beslissingen in de vissershaven een onderonsje onder zijn twee wenst, samen met het stadsbestuur. In een tijd waar men het over inspraak van alle betrokken sectoren heeft, komt dit niet alleen ongeloofwaardig voor, maar zelfs heel verdacht. We menen nog altijd, dat de problemen van de vissershaven, met alle daarop betrekking hebbende belangengroepen dienen besproken te worden en dat minstens de visie van deze belanghebbenden gehoord wordt voor de soms niet altijd gelijklopende belangen. Dergelijke Bazen Ganzendonck menen zich alles te mogen veroorloven en doen de belangen van de visserij meer kwaad dan goed. Ze vergeten echter dat ze door

de visserij rijkelijk betaald worden voor het weinig opbouwende dat ze doen.

Een reder.

Nota der Red.:

De Vissershavencommissie is inderdaad maar van adviserende aard. Het stadsbestuur moet na dit lichaam geraadpleegd te hebben, er de besluiten uit halen in het belang van de gemeenschap der ganse visserij, vishandel, reders, werkgevers, werknemers, scheepsbouw en al de bedrijven welke van en met de visserij leven en niet met de bekrompen ideeën van de ene of andere fantast.

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)

LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN 1982

De lijst der Belgische vissersvaartuigen, bijgehouden tot 31 december 1981 met alle gegevens en adressen der reders is verkrijgbaar ter drukkerij van ons blad voor de prijs van 225 F. PLUS 14 F. BTW EN 10 F. VERZENDINGSKOSTEN te storten op pcr nr. 000-0418987-44 of Bank Brussel Lambert 384-1605797-46.

TELEFOONTARIEVEN

De ministers hebben beslist de telefoontarieven aan te passen, wat naar verluidt op 1 januari 1982 had moeten gebeuren, maar nu van 1 maart a.s. af zal gelden.

De huidige tarieven – ingevoerd op 1 maart 1977 – zijn vrijwel vijf jaar ongewijzigd gebleven, afgezien van een wijziging van sommige internationale telextarieven op 1 februari 1981.

Praktisch blijft de prijs van een tariefeenheid op 5 fr. behouden. De tariefeenheid die thans volgens de zone 192 sec., 96 sec. of 48 sec. bedraagt, wordt verlaagd tot respectievelijk 160 sec., 80 sec. of 40 sec.

Het abonnement in kleine zones blijft behouden op 520 fr., voor middelgrote zones wordt het opgetrokken van 540 tot 580 fr., en wegens „de onbetwistbare voordelen die op het stuk van zoonaal verkeer eigen zijn aan grote zones” wordt het abonnementsgeld daar van 560 op 700 fr. gebracht.

Het sociaal telefoontarief wordt niet gewijzigd. Het aantal gratis tariefeenheden wordt van 20 op 25 per twee maanden gebracht.

Voorts is vernomen dat in de periode 1982-83 ongeveer 2.000 nieuwe openbare telefooncellen zullen worden geplaatst.

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

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

5/75 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 8 tot en met 19 maart 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en de midden sector, als volgt :

— week van 8 tot 12 maart 1982 : op maandag 8, dinsdag 9, woensdag 10, donderdag 1 en vrijdag 12 maart 1982.

— week van 15 tot 19 maart 1982 : op maandag 15, dinsdag 16, woensdag 17, donderdag 18 en vrijdag 19 maart 1982.

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

(Med. A.A. Sch. — 8-2-82).

5/76 (T) Noordzee. — Mijnenleg- en mijnnevegoefeningen.

Multinationale mijnenleg- en mijnnevegoefeningen zullen plaatsgrijpen tussen 17 en 23 maart 1982, in het gebied der Vlaamse Banken.

Het oefengebied situeert zich in hoofdzaak boven de scheepvaartroute naar Antwerpen en wordt begrensd door positielijnen door volgende punten :

51°33'N en 51°24'N

02°41'O en 03°10'O

Een route met beginpunt 51°25'20"N — 02°54'23"E en eindpunt 51°24'38"N — 03°04'10"E met een breedte van 1.000 yards bevindt zich in de aanloop tot de Scheur route.

(Med. Commando Marineoperaties en -Training Zeebrugge — 10-2-1982).

5/77 Belgische kust. TORAN-keten.

«Belgische kust en aangrenzend gebied».

Het in B.a.Z. 4/67 (P) - 1980 eerder genoemde plaatsbepalingssysteem is vanaf heden operationeel.

B.a.Z. 4/67 (P) - 1980 vervalt.

(Hydrografie — Oostende).

5/78 Schelde. — Lillo. Wijziging in betoning en verlichting.

a) rode lichtboei «92» : ± 180 m verlegd in de richting 290° naar :

51°17'54,5"N — 04°17'40"E

b) Lillo, steigerlicht : opwaartse wit/groene sectorgrens 328° in plaats van 325°.

c) Liefkenshoek, laag licht : opwaartse groen/witte sectorgrens 254° in plaats van 265°.

d) Belgische Sluis, lichtbaken : afwaartse wit/rode sectorgrens 097° in plaats van 092°.

(Zie Belg. krtn. 103 en 104/05 en Lichtenlijst 1979 - Nos 844, 838, 842 en 846).

(Antwerpse Zeediensten — 11-2-1982).

NEDERLAND

5/79 Westerschelde. — Rede Vlissingen. Bergingswerkzaamheden. Lichtboeien. Werkbetoning.

Ligging wrak (111 dm) ± 51°25,9'N — 03°36,2'E.

Aanbrengen op :

a. 51°25'50"N — 03°36'22"E (± 175 m E van bovengenoemd wrak) een E-card. Lichtboei «Wrak 31 Oost» : Q (3) 10 s;

b. 51°25'53"N — 03°35'57"E (± 275 m WNW van bovengenoemd wrak) een W-card. Lichtboei «Wrak 31 West» : V Q (9) 10 s.

N.B. T.b.v. opruimingswerkzaamheden zijn boven het wrak tevens 4 meerboeien gelegd.

(Belg. krtn. D 101, 103 en 104/11 en Lichtenlijst 1979 — Nos 475 en 475 bis).

(Ned. B.a.Z. 641 — 1982).

5/80 Westerschelde. — Rede Vlissingen. Lichtboei opgenomen.

Vorig B.a.Z. : 12/110 (T) - 1977 :

Op ± 51°25,1'N — 03°33,5'E, S van het wrak Songa, schrappen de rode lichtboei Songa-Zuid (FI (2) R. 10 s).

(Belg. krtn. 103 en 104/11).

(Ned. B.a.Z. 642 - 1982).



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

De BBL denkt aan u...



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

SPORTVISSERSVAARTUIG ANKERT MIDDEN DRUKKE VAARGEUL

Internationale scheepvaart in de war

Zoals naar gewoonte vertrokken zaterdagmorgen verscheidene sportvissersvaartuigen met tientallen hengelaars naar zee. Gewoonlijk kiest men dan een plaats uit om het vaartuig te verankeren waarna de liefhebbers-hengelaars zich aan hun sport kunnen wijden. De plaats welke de schipper van de „Franlis 6” echter uitkoos, was pardoos midden in een zeer drukke internationale vaargeul, namelijk tussen de „Al-boei” en de „Zuidwest Akkaert”. Dit is een zeer gevaarlijke plaats omdat alle vaartuigen voor Antwerpen, Gent, Terneuzen, Vlissingen en Zeebrugge hier voorbij moeten. Deze vaargeul is trouwens opgenomen in de gescheiden trafiekzones. Het is begrijpelijk dat de grote zeeschepen niet gediend waren met deze hindernis midden in de vaargeul en dat de schipper over de radio nog al wat te horen kreeg van gestoorde gezagvoerders van de betrokken vrachtschepen, vooral als men daar nog aan toevoegt, dat het zicht niet bijzonder was en slechts een halve mijl bedroeg. Het sportvissersvaartuig reageerde echter niet op de talrijke oproepen van de gezagvoerders, die om meer ruimte in de vaargeul vroegen. Het was begrijpelijk dat Radio Oostende en de dienst van de loodsboten die meeluisterden, ten slotte tot actie overgingen en de werkboot van de loodsdienst uitzonden naar het lijnvissersvaartuig. Hierop werd door de „Franlis 6” het anker gelicht om een minder gevaarlijke ligplaats op te zoeken.

Het is inderdaad moeilijk voor de zeer grote vrachtschepen waaronder speciaal de tankschepen in een beperkte vaargeul te manoeuvreren om een hindernis te ontwijken. Vooral een dergelijk gevaarte aan roermanoeuvres gehoorzaam, is reeds een, voor leken onbegrijpelijke lange weg afgelegd. Een gezagvoerder van een grote zeetanker, wist eens te zeggen, dat zijn vaartuig, om volledige vaart uit het schip te krijgen, van uit volle snelheid, een afstand nodig had van Oostende tot ongeveer Blankenberge! Het is dus duidelijk welk gevaar een hindernis in een beperkte vaargeul betekent, niet zo zeer voor de grote vracht- en tankschepen zelf, maar in het bijzonder voor het in hindernis liggend vaartuig. Er had dus gemakkelijker een ramp kunnen geschied zijn. We vragen ons echter af waarom hier tegen dergelijke onverantwoordelijke niet opgetreden wordt, waar men de schippers ter visserij voor de minste vergrijpen op dat gebied ter verantwoording roept.

DE VERANTWOORDELIJKHEID VAN DE SCHIPPERS

We kunnen aan dit voorval niet voorbij gaan zonder op de zeer zware verantwoordelijkheid van de betrokken schipper te wijzen. Dit geval zal, hopen we, wel een staartje krijgen voor de Onderzoeksraad. Dit neemt niet weg, dat men zich in dit verband toch vragen wenst te stellen. Doorgaans worden de sportvissersvaartuigen gevoerd door schippers die er reeds een zekere ouderdom op zitten hebben en waarvan wij veronderstellen, dat zij zich niet voldoende op de hoogte stellen of laten stellen van de regelmatig verschijnende berichten aan zeevarenden en evenmin over, bijvoorbeeld de nieuwe regle-

menteringen zoals onder meer de trafiekrotering en scheidingsstelsels. Inderdaad is een dergelijke blunder van formaat, zoals het ankeren in een drukke internationale vaargeul, anders onbegrijpelijk. Als we daaraan toevoegen, dat dit aanleiding had kunnen geven tot een grote ramp en tientallen mensen hier het leven hadden kunnen bij inschieten, dan menen wij toch, dat het tijd wordt, dat men de kennis van de betrokken schippers eens aan de tand voelt. Wij werpen hierbij geen steen naar betrokkenen, maar ook voor hun eigen veiligheid is het noodzakelijk, dat er zorg voor gedragen wordt, dat zij kennis hebben van alle reglementen, ook wat de scheidingsstelsels en vaargeulen betreft. In elk geval dient er aan dergelijke incidenten rechtvaardigheid gegeven, opdat dit een les voor de toekomst zou inhouden en men hieruit de nodige gevolgtrekkingen zou trekken.

Het is ook noodzakelijk dat de verantwoordelijke overheid hieruit eveneens bepaalde besluiten trekt om minstens herhaling van dergelijke feiten trachten te voorkomen.

Inderdaad, op zo'n lijnvissersvaartuig staan soms 30 à 40 mensen te vissen. Het overvaren van zo'n sportschip kan een ramp betekenen, waaraan maar al te lichtzinnig voorbijgegaan wordt.

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

Te koop: MOTORTRAWLER «URANUS», ex. Z.581, in perfecte staat, volledig gezandstraald en gemetalseerd, 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)

WEDSTRIJD VOOR AMATEUR- KUNSTSCHILDERS

Het stadsbestuur van Oostende organiseert op 2 mei 1982 met medewerking van Woef, in het Media Center te Oostende de jaarlijkse Woefie-show. Dit gaat gepaard met een gratis wedstrijd voor amateurkunstschilders, Prijs Eersteschepen A. Laridon. De voorwaarden tot deelneming worden als volgt vastgelegd:

1. Alle schilder- en tekentechnieken worden toegelaten.
2. Opgelegd thema: „Het Huisdier: Onze Vriend!”
3. Ten hoogste twee werken per deelnemer mogen worden ingestuurd.
4. De maximale afmeting van het kunstwerk mag 1 m. zowel in lengte als in breedte niet overschrijden.
5. De werken moeten door de deelnemers ingekaderd en klaar om op te hangen, afgeleverd worden op woensdag 28 april 1982 (tussen 9-12 en 14-17 uur) en terug afgehaald worden op zondag 2 mei (na 18 uur) telkens in het Media-Center, Troonstraat 66 te Oostende. Alle deelnemende werken zullen tentoongesteld worden op zondag 2 mei 1982 in het Media Center.
6. De inrichters nemen geen verantwoordelijkheid op zich voor eventuele beschadiging, of verdwijning voor, tijdens of na de tentoonstelling. Een eventuele verzekering dient door de deelnemers zelf genomen.
7. De proclamatie en prijsuitreiking bekert, medailles, aankoopbonnen voor schildersgerief of boeken heeft plaats op zondagnamiddag 2 mei 1982 in het Media Center tijdens de Woefie-show.
8. Een speciale prijs van het maandblad „Woef” wordt toegekend onder de deelnemers waarvan het kunstwerk een hond voorstelt.
9. Deelneming wordt enkel aanvaard na het indienen tegen uiterlijk 15 maart 1982 van een inschrijvingsformulier dat ter beschikking wordt gehouden op het adres Stadhuis - 5de Afdeling - 2de verdieping - Loket 222 te 8400 Oostende.

GEVOLGEN VAN HET VERTREK VAN GROENLAND UIT E.E.G.

We menen, dat het referendum, dat in Groenland gehouden werd met als uitslag 52% ten voordele van een uittreden uit de E.E.G. niet noodzakelijk een adieu betekent. Bij velen in Groenland leidt het verstandelijk denken naar een blijvende band met Europa in het algemeen en met de E.E.G. in het bijzonder. Gevoelens, gelatenheid en nationale trots over een totale onafhankelijkheid hebben echter bij sommigen de bovenhand gehaald. Zelfde mensen stellen zich echter nu reeds vragen hoe het nu verder met de Groenlandse ekonomie moet gaan en wat met de grote financiële steun, die zij uit het E.E.G.-lidmaatschap bekamen. Men heeft eens berekend dat deze steun iets benadert van 16 duizend B.fr. per inwoner, kinderen inbegrepen. Dat kan zo maar van de ene op de andere dag niet gemist worden vooral omdat de economische mogelijkheden van Groenland, gezien de aard van het land, er zo maar niet te rapen liggen. Een tamelijk grote visserij die toch reeds verleden jaar de 90 duizend ton haalde. Verder zijn er nog wat rendierenteelt en schuchtere nijverheidsopgingen. De aardrijkskundige konstellatie van Groenland is iets bijzonders. Een onmetelijk eiland dat zo groot is als Europa zelf, 2 miljoen km² waarvan echter slechts iets meer dan 330 duizend km² vrij van eeuwig ijs is en op deze bewoonbare oppervlakte van nagenoeg elf maal België slechts een goede vijftig duizend inwoners, waarvan de drie vierden Eskimo's zijn.

De IJslandse 200 mijlszone beslaat echter een onmetelijk gebied en is voor de E.E.G.-visserij van beduidend belang. Groenland is in 1973 tot de E.E.G. toegetreden door de toetreding van Denemarken, gezien Groenland dan nog kom-

pleet afhankelijk was van dit moederland, terwijl het ondertussen onafhankelijk werd. Noorwegen en de Faroë vooral bezaten een traditionele visserij in de Groenlandse 200 mijlszone en moesten dus bij de E.E.G. aankloppen om deze visserij behouden te zien. Dit gaf natuurlijk aan de E.E.G. mogelijkheden om dan bepaalde voordelen voor de E.E.G.-visserij af te dingen van betrokken landen. Hiervan profiteerden vooral de Schotse visserij voor wat de Faroë betreft en de Britse visserij voor het Noorse deel van de Noordzee.

De visserijbelangen van de vloten van de partnerlanden in de E.E.G. zijn echter zodanig met elkaar verweven, dat men zo maar niet kan zeggen, dat het dan maar spijtig is voor betrokkenen, want in geval van verwijdering uit de Noorse en Faroëse wateren omdat de E.E.G. geen tegenprestaties in de Groenlandse wateren kan aanbieden, zal er dan maar wat meer dienen gevestigd in de eigen wateren tot schade van de andere visserijvloten.

We hopen dan ook dat men te Brussel de visserijbelangen niet over het hoofd zal zien en, via een zekere machtspositie die Denemarken verworven heeft in Groenland en nog altijd bezit, zal trachten Groenland economisch aan de E.E.G. te binden met als tegenprestatie belangrijke visserijrechten voor de eigen visserij. We zien echter wel in, dat onze eigen onderhandelingspositie ten overstaan van Noorwegen en de Faroë in het gedrang komt, tenware wij hiervoor, economisch betalen aan Groenland. Die 2% waarmede de voorstanders voor een uittreding uit de E.E.G. het zeer nipt haalden, is toch in elk geval als een grote tegenvaller te beschouwen.

NOTARIELE AANKONDIGINGEN

Kantoor van Notaris Johan LAHAYE,
te Oostende, Karel Janssenslaan, 31
(tel. 059/80.37.01)

DEFINITIEVE ZITDAG NA OPBOD

DINSDAG 9 MAART 1982 om 14 uur in de conferentiezaal van het stadhuis te Oostende (ingang onder het uurwerk).

van

Ruim en recent gebouwd APPARTEMENT

op de eerste verdieping
in de Residentie „Stanley”,
te Oostende, Jacob Besagestraat 76

Opp. 130 m² - K.I. 26.900

Beschrijving : Inkom, grote living, keuken, W.C., drie slaapkamers, badkamer, berging en kelder.

Voorzien van water, gas en elektriciteit. Afzonderlijke centrale verwarming op gas (aardgas).

Onmiddellijk vrij.

Na opbod gebracht op 572.000 F.

Bezichtiging : iedere woensdag- en zaterdagnamiddag van 14 tot 16 uur.

Nadere inlichtingen ten kantore.

(8806V)

MILIEUSCHIP „RAINBOW WARRIOR” DOOR CANADESE DOUANE AAN DE KETTING GELEGD

We gaven reeds mededeling van het feit dat de Canadese regering besloten had tot het laten doden van een belangrijk kontingent robben, waarbij men het hoofdzakelijk houdt bij jonge robben, wel in de eerste plaats omdat het bont van jonge robben heel wat meer waard is. Men kent onze stelling ter zake. Ook wij lopen niet op met het doden van robben, maar anderzijds vermenigvuldigen de robben zich zo angstwekkend, dat zij een gevaar betekenen voor de visstand vooral in het noorden van de Atlantische Oceaan. We hebben het reeds duidelijk gesteld, dat de rob dagelijks tientallen kg. vooral jonge kabeljauw verslindt en verder, alleen meer uit speels jagersinstinkt, nog een groot aantal verwondt.

Men dient hiermee ook rekening te houden en vooral de zalmvissers van Schotland en de Faroë weten hierover mede te spreken, evenals over het vernietigen van hun netten. De „Groenen” deert dit echter niet en alhoewel de waarheid ergens altijd in het midden ligt, wensen zij hiermede geen rekening te houden.

Verbazend is anders wel, dat zij zich niet of nooit inzetten om te protesteren tegen de moordpartijen, vervolgingen en slachtingen die zich in be-

paalde landen voordoen en waarvan mensen het slachtoffer van zijn.

Wat er nu ook van zij, lag het vlaggeschip van de „Groenen” in de Canadese haven Nova Scotia en stond op het punt deze haven te verlaten om zich naar het jachtveld van de robbenjagers te begeven om daar zoveel mogelijk de betrokken jacht te hinderen. Een vaartuig kan echter altijd wel voor een poos aan het lijntje, of anders uitgedrukt, aan de ketting gehouden worden.

Toen de Canadese douane aan boord kwam van de „Rainbow-Warrior” wanneer deze zich klaar maakte om de haven te verlaten, kreeg de gezagvoerder van dit vaartuig verbod tot uitvaarten vergezeld van de vereiste stukken om het vaartuig aan de ketting te houden.

De kapitein zal eveneens een boete oplopen, die nochtans, naar we uit bepaalde bron vernamen, toch geen absolute hinder zal zijn omdat de boete ten slotte slechts 100 Canadese dollar of zowat 3.800 B.fr. bedraagt. We menen echter dat er wellicht nog mogelijkheden voorhanden liggen om het vaartuig wegens andere scheepvaartovertreedingen of onvoldoende uitrusting en dergelijke meer, wat aan de kant te houden. En met reden.

SCHIPPER UIT FAROE ENTOESIAST OVER HET GEBRUIK VAN CONSUMETER

Terwijl de treiler Fuglfirdinger, uit de Faroë-eilanden in Esbjerg aanlegde voor een onderhoud van de scheepsromp en enkele andere reparaties, liet schipper Johan Christensen zich erg entoesiast uit over de Licanic Econometer die aan boord van zijn vaartuig was geplaatst. Het toestel, gemaakt in Denemarken, werd geleverd en geplaatst door een firma uit Faroë. Volgens schipper Christensen was de besparing op brandstof nog groter dan verwacht en het apparaat bood een hoge graad van betrouwbaarheid.

De „Consumeter”, zoals dat toestel genoemd wordt, toont de verbruiksverschillen aan bij de diverse manoeuvres of bij opvoeren of vermindere van de snelheid. Als men regelmatig de consumeter in de gaten houdt, komt men aldus tot de vaststelling dat een verminderde snelheid van 10 knopen naar 8,5 knopen een verbruiksvermindering aangeeft van 31 procent, met andere woorden: van 107 liter naar slechts 74 liter per uur. Sedert het installeren van een consumeter in 1979, is het brandstofverbruik aldus verminderd van 445 ton naar 355 ton, zijnde ongeveer 20 procent. En dat gebeurde dan nog, zo vertelde schipper Christensen, in een periode van intensieve visserij.

BRITSE HARINGVISSERIJ IN DE ZUIDELIJKE NOORDZEE GESLOTEN

Op bevel van de Britse regering werd de Britse haringvisserij in de zuidelijke Noordzee op 24 februari gesloten. Nochtans had de EEG de Britse regering, reeds een maand terug, gevraagd de betrokken haringvisserij te sluiten omdat volgens gegevens in het bezit van Brussel, het toegerekend kwotum voor dat gebied reeds overschreden was. Volgens de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, was er op dit ogenblik nog maar 650 ton aangevoerd van de 2.000 ton die de Britten toegekend werd, zodat men in Groot-Brittannië het besluit van de EEG naast zich neerlegde tot 24 februari. Om dit te verrechtvaardigen verwees het betrokken Britse ministerie eveneens naar de onregelmatigheden die elders zouden zijn gebeurd en waarbij Denemarken, Frankrijk, België en zelfs Nederland werden vernoemd. De Denen, die slechts 1.000 ton werden toegekend, zouden op een bepaald ogenblik reeds 11.500 ton opgevoerd en aangevoerd hebben en nog legden zij er het haringbijtje niet bij neer. De Fransen, die in het begin hun vangsten rapporteerden, deden dit plots niet meer, terwijl de Nederlanders in Oostende hun haring in de markt kwamen zetten toen hun eigen minister een haringstop voor de zuidelijke Noordzeeharing had afgekondigd en bepaalde brutobesommingen van haringverko-

pen in Nederland in beslag had genomen.

Ondertussen horen wij van alle kanten stemmen opgaan dat de haringstocks zich buiten verwachting goed hebben hersteld en dat de gegevens uitgaande van de biologen in verband met de haringbestanden volledig door de feiten werden tegengesproken, zodanig zelfs dat bepaalde biologen, al weze het dan eerder schuchter, toch toegegeven hebben, dat zij zich hadden vergist en dat de natuur en de omstandigheden soms wel onoverzichtelijk zijn. Ook wordt er nu weer op het vraatzuchtig karakter van de haring gewezen die eieren, larven en kleine visjes van andere vissoorten in niet te schatten hoeveelheden wegvreet en dat men de te nemen beschermingsmaatregelen moet zien in een veel groter perspectief, namelijk in deze van de multi-specie, zijnde van alle vissoorten.

Verleden jaar schreven wij reeds dat men de haringvisser nog moeilijk in een strak keurslijf zal kunnen vatten, wanneer er door zovelen in de praktijk vastgesteld wordt, dat de voorspellingen van de biologen, niet alleen niet uitkomen, maar zelfs tegengesproken worden. We menen dat het dit seizoen reeds zo ver was. Het is tevens voor Brussel een vingerwijzing voor de toekomst en een pleidooi voor meer werkelijke redelijkheid.

Ambitieuze spoor/weg - brug/tunnelproject over en onder het Kanaal

Een nieuw project voor een vaste oeververbinding over het Kanaal - de zoveelste in de rij - werd onlangs in Parijs voorgesteld door British Steel, in associatie met andere belangrijke Britse maatschappijen.

Het is wel het meest ambitieuze plan geworden dat totnogtoe uit de bus kwam: een spoor/weg-brug-tunnel-brug combinatie die «Euroroute Vianeytune» werd gedoopt.

Het kunstwerk bestaat enerzijds uit een afgezonden - dus geen geboorde - tunnel met twee sporen van het ene eind van het Kanaal naar het andere, anderzijds uit rijwegen van elk twee rijvakken. Deze laatste zullen aan beide zijden eerst over een brug worden gelegd en belanden op een kunstmatig eiland vooraleer in de tunnel «onder te duiken», naast de spoorweg.

De totale kosten van het project werden in 1980 op ongeveer 300 miljard BF geschat, terwijl de kostprijs van een bescheiden spoorwegtunnel 70 miljard BF bedraagt.

Voordeel van het nieuwe ontwerp is dat de kustvaart onder de bruggen door zal kunnen varen terwijl de scheepvaart op hoge zee verder zal gebruik maken van het Nauw van Kales, waar nochtans drie tusseneilanden voor luchtverversing zullen gebouwd worden. Het totale kunstwerk zou een lengte hebben van 36 km., waarvan 19 km. als tunnel. Als de werken tegen 1985 aanvangen zou het eerste rijvak reeds in 1989 voor het verkeer worden geopend.

«Euroroute Vianeytune» trekt dus ten strijde tegen zeven andere tunnel-projecten en is de enige voorgestelde Kanaalverbinding die weg en spoor heeft samengebracht.

Volgens de promotors zou het project niet minder dan 100.000 arbeidsplaatsen scheppen per jaar, vanaf 1985 en gedurende de ganse bouwperiode.

Last but not least zou het project volledig gefinancierd worden door privé-fondsen.

(Uit Lloyds)

HOOGWATERBOEKJE 1982

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden 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.

Engeland

De Schotse Redersfederatie S.F.F. zal dit jaar een nieuwe sekretaris dienen aan te stellen. Daar zal nog al wat gewerkt worden met de ellebogen want dat is een job van meer dan 1,3 miljoen B.fr. met daarbij nog een hoop „akkoetjetjes” met allerlei vergoedingen voor verplaatsings- en verblijfskosten en representatiepremies. Een duur mannetje voor de visserij, hetgeen wel in alle landen hetzelfde zal zijn.

Wij hebben het elders in ons blad over een mirakuleuze kabeljauwvisserij. Ook een treiler uit Aberdeen kwam in een kabeljauwrij gebied terecht en wist in een paar dagen 470 van onze bennen aan de afslag te brengen, waarvoor 1,040 miljoen B.fr. besomd werd.

De Britse visserij heeft op een bijeenkomst waar eveneens de minister voor landbouw en visserij, Peter Walker, aan het woord kwam, duidelijk gesteld, dat zij verwachten dat de eigen regering afzonderlijke maatregelen zou nemen voor het geval dat men te Brussel tot geen oplossing komt. Ook hier werd aangeduid dat 31 december van dit jaar, volgens het EEG-verdrag, de visserijvloten van de partnerlanden niet meer gebonden zijn aan de 12-mijlsgrens en dat men dit zeker niet zou nemen.

Volgens informatie uit Britse bron, zouden zo wat 70 Britse aanvragen voor nieuwbouw en belangrijke aanpassingswerken te Brussel op subsidie vanwege de FEOGA liggen te wachten. Van Britse zijde dringt men op spoed aan omdat heel wat werven stil liggen en best wat werk aan kunnen.

En bij ons dan?

Een Russische visser werd in Falmouth opgepakt wegens diefstal van... reukwater en andere cosmetica. Vova Petrovich was de dader en de feiten gebeurden in een winkel in Falmouth. De schipper van de Russische treiler Progress trok de aanklacht echter zeer in twijfel door aan te halen dat zijn bemanningslid zich niet zou laten verbranden aan een diefstal van hoogstens enkele ponden. Petrovich hield dus maar staande dat hij de waren wel degelijk betaald had; het ging om een bedrag van £ 4.23 (ongeveer 350 fr.) en de cosmetica waren bestemd voor de vrouw van Petrovich die pas was bevallen. De voorzitter van de rechtbank wilde echter van geen liefde weten en legde een minimumstraf op.

In het dok van Falmouth werd zeer onlangs het stoffelijk overschot gevonden van de 35-jarige visser William Findlay. Uitgemaakt werd dat de ongelukkige visser fors onder de kurk was gegaan, nadien met een taxi uit de binnenstad weer naar zijn schip was getrokken maar helaas in het dok was terecht gekomen. Findlay was een... Schot.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een, naar Oostendse normen, erg grote aanvoer, op de maandagmarkt. Van het kanaal werd de grootste hoeveelheid vis gebracht. De IJslandse vangst was kleiner dan 600 bennen en bovendien niet te best van kwaliteit. Dit had vanzelfsprekend gevolgen voor de prijsvorming. De Westschepen waren niet erg talrijk en zorgden in hoofdzaak voor wijting. Tong was meer op de markt dan verwacht. De prijs van de verschillende sorteringen daalde dan ook redelijk sterk van het begin naar het einde van de markt. Waar grote tong en driekwartsortering aanvankelijk nog rond de 300 fr. noteerden kregen die soorten op het einde van de markt nog amper 270 fr.

Veel meer rog dan verleden week. Ook hier prijzen die een heel eind onder het peil van verleden week bleven. In plaats van 100 fr. het kg. kreeg grote rog nog hooguit 70 fr. (wat op zichzelf en bij dergelijke aanvoer een goede prijs is). Het waren echter de kleine sorteringen die het lieten afweten en nog amper 25 fr. het kg. kregen.

Ronde vis, die nochtans tamelijk schaars was, was niet overdreven duur. Kabeljauw bleef bestendig onder de 60 fr. en voor gul werden prijzen betaald die varieerden tussen 28 en 58 fr. Grote wijting van de West kreeg gewoonlijk rond 30 à 33 fr., de kleine sortering werd dinsdag verkocht tegen 20 fr. het kg.

Van IJsland werd voor rode zeebaars tot 63 fr. gegeven, de enkele bennen blauwe leng haalden eveneens de 60 fr. Voor kabeljauw werd tot 35 fr. betaald, prijs die ook voor de gul betaald werd. Schelvis noteerde tussen 28 en 35 fr. en was dus helemaal niet duur. Het is nu trouwens de tijd van de schelvis, ook volgende week wordt een grote partij van deze soort aangevoerd. Het is dus nu het geschikt moment om er wat van op te doen.

De haringvisserij lag begin deze week stil. Dit wegens slecht weer. Einde voorgaande week ging het nochtans erg goed en werden opnieuw vangsten van meer dan 400 bennen gebracht. Ook uit Nederland kwam nog een span met zowat 600 bennen. Die mensen waren echter niet erg te spreken over het feit dat de lossers wat al te happig waren achter „deelvis”. En dan maar verwonderd zijn dat er hier weinig vreemde schepen verkopen.

De garnaalvisserij is ook nog ver beneden peil. De vangsten zijn erg klein, de prijzen varieerden tussen 130 en 170 fr. het kg.

DONDERDAG 25 FEBRUARI 1982

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.123/306	1	404	—	282.800
O.141/369	1	362	—	257.020

VRIJDAG 26 FEBRUARI 1982

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.752	9	225	—	446.760
KUST				
SL7/42	1	608	—	401.796
Z.78/580	1	82	—	54.120
O.141/369	1	414	—	273.308
O.123/306	1	477	—	314.970

MAANDAG 1 MAART 1982

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	20	570	—	876.855
KANAAL				
N.36	13	115	4.500	1.379.676
O.518	13	100	1.470	551.636

N.719	18	335	—	716.478
O.274	17	116	3.060	1.035.575
O.118	18	320	—	673.292
O.134	17	290	—	653.698
O.206	18	425	—	914.504
O.231	14	110	3.220	1.075.865
O.114	18	115	3.015	908.092
O.33	16	110	3.840	1.076.979

WEST

O.26	8	290	—	386.000
N.45	8	315	—	515.606
Z.502	12	130	1.685	729.264

DINSdag 2 MAART 1982

WEST

N.723	7	200	—	317.664
N.597	9	300	—	472.656

IJSLANDSE VISSORTEN

Prijs per kgr op 1 maart 82

Grote schelvis	31,80/
Mid. schelvis	30,40/ 31,00
Kleine schelvis	24,80/ 28,00
Kabeljauw	35,40/
Gul	35,00/ 36,00
Wijting	/
Schaat	83,00/ 94,00
Zeebaars	61,80/ 65,80
Witte leng	45,80/
Blauwe leng	60,00/
Schartong	42,00/
Heilbot	/
Koolvis	21,00/
Hondstong	/
Zeewolf	/
Staat	/

Verwachtingen

VRIJDAG 5 MAART

MONKEY BANK : O.232
WEST : Z.300 (10 vis, 150 kg tong)
NOORD : Z.307, Z.402 (vermoedelijk)

MAANDAG 8 MAART

IJSLAND : O.317 (1300 m. ttz. 200 kab.-gul, 500 kools (middenslag), 200 schelvis, 250 rode zeebaars, 150 blauwe leng, 50 varia, 3 stuks heilbot)
O.318 (1000 m. ttz. 550 schelvis en totten, 250 kab.-gul, 80 koolvis, 30 rode zeebaars, 50 Schotse schol, 50 varia)
KANAAL : O.168, O.309, O.135, O.275, Z.34
WEST : N.706, N.736, O.35, O.279

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 25 FEBRUARI 1982

Z.402	KRP	—	100	—	271.402
Z.568	W	400	60	—	293.578
Z.582	W	100	60	—	321.940
Z.525	W	900	80	—	623.820
					1.510.740

MAANDAG 1 MAART 1982

Z.431	W	1.200	100	10	525.341
Z.596	W	1.800	130	10	869.745
Z.296	W	1.500	220	12	792.940
Z.196	W	1.400	200	12	753.850
Z.162	KN	4.500	520	16	2.941.399
					5.883.275

DINSdag 2 MAART 1982

Z.500	K	100	15	7	120.910
Z.563	W	100	100	12	316.930
Z.584	KN	3.000	160	18	1.349.497
Z.512	K	400	60	5	333.310
Z.41	W	—	80	5	218.430
Z.526	W	1.000	130	8	527.750
					2.866.827

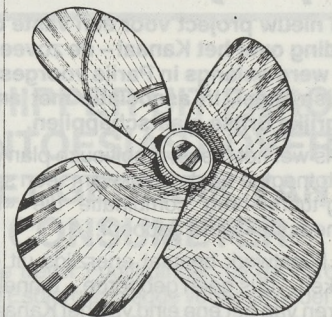
WOENSDAG 3 MAART 1982


Z.84	N	1.500	410	13	1.451.370
Z.289	N	1.700	200	16	1.261.880
Z.40	W	—	30	3	117.210
Z.186	W	2.000	400	14	1.277.650
					4.108.110

 VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop...!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



 VORDAP

VanVoorden 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

NIEUWPOORT

DONDERDAG 25 FEBRUARI 1982

Garnaal: N.211	176 kg	26.072 fr.
N.22	327 kg	46.848 fr.

VRIJDAG 26 FEBRUARI 1982

Vis:	N.470	28.726 fr. voor	465 kg
	N.720	180.924 fr. voor	4.430 kg.
Garnaal:	N.22	270 kg	37.730 fr.
	N.782	119 kg	15.381 fr.
	N.211	155 kg	21.318 fr.
	N.575	246 kg	34.098 fr.

Op de vrijdagmarkt losten twee vaartuigen van de West hun vangst. Tong nr. 1 en nr. 2 kregen 286 à 290 fr./kg en tong nr. 3 à nr. 5 330 à 335 fr./kg, vóórkleine tong werd zelfs 213 à 220 fr./kg betaald. Middenslag tarbot bewam 280 à 300 fr./kg, tongschar 85 à 148 fr./kg en staartvis 288 à 290 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.250 à 2.750 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 2.000 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de marktwaarde op 3.250 à 3.500 fr. de ben gesteld en voor gul op 2.000 à 3.000 fr. de ben, dit volgens grootte en sortering. Moerrog haalde 3.750 à 4.250 fr. de ben, tilten 3.600 à 3.750 fr. de ben en scherpstaarten 3.400 à 3.700 fr. de ben. De roeprij voor grote wijting werd 1.700 à 1.850 fr. de ben en voor kleine wijting 1.250 à 1.350 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2.500 à 2.750 fr. de ben en kleine zandschar 1.900 à 2.000 fr. de ben. Rode soldaten werden tegen 3.300 à 4.100 fr. de ben opgekocht, wij een partij zeehonden tegen 1.600 à 1.750 fr. de ben aan de koper werd gebracht.

Een matige belangstelling vanwege de handelaars en een middelmatige prijsnotering kenmerkten de vrijdagmarkt. Ongeveer 800 kg. garnaal werden aangevoerd waarvan de prijs varieerde van 115 à 137 fr./kg.

ZATERDAG 27 FEBRUARI 1982

Garnaal: N.22	206 kg	32.542 fr.
---------------	--------	------------

MAANDAG 1 MAART 1982

Vis:	N.15 W	9.521 kg	1.020.717 fr.
	N.551 K	539 kg	17.474 fr.
	N.590 W	4.366 kg	132.041 fr.
	N.710 W	6.872 kg	228.863 fr.
	N.172 W	3.379 kg	160.283 fr.
	N.738 W	4.362 kg	140.744 fr.

Door het stormweer dat gedurende het weekend woedde werden sommige vaartuigen verplicht vroegtijdig hun visserij te beëindigen. Zo losten vier vaartuigen van de West, één bokkenvisser en één kustvaartuig hun vangst. Het leeuwenaandeel werd door de N.15 „De Kottens” aangevoerd, die met 9.500 kg. vis een bruto-besomming van 1.020.717 fr. besomde.

Tong nr. 1 kreeg 206 à 216 fr./kg en tong nr. 2 310 à 318 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 noteerde men aan 330 tot 338 fr./kg en fruitong of tong nr 4 aan 304 tot 320 fr./kg. Voor tong nr 5 betaalde men 256 à 280 fr./kg en voor kleine tong 156 à 170 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 330 à 370 fr./kg opgekocht, middenslag tarbot tegen 265 à 300 fr./kg en griet tegen 160 à 220 fr./kg. Staartvis boekte men aan 250 tot 268 fr./kg, tongschar aan 80 tot 145 fr./kg en pieterman aan 120 tot 140 fr./kg. Grote pladijs haalde 2.000 à 2.250 fr. de ben, middenslag- of drielingpladijs 2.000 à

2.200 fr. de ben en visjes 900 à 1.300 fr. de ben. De marktprijs voor kabeljauw werd 2.900 à 3.250 fr. de ben en die der gul 2.000 à 2.200 fr. de ben, vóórkleine gul varieerde van 1.800 tot 1.950 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 1.450 tot 1.800 fr. de ben en kleine wijting aan 900 tot 1.300 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3.000 à 3.250 fr. de ben en scherpstaarten tegen 2.750 à 3.500 fr. de ben. Grote zandschar bewam 2.500 à 2.700 fr. de ben en kleine zandschar 2.000 à 2.250 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2.800 à 2.950 fr. de ben opgekocht en zeehonden tegen 1.750 à 2.100 fr. de ben. Robaard kreeg 40 à 55 fr./kg, rode soldaten 65 à 68 fr./kg en knorhaan 50 à 56 fr./kg.

Samen werden er op de maandagmarkt ongeveer 29.000 kg. vis aangevoerd, voor een bruto-waarde van 1.700.122 fr. Goede belangstelling vanwege de handelaars en een lonende prijsnotering die stabiel bleef gedurende gans het marktverloop kenmerkten de maandagmarkt.

WOENSDAG 3 MAART 1982

Vis:	N.736	2.062 kg	112.561 fr.
	N.551	342 kg	17.701 fr.

Na een grote aanvoer op de maandagmarkt beperkte de aanvoer op de woensdagmarkt ter oorzaak van het stormweer zich tot één vaartuig van de West en één kustvaartuig. Tong nr. 1 à nr. 2 kreeg 309 à 320 fr./kg. Tong der sortering nr. 3 à nr. 5 haalde 318 à 330 fr./kg. en kleine tong 178 à 185 fr./kg. Griet boekte men aan 217 tot 220 fr./kg. en tongschar aan 106 tot 155 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 1.700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 2.800 à 3.300 fr. de ben geveild en gul tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 1.850 tot 2.100 fr. de ben en kleine wijting aan 1.200 tot 1.350 fr. de ben. Staartvis boekte men aan 205 tot 265 fr./kg. Robaard aan 70 tot 80 fr./kg. en rode soldaten 62 à 65 fr./kg. Moerrog werd tegen 3.250 à 3.500 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3.000 à 3.250 fr. de ben en scherpstaarten aan 3.000 tot 3.250 fr. de ben.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
26 feb.	5.005	216.020
1 maart	29.059	1.700.122
3 maart	2.404	130.262

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
25 feb.	503	72.920	134	153
26 feb.	790	102.157	115	137
27 feb.	206	32.542	141	154

TE KOOP GEVRAAGD:

Stalen VISSERSVAARTUIG

van 17 tot 20 m lengte, met een motor van 200 tot 450 pk – ouderdom mag 15 jaar niet overschrijden. Moet geschikt zijn voor visserij van twee tot vier dagen.

Z.w. bureel blad onder nummer 8808. (8808V)

Uurtabel der afvaarten

SCHEPEN

Voor de week van 7.3 tot 13.3.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35, behalve op 7 en 13.3.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 21.00 u.
- Dagelijks te 18.00 en te 23.59 u., behalve op 13.3.82
- Dagelijks te 06.00, behalve op 7 en 8.3.82

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.45 en te 05.15 u.
- Dagelijks te 06.45 u., behalve op 7.3.82

Afvaarten uit Dover Western Docks :

- Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 7.3.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 7 en 13.3.82
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 7 en 8.3.82
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 13.3.82

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22.45 u.
- Dagelijks te 00.10 u., behalve op 7.3.82

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 13.50 en te 19.45 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.25, te 15.25 en te 21.05 u.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle petroleumproducten en smeermiddelen

Verzekerde bevoorrading



Stipte bediening

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	1 maart	2 maart	3 maart
Lappen	191 210	.....	.....
Grote	265 300	.....	.....
3/4	273 324	.....	.....
Bloktongen	254 288	.....	.....
Vóór-kleine	230 267	.....	.....
Kleine	168 182	.....	.....
Slips	130 144	.....	.....

ZEEBRUGGE

	1 maart	2 maart	3 maart
Grote	219 233	219 224	229 232
Bloktongen	314 326	313 318	323 332
Fruittongen	334 362	294 350	333 341
Schone kleine	314 328	306 330	330 332
Kleine	218 233	252 266	218 235
Tout petit	182 187	200 218	188 196
Slips	132 138	141 153	140 147

NIEUWPOORT

	1 maart	2 maart	3 maart
Tong I	206 216	.....	309
Tong II	310 318	.....	320
Tong III	330 338	.....	318 330
Tong IV	304 320	.....	318 330
Tong V	256 280	.....	318 330
Kleine tongen	156 170	.....	178 185

PLADIJS

OOSTENDE

	1 maart	2 maart	3 maart
Platen	37 42	44 51	.....
lek (groot-klein) ...	35 41	.....	.....
Derde slag	27 35	42	.....
Platjes	19	18 26	.....

ZEEBRUGGE

	1 maart	2 maart	3 maart
I	21 27	45 53	35 41
II	21 26	50 54	27 30
III	20 23	40 47	31 38
IV	18 20	20 35	24 26
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	1 maart	2 maart	3 maart
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	40 45	.....	40 45
Platjes	40 44	.....	45 50
Drielingen	18 26	.....	30 34

TE KOOP

Prachtig STENCILPAPIER

Afname per 2.000 bladen.
325 fr. per 1.000.

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

(3937N)

E.E.G.

De E.E.G.-Commissaris voor de visserij, de heer Contogeorgis, verwacht dat nieuwe visserijbesprekingen tussen de partnerlanden nog vóór eind maart te Brussel zullen plaats hebben. De besprekingen zouden reeds eerder doorgegaan zijn, maar men heeft gewacht tot het resultaat van het Groenland-referendum zou gekend zijn, zodat men nu kan verwachten, dat ook het uitreden van Groenland in de besprekingen aan bod zal komen.

Portugal

Op het Portugese Madeira-eiland werd 's nachts de bemanning van een tonijntreiler van 50 Brt. door onbekenden overvallen die in een roeiboot langs zij gekomen waren. De 4-koppige bemanning werd verplicht in de roeiboot plaats te nemen, die waarschijnlijk eveneens gestolen werd, terwijl de onbekenden met het vaartuig vertrokken. Een klopjacht ingericht in de morgen door de Portugese marine en een helikopter was tevergeefs. Men veronderstelt dat de kapers de Noord-Afrikaanse kust of de Canarische eilanden als bestemming hebben. Er was hiervoor voldoende brandstof aan boord.

VERHANDELDE HOEVEELHEID VIS IN JANUARI 1982

SOORTEN	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS			
a) Schelvis verre visserij	7.542	357.980	47,46
andere schelvis	5.111	187.460	36,68
Kabeljauw verre visserij	16.925	727.730	43,00
andere kabeljauw	356.259	16.848.060	47,27
Koolvis	4.217	169.780	40,26
Wijting	218.228	6.157.120	28,21
Schol	605.780	16.503.635	27,24
Roggen	101.568	4.347.670	42,81
Noorse schelvis	9.173	517.060	56,37
Andere	341.409	23.016.832	67,42
TOTAAL	1.666.212	68.833.327	41,31
b) Tong	384.355	72.174.131	187,78
TOTAAL DEMERSALE VIS	2.050.567	141.007.458	68,77
2. PELAGISCHE VIS	1.762.880	15.935.059	9,04
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN			
Garnaal	48.169	2.865.449	59,49
Noorse kreeft	3.065	506.785	165,35
Overige	68.746	2.052.464	29,86
TOTAAL SCHAAL- & WEEKDIEREN	119.980	5.424.698	45,21
ALGEMEEN TOTAAL	3.933.427	162.367.215	41,28



VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	1 maart	1 maart	2 maart	2 maart	3 maart	3 maart	26 feb.	1 maart	3 maart	26 feb.	1 maart	3 maart	26 feb.	1 maart	3 maart	26 feb.
Tarbot grote	365	430	354	412	.....	368	412	.....	400	423	330	370	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	250	294	320	334	368	268	310	.....	310	356	265	300	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	151	225	218	283	.....	220	234	.....	262	292	120	150	110	.....	.....	.....
Griet groot	167	183	196	204	236	219	242	.....	227	232	160	220	217	220	.....	.....
Griet middel	123	145	160	184	175	180	184	.....	190	196	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	102	115	103	118	.....	120	138	.....	168	173	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	72	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	55	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	20	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	35	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	75	65	70
Keilrog	70	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	62	73	73	76	64	76	80	.....	84	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	43	56	60	64	56	69	76	.....	70	74	60	65	60	65	.....	.....
Scherpstaart	22	43	78	84	52	80	87	.....	86	91	68	70	60	65	.....	.....
Halve mans	.....	.....	50	52	.....	50	54	.....	54	56	52	56	60	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	48	52	.....	50	52	.....	48	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	9	13	24	30	31	30	36	.....	40	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	43	55	35	54	54	45	56	.....	44	50	58	65	55	66	.....	.....
Gul (groot)	52	55	42	48	54	45	49	.....	40	46	40	54	55	60	.....	.....
Gul (middel)	47	52	44	50	50	44	48	.....	44	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	33	42	40	43	27	40	44	.....	42	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	118	247	85	242	246	253	92	229	104	250	250	268	205	265	.....	.....
Wijting groot	28	34	24	29	28	35	30	34	29	36	29	36	37	42	.....	.....
Wijting klein	17	22	18	19	18	21	20	24	20	24	18	26	24	27	.....	.....
Schar	18	26	18	22	32	42	20	26	20	26	45	55	40	50	.....	.....
Stenschol	32	158	128	145	61	173	154	161	136	146	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	50	55	45	51	56	58	54	59	68	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	9	21	.....	.....	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55	58	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	9	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	145	106	155	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	13	20	.....	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	53	58	.....	.....	64	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	20	25	.....	26	34	.....	30	34	35	42	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	20	12	15	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	45	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	68	74	40	55	70	80	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	40	46	.....	.....	29	.....	.....	.....	.....	.....	55	58	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	60	72	.....	.....	53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

ALS DE HANDEL VORIGE WEEK aangewezen zou zijn geweest op de aanvoer vanuit zee, dan zou het niet best zijn geweest. Het is allemaal weer minder dan mondjesmaat. De importeurs brachten echter uitkomst. Zij zorgden onder meer voor een onbepaalde hoeveelheid koolvis uit Frankrijk en Denemarken. Ook wat schelvis werd uit Frankrijk aangevoerd. De kwaliteit daarvan was echter niet om te juichen.

HET WAS WEER HET oude liedje. Aan de maandagmarkt was „van alles” te koop en daarna was het weer reikhalzend uitzien naar wat donderdag zou brengen. Maandags kon men zich de buik aan wijting volen om vervolgens voor datzelfde visje in de rij te gaan staan op donderdag. Duizend kisten werden de handel toegeschoven. De visverwerkende industrie ontfermde zich over de mindere kwaliteit terwijl men in die sector ook de handen vol had aan het naar zich toe trekken van de mindere soorten schol.

DE DONDERDAGMARKT van vorige week werd oprecht verblijd met de komst van de KW-34 „Rose Marie”. Dit schip kwam met een zeer gevarieerde lading aan de markt. Naast een leuke hoeveelheid tong en tarbot was er nog van alles te koop. Jammer dat dit soort schepen – de zogenoemde „zuidschepen” nu onder de stilligperiode komen te val en. Daarna is de stilligperiode van zes weken ook weer verleden tijd.

HET ZOU EEN GOEDE ZAAK zijn als dergelijke schepen in de periode dat zij niet op platvis mogen vissen ingezet zouden kunnen worden voor de vangst op rondvis. Te denken valt dan aan het gebied in de noordelijke Noordzee. Vroeger toch bij uitstek HET domein waar onze vissers de meeste vis weghaalden. Laten we het toch niet zo ver komen dat er straks voor dat gebied een vangstverbod komt „omdat we het al zo veel jaren losgelaten hebben”!

IN ENGELAND WETEN ze nog steeds geen raad met de aanvoer van hoeveelheden schelvis. Reeds enkele weken geleden meldde men dat er grote hoeveelheden onverkocht in de hallen van Aberdeen achterbleven. Nu heeft men zichzelf een vangstbeperking opgelegd. De hoeveelheden vis die nu nog mogen worden aangevoerd zijn afgestemd op het aantal bemanningsleden. Per man veertig kisten schelvis per week. Wordt er een overweekse reis gemaakt dan mag men dit aantal verhogen tot 48. Gehoopt wordt dat men op die manier gaat uitkijken naar alternatieve vangst: wijting, kabeljauw en koolvis.

EEN ANDERE SCHOTSE visserij-aangelegenheid is de vangst van makreel voor de kust van Cornwall. De Schotse ringnetvissers verkopen hun vangst op zee direkt aan Russische en Bulgaarse schepen. De angst dat daarmee de quota zouden worden overschreden is niet juist gebleken. De Russen en Bulgaren hebben gehoor gegeven aan het verzoek van de Engelse visserij-inspectie om hun boeken voor hen te openen. Daarin werden geen onregelmatigheden aangetroffen. De hoeveelheden stemden overeen met die welke reeds door Schotse schippers waren verstrekt. Toch wordt overwogen het komende seizoen een vergunningstelsel in te voeren omdat, ondanks het feit dat de makreelvangst aan de zuidkust vrij is, men toch niet heeft voorzien dat niet minder dan zo'n zeventig Schotse eenheden aan de vangst zouden gaan deelnemen. Men hecht er terecht aan dat men de zaak in goede banen kan blijven leiden. Het wegvissen van de vis die zich hier bevindt zou desastreus zijn voor een plaats als Falmouth.

DE IERSE VISSERIJ-POLITIE beijvert zich nog steeds met het opbrengen van buitenlandse schepen. Tussen 1 augustus en 31 december moesten niet minder dan twintig Spaanse vissers er aan geloven. De boetes variëren van 100.000 tot 250.000 gulden. Ook in Frans gebied – Golf van Gascogne – zijn de Spanjaarden regelmatig prooi van de Franse visserijpolitie.

IJMUIDEN

Aan de **donderdagmarkt van 25 februari** werd aangevoerd: 1.490 kg. tong; 54 kisten tarbot en griet; 281 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 958 kisten wijting; 176 kisten schol; 40 kisten schar; 102 kisten diversen.

Prijzen in gulden. – Per 1 kg.: tarbot 21.71-20.01; grote tong 16.68-15.22; grootmiddel tong 22.00-20.51; kleinmiddel tong 19.66-19.07; tong twee 13.10-13.07; tong twee 11.87-11.80. – Per 40 kg.: tarbot 800-663; griet 566-408; kabeljauw één 96-78; kabeljauw twee 138-108; kabeljauw drie 134-96; kabeljauw vier 142-92; kabeljauw vijf 132-94; schelvis twee 212; schol één 61-58.80; schol twee 71-65; schol drie 84-74; schol vier 116-72; wijting drie 106-61; schar 106-61; steenbolk 52-26; haai 178; wolf 182; tongschar 270-166; harnen met kop 282-222; kleine kuit 234-222.

Aan de **vrijdagmarkt van 26 febr.** werd aangevoerd: 1.830 kg. tong; 21 kisten tarbot en griet; 647 kisten kabeljauw; 4 kisten schelvis; 948 kisten wijting; 281 kisten schol; 125 kisten schar; 148 kisten diversen.

Prijzen in gulden. – Per 1 kg.: tarbot 24,98-23,41; grote tong 17,16-16,09; grootmiddel tong 24,74-24,31; kleinmiddel tong 20,63-19,88; tong één 15,33-14,51; tong twee 13,38-12,63. – Per 40 kg.: tarbot 922-666; griet 560-430; kabeljauw één 130-100; kabeljauw twee 132-98; kabeljauw drie 130-106; kabeljauw vier 130-114; kabeljauw vijf 130-92; schelvis drie 180; schol één 71-65; schol twee 78-62; schol drie 90-72; schol vier 100-65; wijting drie 70-32; schar 98-42; tongschar 98-42; bot 26; steenbolk 52-40.

De besommingen waren: KW 12 f 8.500; KW 77 f 7.400; KW 221 f 15.500; UK 208 f 500; UK 141 + UK 271 f 2.000; UK 7 f 15.300; UK 186 f 18.200; UK 233 f 7.200; UK 234 f 1.300; VD 19 + VD 73 f 25.400; IJM 2 f 5.200; IJM 3 f 3.800; IJM 14 f 600; IJM 20 f 4.800; IJM 39 f 2.900; verder drie Texelaars en twee Goedereeders met een gezamenlijke besomming van f 59.000.

NEDERLAND

De Nederlandse minister van verkeer en waterstaat, de heer Zeevalking, vindt het niet nuttig subsidies te verlenen voor een studie op de gezamenlijke aanwending aan boord van vissersvaartuigen van het zeil en de motor. Hij denkt dat het, nuttiger is dit geld te besteden voor onderzoeken op andere gebieden van energiekostenbesparing, zoals bv. het aanwenden van zware olie, betere vangsttechnieken, passieve visserij, enz... Wij kunnen hem geen ongelijk geven.

Samen met de nog drie in aanbouw zijnde grote trawlers, zal Nederland voor zijn 28 grote treilers van minstens 42 meter iets meer dan 17 duizend Brt tellen met nagenoeg 70 duizend PK, terwijl dit enkele jaren terug voor 42 trawlers een Brt van 16,5 duizend was en een motorvermogen van 58.000 Pk. We mogen dus zeker niet meer gewagen over ergens een inkrimping van de vangstcapaciteit bij onze Noorderburen, uit-sanering of inlevering!

Er roert iets onder de viskwekers op de Waddenzee. Afgaande op het feit, dat de Nederlandse regering een project voor een grote viskwekerij op de Waddenzee voor een bepaalde firma zou gaan ondersteunen, zijn heel wat minder omvangrijke en kleiner viskwekers in hun wiek geschoten, omdat zij menen door deze maatregel van de Nederlandse regering gediskrimineerd te worden. Het gaat hier over het viskwekerijproject van de firma Ronald van Dokkum.

De Nederlandse regering heeft voor 1982 voor de visserij een bedrag van nagenoeg 340 miljoen B. fr. uitgetrokken met het doel de vangstkwantiteit (niet de capaciteit), energiebesparingen en passieve visserijmethoden te bevorderen. Dus niet voor nieuwbouw of aankoop van vissersvaartuigen omdat de vangstcapaciteit niet mag vergroot worden via deze subsidiëring. Men begint nu langzamerhand ook in overheidsdiensten vragen te stellen over een bepaalde overuitrusting van de Nederlandse visserijvloot.

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 beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)

SEALINK PAKKETBOOT OP GOLFBREKER VOOR OOSTENDE

Toen de mensen die aan de zeedijk wonen ter hoogte van de vlaggestok tot aan het Casino, bij het opstaan donderdagmorgen uit hun vensterraam keken, beleefden zij de verrassing van het jaar.

De Sealink pakketboot «Vortingen» die voor de overvaart tussen Oostende en Dover zorgt, lag zo maar op een boogscheut van de zeedijk met de steven op een golfbreker, in ondiep water.

Volgens een bewoner van een appartement langs de zeedijk ter hoogte van de op een golfbreker gestrande pakketboot, moest dit rond halfzeven gebeurd zijn.

Inderdaad, een tijdje hiervoor was dit nog niet het geval, wist hij te zeggen. In elk geval heeft men hier niets van gehoord omdat er nogal wat

beweging in het water zat en het gerucht van het woelige water alle andere geruchten overstemde, ook dus dit van de slag van het vastlopen op de golfbreker.

Zelfde persoon wist nog te vertellen dat een andere boot de passagiers zou afgehaald hebben. Op het ogenblik van het gebeuren was het dicht bij hoog water, zodat men wel kan besluiten, dat de kommandant van de «Vortingen» een zeer slecht ogenblik uitgekozen heeft om op de golfbreker te lopen, des te meer omdat het zwel en de grote westenwind voor nog meer hoog water had gezorgd.

Een sleepboot van de loodsdiens probeerde met hoog water tevergeefs om beweging in de gestrande pakketboot te krijgen. Het was duidelijk dat dit bootje een veel te kleine trek-

kracht ontwikkelt om maar tot enig resultaat te kunnen komen.

De «Vortingen» ligt met de steven in de richting van Mariakerke en praktisch evenwijdig aan de zeedijk. De pakketboot kwam uit Dover en heeft waarschijnlijk getracht achteruit de haven binnen te varen, maar werd door de stroming en door het slag van de golven uit de goede richting gehaald en naar het strand opgeduwd.

Bij een volgend hoogtij zal een sleepboot van de zeemacht, de «Valk» een poging aanwenden om de «Vortingen» los te krijgen.

We betwijfelen echter ernstig of men hierin zal slagen, vooral omdat het in de eerste paar dagen nog verder naar kranktij loopt en men slechts volgende week donderdag en vrijdag op stroomtij kan rekenen. Anderzijds ligt ook de mogelijkheid voor dat er dan minder zwel zal staan en er toch niet voldoende water zal aanwezig zijn om de pakketboot los te krijgen.

Met laag water zal de achtersteven vermoedelijk op droog zand zitten en de steven langs de overzijde van de golfbreker met de punt in de lucht. Er zullen dan heel wat «kiekjes» kunnen geschoten worden, zoals dit nu reeds het geval was onder de paar honderden nieuwsgierigen.

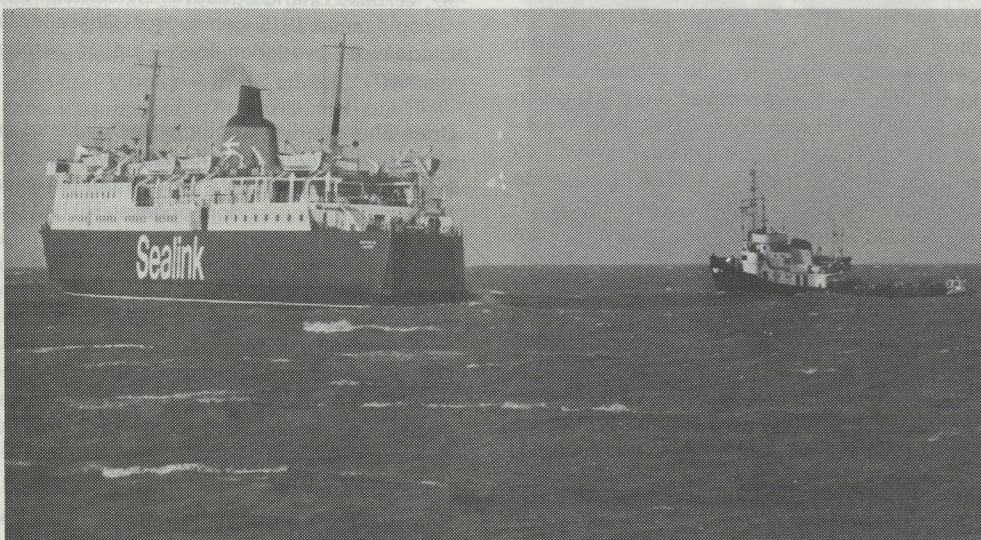
De normale hoogwaterstand op vandaag donderdag, zonder rekening te houden met de zwel van het opgestoken water, was 4,37 m boven het nulpeil. De hoogste waterstand bij stroomtij volgende week is op vrijdag 12 maart met 4,99 m boven het nulpunt. Met bv. een binnenwind zal dit echter minder zijn, zodat we ons toch wel de vraag mogen stellen of de sleepboot «De Valk» wel bij machte zal zijn de «Vortingen» van de golfbreker vrij te krijgen. We stellen hier niet te veel hoop op.

Inlichtingen bij de sleepdienst konden wij niet bekomen. De bedienden lieten ons weten dat er geen commentaar beschikbaar was. Ook bij de «Sealink» liet men niets los en wist men niets te vertellen. Zolang de kommandant nog aan boord is en zijn verslag niet heeft ingediend, kan niets vrijgegeven worden, aldus een woordvoerder van deze dienst.

De vastgelopen «Vortingen» zal voorlopig een attractiepool vormen voor heel wat nieuwsgierigen, maar dit is tenslotte maar een magere troost.

Zweden

Een Zweedse fabriek heeft een kompas voor... de Arabieren op de markt gebracht. In plaats dat de kompasnaald het magnetisch noorden aanduidt, wijst de naald in de richting van Mekka. Een manier en laat ons het gerust stellen, een slimme manier om op het nationaal gevoel van de moslims in te spelen. Naar het schijnt zouden reeds vele duizenden bestellingen op het orderboek van betrokken fabriek staan. Het ei van Columbus, maar men moet er aan denken, hetgeen niet gebeurde vóór 1982!



Twee beelden van de vastgelopen «Vortingen» ter hoogte van de Albert I Promenade te Oostende.

DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

Na twee weken, noodgedwongen, het verhaal over onze «Vissers tijdens de Tweede Wereldoorlog» wegens plaatsgebrek niet gepubliceerd te hebben, gaan wij in huidig nummer verder met deze lotgevallen die door de h. Verleyen werd verzameld en opgenomen in het tweemaandelijks tijdschrift «Neptunus - Info Marine».

In de huidige bijdrage wordt vooral aandacht besteed aan de lotgevallen die de treiler H.77 «Gilda» overkwamen en de zeer belangrijke rol die dat vaartuig heeft gespeeld tijdens de evacuatie van Duinkerke.

DE H.77 «GILDA», HET VAARTUIG VAN DE LEGENDE...

Van de talrijke Belgische vissersvaartuigen die aan de ontruiming van de Franse havens hebben deelgenomen, zijn enkele goed gekend gebleven. Sommige verdienen een titel van rekordhouder zoals de O.86 «Georges-Edouard», rekordhouder van het aantal vervoerde soldaten. Binnenkort zullen wij de verhalen publiceren over de H.73 «André-Robert-Denise», rekordhouder van het aantal ontruimde havens en over de Z.50 «Lydie-Suzanne», en H.40 «Bertha-Leon», rekordhouders van het aantal reizen tussen Duinkerke en Engeland. De lezer heeft reeds vastgesteld dat zekere vaartuigen in het «Gulden Boek van het Zeewezzen» ingeschreven zijn terwijl andere vaartuigen die niet minder hebben gepresteerd in dit ereboek niet vermeld zijn. Recente opzoekingen bij de Historische Dienst van de Franse Marine hebben zelfs namen of nummers van tot nu toe onbekende vaartuigen aan het licht gebracht. Over de H.77 «Gilda», vaartuig waarvan de schipper alhoewel gekwetst zijn schip toch in Engeland heeft teruggebracht, heeft men veel gesproken terwijl nochtans vaartuig en be-



De Z.150 (vóór de oorlog H.49) «De Blauwvoet»... hetzelfde uitzicht als de H.77 «Gilda».

manning totaal verdwenen zijn. Daarom verdient de H.77 «Gilda» de titel van «vaartuig van de legende».

VERDWIJNING ZONDER SPOOR OF ZO GOED ALS...

De H.77 «Gilda» was een houten vaartuig van 24,86 N.T. en 69,64 B.T. gebouwd in 1936 te Zeebrugge, op de scheepswerven De Backer, uitgerust met een motor van 50 P.K. en met RADIO. Dit was dus een groter schip dan de vele andere en het was ook veel sneller dan schepen uitgerust met een motor van 100 P.K. of minder. Dit is een zeer belangrijk punt om de rol van dit vaartuig te begrijpen. Het schip was eigendom van reder Petrus Latruwe uit Heist. Tijdens de oorlog was het vaartuig vanuit Brixham bedrijvig en verdween met man en muis in december 1942 zoals wij zullen zien. Twee volle jaren lang hebben Theophiel De Grootte en andere vrienden gezocht om een foto van het vaartuig te vinden en dit zonder resultaat noch bij de familieleden van de bemanning en van de reder, noch bij de scheepswerven die door de overstromingen van 1 februari 1953 erg geteisterd werden. In december 1979, ter gelegenheid van de Algemene Vergadering van de Federatie der Belgische Zeelieden van de oorlogen 14/18 en 40/45, heeft voorzitter R. Rycx nog een oproep gedaan aan de talrijk aanwezige leden. Drie leden hebben onmiddellijk geantwoord dat zij dachten dit kostbaar document in hun bezit te hebben. Jammer genoeg, werden wij opnieuw teleurgesteld. De ene na de andere liet weten dat hij niets gevonden had. Er werd toch een «zantje» teruggevonden doch... zonder afbeelding van het vaartuig. Al wat ontdekt werd is een foto van het schip bij het begin van de aanbouw. Deze afbeelding bevindt zich in een visserscafé te Zeebrugge. In deze omstandigheden, hebben wij besloten een foto van een gelijkaardig vaartuig te zoeken. Theophiel Degrootte heeft ons een foto van de Z.510 (vóór de oorlog H.49) «De Blauwvoet» overhandigd. Dit houten vaartuig van 22,19 N.T. en 59,57 B.T. werd in 1937 op dezelfde scheepswerven De Backer te Zeebrugge gebouwd. Dit is een punt van groot belang want deze ambachtelijke scheepswerven van houten vaartuigen hadden ieder hun eigen stijl. Het vaartuig was ook uitgerust met een motor van 150 P.K. en met radio en was eigendom van reder Petrus Utterwulge uit Heist. Onze vriend Theophiel heeft ons bevestigd dat beide vaartuigen, ondanks een licht verschil van tonneemaat, hetzelfde uitzicht hadden.

Wat de bemanningsleden betreft, hebben wij reeds laten weten dat de twee mannen die in 1940 aan boord waren sedert lang overleden zijn. Dank zij het Gemeentebestuur van



Dries GHESELLE — Antwerpen — 1945

Knokke-Heist en in het bijzonder diensthoofd A. Desmidt, hebben wij de volgende identiteiten bekomen :

- Gheselle Andries Pieter, geboren te Heist-aan-Zee op 7 maart 1884, gehuwd met Depaepe Natalie Rosalie, overleden te Heist-aan-Zee op 21 juni 1945;
- Verbeke Charles, geboren te Heist-aan-Zee, op 4 maart 1915, gehuwd met Gheselle Madeleine, overleden in zee op 17 oktober 1967.

Dries Gheselle die de bommen te Duinkerke, de vliegende bommen te Antwerpen en al de oorlogsgevaren getrotseerd had, verloor het leven ten gevolge van een dom ongeval. Hij had pas zijn werk van visser hernomen. Hij was thuis gekomen en hij was moe. Hij had zijn gasvuur aangestoken om iets te koken en viel slapend in zijn zetel. Destijds waren nog onderbrekingen in de levering van gas, zogezegde «coupures». Degene die de oorlogsjaren hebben gekend zullen zich dit herinneren. Het gas werd «afgesneden» en de vlam verdween. Later kwam het gas terug. Dries is aan het slapen gebleven en dit... voor eeuwig !

Karel Verbeke, bijgenaamd «Karel Prume», zou integendeel een meer glorieuze dood vinden bij het vergaan van de Z.443 «Mercator», op 17



Karel VERBEKE te Newlyn-Penzance — 1940

oktober 1967. Zijn naam prijkt op één van de veertien memorieplaten van het ereplein aangelegd in het domein van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke ter nagedachtenis van de honderden op zee omgekomen Vlaamse vissers.

Wij mogen dus oprecht spreken van een verdwijning zonder spoor of bijna.

En toch werd erover officieel gesproken tijdens de oorlog...

De naam van de H.77 «Gilda» komt voor op al de lijsten van schepen die aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen. Bij ministerieel besluit van de Minister van Verkeerswezen te Londen van 21 juli 1941, werden de namen van Andries Gheselle, schipper, en Charles Verbeke, matroos, resp. onder nr. 302 en 303 in het «Gulden Boek van het Zeewezen» ingeschreven en dit wegens hun deelneming aan de ontruiming van Duinkerke met de H.77 «Gilda».

In nummer 1 van het tijdschrift «Marine» van dezelfde 21 juli 1941, het eerste Nationale Feest werkelijk in het buitenland gevierd, verschijnt een artikel van de heer Georges Depoorter, gewezen waterschout te Nieuwpoort, en thans ere-kapitein-ter-zee bij onze zeemacht, alias «Kapitein Viootje». In dit artikel: «De Belgische Vissersvloot in Frankrijk, mei-juni 1940», wordt de H.77 «Gilda» vermeld. Wij zullen later op dit artikel terugkomen want de melding heeft betrekking op de laatste overtocht vanuit Saint-Vaast-la-Hougue tot Falmouth.

Een jaar later, opnieuw in «Marine» van juni 1942, vinden wij een ander artikel waarvan afschrift hieronder:

EENVOUDIGE HISTORIE

door P.V.

Meneer 'k zoen willen weerkeren aan boord van mijn schip.

Met deze woorden werd ik in de eerste dagen van juli 1940 begroet door een visser die mij op mijn nederig bureautje was komen opzoeken.

Natuurlijk is dit geen zeer belangrijk voorval op zichzelf: en toch heeft dit op mij een diepere indruk gemaakt dan vele vragen, soms zeer aandoenlijke, die, in de eerste maanden na de overrompeling van ons land en de daardoor veroorzaakte uitwijking van onze vissersbevolking naar Engeland, tot mij zijn gericht geworden.

De man die mij deze woorden toestuurde had niets weg van de kloeke, stevig gebouwde visser die men zich gewoonlijk voorstelt. Integendeel leek hij eerder zeer tener en alleen zijn door zeewater en zon getaand gelaat liet vermoeden dat hij werkelijk tot de gelederen onzer taaie vissers behoorde.

Wat mij het meest verwonderde in het verlangen van die brave mens was zijn gevorderde leeftijd. Wanneer veel zeelieden niet beter wensten dan gedurende enige tijd aan de gevaren der zee te kunnen ontsnappen, was het vurig verlangen van die man, op 56-jarige ouderdom, en wanneer het oorlogsgevaar op zee in hevigheid dreigde toe te nemen, ten spoedigste terug in te schepen om zij alledaagse bedrijvigheid te hervatten.

En wat in deze historie nog merkwaardiger is, is de wijze waarop onze vriend te Londen was geraakt. Ziehier zijn lotgevallen.

Op 18 mei 1940 verliet het vaartuig H... «G...» de haven van Zeebrugge. De bemanning bestond uit twee leden, onze vriend als schipper, en een matroos. Een zeker aantal passagiers was ingescheept. De aftocht was pijnlijk, er moest van de ene naar de andere haven worden gevaren totdat eindelijk het schip voor bijzondere dienst werd opgeëist.

Misschien is het beter het verhaal van belanghebbende zelf aan te halen. Hij vertelt dus:



Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER. Foto genomen in april 1942, te Greenwich, vlak vóór zijn inscheping a/b H.M.S. «Queen Emma» (oorlogsnaam van de Nederlander «Koningin Emma»). Hij was toe Luitenant R.N.R. en er was nog geen groot verschil met de Waterschout te Nieuwpoort van 1940.

De 30e mei kwamen wij te D... aan in een dikke mist veroorzaakt door het branden der olietanks aan wal. Wij scheepten zo spoedig mogelijk een groot aantal Franse en Engelse soldaten in, alsook de bemanning van een schip dat vóór de haven gezonken lag. Dit alles gebeurde onder een hevig bombardement, terwijl kranen in de dokken vielen en pakhuizen instortten. Toen wij klaar waren om te vertrekken werd een torpedo geworpen vanuit een Duits vliegtuig, die naast ons vaartuig in het water ontplofte.

De H... werd gans opgelicht, ik verloor het evenwicht en werd over de lier in het visruim geworpen, terwijl ik het bewustzijn verloor. Ik leed hevige pijnen in de rechter borstkas die ik getracht heb te stillen met kompressen. Ik slaagde er evenwel in het vaartuig buiten te brengen en naar R... te sturen. Aldaar werd ik met een ziekenwagen vervoerd naar het hospitaal, alwaar werd vastgesteld dat ik drie ribben gebroken had.

De held dezer historie was dus nog niet goed ontslagen uit het hospitaal of zijn hart verlangde opnieuw naar de zwerfverijen op zee.

Hij wist nochtans wat het varen gedurende oorlogstijd betekent. Reeds in 1914-18 had hij zeedienstplicht verricht; hij werd vereerd met de «Herinneringsmedaille» en met de inschrijving op de «Rol der Marine». Sedert september 1939 had hij zich reeds kunnen rekenschap geven wat in deze oorlog voor de zeelieden beschoren lag, hij heeft een grote proef doorstaan te D... en, niettegenstaande zijn gevorderde leeftijd, wilde hij nog varen.

Aan zijn verlangen werd voldaan. De terugkeer aan boord van zijn schip werd hem vergemakkelijkt, hij kon herbeginnen te varen en heden daags niettegenstaande zijn 58 jaren is hij steeds paraat om aan de bevolking dezer eilanden een smakelijk visje te bezorgen.

Uit zulk hout zijn onze Vlaamse vissers gehakt!»

Wij hebben onmiddellijk Dries Gheselle (56 j. in 1940 en 58 j. in 1942) en zijn H.77 «Gilda» herkend. Wij vernemen dat hij in 14/18 gehecht is geweest aan het gemobilizeerde Belgische leger. Wij krijgen ook bevestiging van het feit dat zij op zaterdag 18 mei (eerste dag van de ontruiming van de Belgische vissersvaartuigen) Zeebrugge verlaten hebben en dat zij maar met twee bemanningsleden aan boord waren. Dit was een punt van belang want zij waren ook maar met twee te Duinkerke. Niemand had dus het boord verlaten. Wij vernemen ook dat een maand na zijn ontscheping te Ramsgate Dries Gheselle het hospitaal had verlaten en zich bij de diensten van de Belgische Marine bevond om te vragen aan boord van zijn schip zo vlug mogelijk terug te mogen keren.

In de krant «ONAFHANKELIJK BELGIE», uitgegeven te Londen door de Belgische Regering, nummer van donderdag 6 augustus 1942, vinden wij een artikel waarvan uittreksels hieronder:

«EEN HELDHAFTIGE BLADZIJDE IN ONZE GESCHIEDENIS

Het aandeel van de Belgische zeelieden bij de ontruiming van Duinkerke.

Een mededeling aan de pers.

De H. Camille GUTT, Belgisch Minister van Landsverdediging, heeft een bezoek aan het Brits Ministerie van Informatie afgelegd. De militaire eer werd aan de minister bewezen door een detachement van de Home Guard dat vervolgens door hem geschouwd werd.

Tijdens een vergadering, welke plaats had onder voorzitterschap van de H. Ernest THURTLÉ, Parlementair Sekretaris van het Ministerie van Informatie en waarop een groot aantal journalisten aanwezig was, heeft de H. GUTT een uiteenzetting gegeven over de deelneming van de Belgische vissers aan de evacuatie van Duinkerke in juni 1940 :

Het aantal jonge Belgische vissers die in de Belgische Sectie van de Royal Navy dienst doen, groeit met de dag aan, zodat men thans vaak in de Britse zeehavens jonge mariniers ontmoet wier afkomst door het woord «Belgium», bovenaan de rechtermouw van hun uniform, aangeduid is. Er zijn er velen onder hen die bovendien op de borst de linten van een Engelse dekoratie, van een ereteken van de Verbonden en van een Belgische dekoratie, hulde van het Vaderland, dragen. Voor het merendeel behoorden zij tot de bemanningen van de vissersboten die zich hadden onderscheiden gedurende de evacuatie van Duinkerke waarvan hierna een uiteenzetting betreffende de Belgische deelneming volgt».

Minister Camille GUTT geeft dan korte inlichtingen over enkele boten die uit Engeland vertrokken en namelijk over de patrouilleboot A.5 (van het Marine Korps), de O.86 «Georges-Edouard», de O.225 «Guido Gezelle», de O.227 «Cor Jesu» en de O.274 «Maréchal Foch». Hij spreekt verder over de vissersvaartuigen die vanuit Franse havens vertrokken zijn en geeft individuele inlichtingen betreffende de N.49 «Onze Lieve Vrouw van Vlaanderen», de N.59 «Getuigt voor Christus», de H.42 «PHarailde», de H.77 «Gilda», de Z.2 «Anna-Marguerite», de Z.11 «Zwaluw» en de Z.50 «Lydie-Suzanne». Tenslotte spreekt de Minister over de sleepboten «Elbe», «Max», «Vulcain» en «Goliath».

Wat de H.77 «Gilda» betreft, heeft de Minister letterlijk verklaard :

«De H.77 «Gilda», 70 ton, vertrekt op 30 mei naar Duinkerke en neemt een groot aantal Engelse en Franse soldaten aan boord. Op de terugweg wordt zij door vliegers aangevallen en de schipper GHESELLE wordt bij een ontploffing van een bom erg gekwetst, hij blijft niettemin aan het roer en brengt zijn beschadigde boot naar de haven van Dover.»

Anderzijds beschikken wij over een foto van het overhandigen van «Zee-eretekens» aan helden van de ontruiming van Duinkerke, op zaterdag 30 januari 1943 voor het stadhuis van Newlyn-Penzance. Karel VERBEKE komt voor op deze foto.

Laten wij nog toevoegen dat wij ons goed herinneren een uitzending van de Belgische Radio te Londen (waarschijnlijk in 1941) te hebben beluisterd. In deze uitzending was er sprake van de ontruiming van Duinkerke en het geval van de gekwetste schipper die zijn vaartuig naar Engeland teruggebracht had, was vermeld. Er was ook sprake van de kapitein van de s.s. «Julia» wat liet vermoeden dat dit vrachtschip te Duinkerke was geweest en van deze bemanning die naar Duinkerke was terrugge-



Robert, Gustaaf, Oscar en Raymond BORREY aan het maken van een mast voor de Belgische vissers te Brixham 1943.



Belgische vissersvloot Brixham 1943.



De artikelenreeks van Jean Verleyen heeft de enorme verdienste dit hardwerkend deel van onze bevolking — de vissers — in de schijnwerper te plaatsen. De rol die zij gespeeld hebben tijdens de laatste wereldoorlog is door te weinig mensen gekend, hoofdzakelijk omdat onze vissers bescheiden mensen zijn, die niet graag met hun heldedaden te koop lopen. De redactie beschouwt het als een eer regelmatig bijdragen te kunnen publiceren. Vanwege de heer Raymond Borrey mochten we een reeks merkwaardige foto's uit de oorlogsjaren 1943 te Brixham ontvangen. Dokumenten welke we hier graag afdrucken.



Gustaaf, Robert, Oscar en Raymond BORREY aan het werk in Brixham 1943.

keerd om een gestrand vaartuig terug te brengen (geval van de O.274 «Maréchal Foch».)

Ooggetuigen hebben ons reeds verteld over de H.77 «Gilda» te Duinkerke...

Dank zij de verklaringen van Camille VERMOTE, schipper van de N.59 «Getuigt voor Christus», en van August DECROP, motorist van dit vaartuig, weten wij dat de H.77 «Gilda» leider was van een konvooitje vertrokken vanuit Saint-Vaast-la-Hougue op 31 mei rond 11 u. 's morgens. Het konvooitje bestond namelijk uit de H.77 «Gilda», de N.59 «Getuigt voor Christus», de H.16 «Emma-Leon» met schipper Jozef VLIETINCK, bijgenaamd de «Veereman» en de D.G.772 «Sainte Julienne» van Grevelingen, onder gezag van de Belgische schipper Engel VERLEENE. De 1e juni, rond 8 of 9 u. 's morgens, was het konvooitje in de rede van Dover om naar Duinkerke te vertrekken. Bij het binnenvaren van Duinkerke, op zondag 2 juni rond 1 u. 's morgens, werd de N.59 door een torpedoboot aangevaren en ging verloren. Met de D.G.772 hebben de opgepikte drankelingen nog een tiental minuten tussen wraaken, moeten binnenvaren om zich bij de reeds aan de steiger gemeerde H.77 te voegen en over te stappen. Dit gebeurde onder een hevig bombardement. De lucht hing vol met «flares» die door vliegers uitgeworpen waren en het was zo klaar als bij daglicht. Na een twintigtal minuten is de H.77 vol soldaten vertrokken (alléén Franse soldaten uit alle rangen).

« Op de H.77, verklaart August DECROP, waren zij maar met twee mannen, de schipper Dries GHESELLE en motorist of matroos Karel VERBEKE. Waar de andere bemanningsleden gebleven waren, weet ik niet. De schipper was gewond wegens een val aan boord. Karel VERBEKE met de bijnaam «Karel PRUME» was een moedige jongen en hij heeft, bij de evacuatie, veel verdienstelijk werk geleverd. Enkele jaren geleden is hij verdrongen op zee».

Wij weten dat Dries GHESELLE en Karel VERBEKE vanaf het vertrek uit Zeebrugge maar met twee bemanningsleden aan boord waren en niemand het schip had verlaten. Het schijnt wel dat voor de terugreis Karel VERBEKE alléén aan boord beschikbaar stond na de val in het ruim van schipper Dries GHESELLE bij de ontploffing van een bom. Hij werd echter bijgestaan door mannen van de Franse Marine Nationale en door de bemanning van de N.59. August DECROP heeft deze terugreis als volgt beschreven :

«Om beurten stonden wij op de uitkijk of aan het wiel. Met het dagen waren wij al een goed eind gevaren, toen het, opeens, potjemist werd. Wij stopten en lieten ons drijven en gelukkig, na een uurtje klaarde het op en wij ontwaarden op een vijftigtal meter van ons een visbak volgeladen met Duitse krijgsgevangenen, die ook naar Engeland gebracht werden. Wij vaarden verder en door een misverstand en te weinig zicht, liepen wij nog vast op de Goodwin Bank. De H.16 trok er ons af. In de namiddag kwamen wij dan te Ramsgate aan...».

Wij weten nog dat, bij de ontscheping te Ramsgate, de bemanningsleden van de gezonken N.59 «Getuigt voor Christus» door de Britse havenpolitie slecht ontvangen werden. Zij werden zelfs in de gevangenis opgesloten wegens gebrek aan identiteitsstukken (verloren bij het vergaan van de N.59) en ook bij gebrek aan

inschrijving op de monsterrol van de H.77 die zij aan wal meebracht.

Een officiële bevestiging...

De lezer zal opgemerkt hebben dat, tot nu toe, een zekere verwarring in zake juiste data bestaat. Reeds ter gelegenheid van het onderzoek van het geval van de N.59 «Getuigt voor Christus» waren wij tot de conclusie gekomen dat de N.59, de H.77, de H.6 en de D.G.772 samen op zondag 2 juni bedrijvig waren geweest en dit niettegenstaande de aarzelingen van August DECROP. Dit keer en om een lieve uitdrukking van onze vriend August DECROP zelf te gebruiken mogen wij beweren dat wij de «kinderen van God ons Heertje» zijn geweest.

Inderdaad dank zij de welwillende tussenkomst van Kolonel R. VAN ONSEM, Hoofd van de Historische Dienst van de Belgische Strijdkrachten, bij Contre-Amiral P. DUVAL, Hoofd van de Historische Dienst van de Franse Marine Nationale te Vincennes (Pavillon de la Reine), heeft de Maître Principal D. LEMAIRE voor ons lange dagen werk gepresteerd en het archief over de ontruiming van Duinkerke en andere Franse havens grondig onderzocht. Wij danken zeer deze drie verdienstelijke militairen. Wij hebben zo de lijsten van de ontschepingen te Ramsgate bekomen. Deze lijsten werden aan fregatkapitein PLANTE, Franse verbindingsofficier te Ramsgate, overhandigd. Het is te Ramsgate dat de meeste soldaten uit Duinkerke door de Belgische vaartuigen aangevoerd werden. De lijsten hebben betrekking op de 30 en 31 mei, de 1, 2, 3 en 4 juni, 1940. Zij zijn opgesteld in vijf kolommen: uur van aankomst; naam van het schip; aantal Britse soldaten; aantal geallieerde soldaten (gewoonlijk Fransen) en «verscheidenen» (various). De inschrijving van de namen van de vaartuigen is gedeeltelijk gebrekkig en er is bijna nooit een nationaliteit aangeduid. Naast namen, vinden we soms kenmerken die gebeurlijk aan vissersvaartuigen behoren, soms meldingen zoals: 1 lifeboat, 2 launches, 1 small driver, tug, trawler, tender, dinghy in tow. De ellende van de ontruiming herleeft in deze lijsten. Doden werden zelfs aan wal gebracht. Daarenboven zijn zekere aanbrengsten geteld van 2, 3 of meer vaartuigen samen.

Voor **zondag 2de juni**, vinden wij de volgende meldingen: 09.30 u., Gilda, 09.35 u. Lorenz (3), 09.35 u. St. Julienne, samen 173 geallieerde soldaten plus «5 Dutch refugees». Tussen deze vijf «Dutch refugees» bevonden zich zeker de drie bemanningsleden van de N.59 «Getuigt voor Christus». De Britse overheid die het Westvlaams van onze vissers had gehoord heeft hen zeker als Hollanders aangezien. De Britten begrijpen dikwijls moeilijk het Vlaams en de leuze «This is duple Dutch for me» is wel bekend. Het volgend vaartuig komt twintig minuten later, om 09.55 u. en het is de «Emma Lion» (sic) met 29 geallieerde soldaten aan boord. Op te merken valt dat de «officiële» cijfers van de geredde soldaten door velen betwist worden en als «benaderend» of liever als een minimum dienen beschouwd te worden. Nu begrijpen wij alles, het verlies van de N.59 rond 1 u. 's morgens vóór Duinkerke, het binnenvaren gedurende een tiental minuten met de D.G.772, het vertrek van de H.77 een twintigtal minuten later, een uurtje stop in de morgenmist, de stranding op de Goodwin Bank en de hulp van de H.16. De H.77 (sneller) komt de



Belgische vissersvloot.

eerste gevolgd door de D.G.772 en de tragere H.16 komt twintig minuten later.

Een tweede reis naar Duinkerke...

Dank zij dezelfde lijsten van Fregat-Kapitein PLANTE en opnieuw dank zij een korrekte inschrijving, mogen wij beweren dat de H.77 «Gilda» vanuit Ramsgate naar Duinkerke terugvertrokken is. Wij vinden namelijk de volgende melding voor maandag 3de juni: 08.20 u., Gilda, 67 geallieerde soldaten en 16 «Belgians». Wie waren deze Belgen? Een vorig verslag van de Maître Principal Dominique LEMAIRE had reeds gemeld: «H.77 GILDA (DUNKERQUE) (Armé à Ramsgate le 2 juin et ramena de Dunkerque 80 soldats) (Cf Archives de la Marine, sous-série TTN25, document «renseignements sur l'évacuation de Dunkerque, juin 1940» et rapport du capitaine de frégate Plan-te». Wij weten dat schipper Dries GHESELLE onmiddellijk na de eerste ontscheping te Ramsgate op zondag 2de juni naar het hospitaal werd vervoerd maar er is reden te vermoeden dat Karel VERBEKE aan boord is gebleven en de tweede reis naar Duinkerke met mannen van de Franse Marine Nationale heeft gemaakt.

Het schijnt dat de H.77 «Gilda» daarna op eigen kracht en altijd met Karel VERBEKE aan boord tot Saint-Vaast-la-Hougue is teruggekomen. Wij vinden inderdaad geen melding van dit vaartuig in het konvooi op 6 juni door de sleepboot GOLIATH gesleept.

Speciale zending naar Saint-Valéry-en-Caux of «Mission 44»...

In de artikels betreffende de N.58 «Abel DEWULF» en de H.16 «Emma-Leon» hebben wij reeds gezegd dat deze zaak het voorwerp van een bijzonder artikel zou uitmaken en dat het gaat over een andere zending dan deze waarvan Ere-Luitenant-Kolonel (R.) P. EYGENRAAM het relaas heeft gegeven. Daar de H.77 «Gilda» de konvooileider van deze zending was is het gepaste ogenblik gekomen erover te spreken.

Deze zending was ons reeds in het kort gekend door het logboek van de N.58 «Abel DEWULF» waarvan uittreksels hieronder:

«14 juni: vertrokken naar St-Valéry-en-Caux 's morgens om 5 u. met de H.77, H.51, N.58. Gilbert en Maurice hebben mij vóór het vertrek verlaten. Ik heb twee Franse Mariniers als bemanning gekregen door de Heer DEPOORTER, Waterschout, die aan boord van de H.77 mede vertrok. Bij Antifer door kleine Franse torpedoboten gestopt en gevraagd waar wij naar toe gingen: deze lieten ons weten dat St-Valéry-en-Caux reeds twee dagen bezet was door den duitsch. Daarna bij Antifer bij brandend passagiersschip geweest: vele doden dreven er rond. Dan teruggekomen tot vóór Le Hâvre; op zij gegaan van halfgezonken Franse stoomboot om mitrailleurzen af te doen; na 1.30 u. terug vertrokken daar het daar te gevaarlijk was voor de vliegers. Enkele uren later zwaar gebombardeerd door een twintigtal Duitse vliegers. Gelukkig niemand getroffen.
15 juni: rond 6 u. 's morgens terug aangekomen te St-Vaast-la-Hougue...»

Wij hebben dus aan Hippoliet BEYEN, de moedige schipper van de N.58 «Abel DEWULF», een meer uitgebreid verslag gevraagd.

«Betreffende de speciale zending te Saint-Valéry-en-Caux, ben ik zeker dat dit gebeurde op 14 juni. Om 4.30 u. 's morgens is de Heer DEPOORTER met de motorloodsboot aan boord gekomen. Hij had mijn schip nodig. Ik mocht eraf gaan. Ik zegde tegen hem dat ik aan boord zou blijven maar dat mijn bemanning eraf zou gaan. Hij was akkoord en hij zou mij een andere bemanning bezorgen. Gilbert DE-COSTER en Maurice VANDENABEELE zijn dus niet gegaan. De Heer DEPOORTER is dus rond 6 uur teruggekomen met 2 Franse Mariniers en wij zijn dan tezamen met de H.77, H.51, H.4 en H.41 (van deze laatste weet ik niets zeker en ik ben dat misschien vergeten) vertrokken voor deze tragische reis naar Saint-Valéry-en-Caux. Na enkele tijd is de H.4 teruggekeerd. De Heer DEPOORTER was aan boord van de H.77 die was bewapend met twee mitrailleurzen. De N.58 en de H.51 hadden elk 2 Franse matrozen met elk een geweer en enkele kogels.

Bij Antifer, hebben wij onze Belgische «Pirapolis» van de Compagnie Maritime Belge die in brand stond gezien. Hij was geankerd en lag

naar het westen met veel slagzijde over stuurboord. Wij zijn nog een heel eind in noordoostelijke richting gevaren. Ik was de buitenste en wij vaarden op zekere afstand van elkander. Ieder schip heeft dus de lijken die op het water dreeven gezien waar het passeerde en ik kon U verzekeren dat ik er genoeg gezien heb. Wij zijn daar doorgevaren en het was gruwelijk. Ik was er ziek van. Wij zijn dan nog een hele tijd in N.O. richting doorgevaren. Er dreeven ook veel open boten. Wij gingen kijken van de ene naar de andere, in de hoop mogelijke overlevenden te vinden, maar allen waren ledig. Wij waren dan reeds ten oosten Cap Antifer maar daar is er dan een Franse Marine vedette naar ons toegevaren. Zij kwam uit het oosten. Zij is naar de H.77 gevaren en vroeg aan de Heer DEPOORTER waar wij naar toe vaarden. Hij antwoordde: «naar Saint-Valéry-en-Caux!». Zij zegden hem dat het al twee dagen bezet was. Dan hebben wij het bevel gekregen terug te keren, terug dwars door al deze drijvende lijken benoorden de brandende «Piriapolis», richting Le Havre. Vóór de haven van Le Havre gekomen (deze was reeds bezet door de Duitsers) zijn wij langs zij van de half gezonken Franse stoomboot «SYRIE» gevaren en hebben onze schepen aan het achterschip vastgemaakt. Deze was geankerd en lag met de voorsteven naar het westen. De Heer DEPOORTER is met de marinen van het konvooi aan boord gegaan. Zij zijn naar de brug van het schip gegaan en hebben dan de machinegeweren afgedaan. Ook enkele bemanningsleden van de H.77 en van de H.51 zijn aan boord geweest. Ik ben aan boord gebleven. Er lagen ook doden aan boord van dit schip. Toen de Franse marinen enkele machinegeweren hadden afgedaan, is de Heer DEPOORTER naar mij gekomen en zei: «Het is hier veel te gevaarlijk (er vlogen altijd Duitse vliegers over het schip, ook soms Engelse en Franse). Wij gaan terug naar Saint-Vaast!». Wij hebben ongeveer twee uren langs zij geweest. Het was 18 u. toen onze terugvaart begon. Rond 18.30 u. werden wij gebombardeerd door 22 Duitse vliegers die zeer hoog vlogen. Wij waren op zekere afstand van elkander en begonnen zig-zag te varen. Al de bommen die zij smeten ontploften in het water maar er werd gelukkig niemand getroffen. Daarna zijn wij doorgevaren naar Saint-Vaast. De H.51 en de N.58 zijn met de dageraad in St. Vaast aangekomen. De H.77 was reeds vroeger aangekomen. Dat was dan zaterdag 15 juni. Ik kwam met mijn N.58 langs zij van de N.53 (De N.53 was de «André-Lucienne» het schip van Lucien DECRETON, de onafscheidbare vriend van Hippoliet BEYEN) die voor anker lag tussen St. Vaast en het Fort van St. Marcouf. De bemanning van de N.53 heeft mijn schip terug voor anker helpen leggen. Ik was doodvermoeid en uitgeput na deze droevigheden».

Jozef VLIETINCK, alias «De Veereman», de koelbloedige schipper van de H.16 «Emma-Leon» heeft ons verklaard dat hij vrijwilliger is geweest op voorwaarde dat Waterschout DEPOORTER meekwam. Deze was echter vastbesloten mee te gaan. Daar de motor van de H.16 niet volledig in orde was, werd voorgesteld met de H.77 «Gilda» te gaan. Hij herinnert zich nog goed dat de bemanning van de H.77 uit de volgende personen was samengesteld: Waterschout Georges DEPOORTER, Karel VERBEKE, Leopold MARTONY, Maurice DESCHRIJVER en Jozef VLIETINCK. Hij herinnert zich

nog goed dat zij de monsterrol van de Franse zinkende stoomboot (dus de «SYRIE») hebben medegebracht.

Ere-Kapitein-ter-zee Georges DEPOORTER heeft ons verklaard wat volgt:

«Ik ben nog in het bezit van een paar originele stukken betreffende deze poging tot ontruiming. U bemerkt dat de «Ordre N° 44» op 12 juni werd gegeven en dat wij op 13 juni moesten vertrekken. In feite, zijn wij nog een dag later, dus op 14 juni, vertrokken. De «Second-Maitre de manoeuvre» PAVILLARD waarvan sprake in de tekst, heeft mij vergezeld aan boord van de H.77 «Gilda». Ik herinner mij nog goed dat wij op de heenreis naar Le Havre een konvooi van Franse oorlogsbodems, die vanuit Le Havre terugkwam, hebben ontmoet. Dit smaldeel was onder het gezag van een admiraal die ons gevraagd had waar wij naartoe vaarden. Op ons antwoord: «naar Saint-Valéry-en-Caux», heeft hij ons begroet. Daarop heeft PAVILLARD mij gezegd: «Ce n'est pas bon signe cela, Commandant. Ce n'est jamais bon signe quand un amiral vous salue». De talrijke lijken die op zee rond dreeven waren afkomstig van de «Niobé» die Le Havre met vele vluchtelingen aan boord had verlaten. Toen wij ter plaatse kwamen was het schip reeds volledig onder water verdwenen. Ik had eerst een groot aantal meeuwen gezien die boven de zeevlakte rondvlogen en ik zei bij mijzelf dat op deze plaats iets abnormaals moest gebeuren en dat wij moesten gaan kijken. Ik zal U iets zeggen. Ik heb nog niets tegen de meeuwen en ik zal aan deze dieren geen kwaad berokkenen maar sedertdien genieten deze vogels mijn sympathie niet meer. U moest zien op welke manieren zij de drijvende lijken en vooral de ogen van de drenkelingen aanvielen. Het was afschuwelijk om aan te zien, al deze drijvende lijken van mannen, vrouwen en kinderen! Aan boord van de «SYRIE» hebben wij ook enkele lijken gezien. In de voorpiek bevond zich namelijk het lijk van een jonge vrouw.

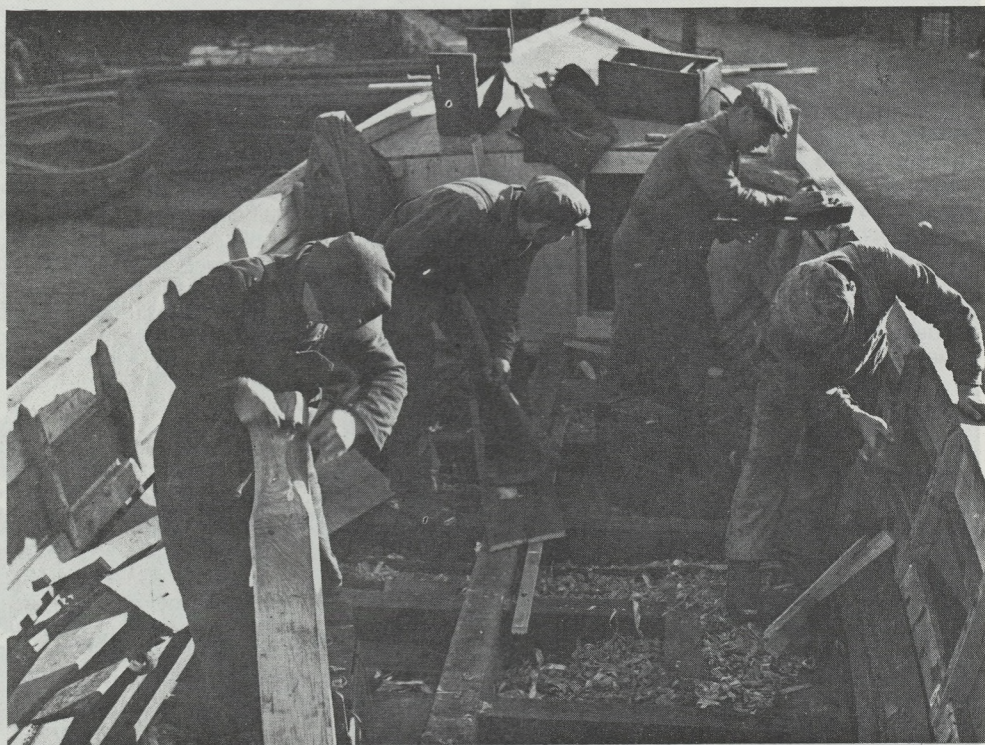
Heel vroeg in de morgen van 15 juni, was de H.77 «Gilda» terug te Saint-Vaast-la-Hougue

en ik moest onmiddellijk naar Cherbourg gaan om aan de plaatselijke Admiraliteit verslag te geven. Op de «Ordre de Mission» bemerkt u dat dit papierke rap getypt werd met twee zware fouten (PEPOORTER en 15 mai 1940). De datum van 15 juni 1940 boven de handtekening van Capitaine de Corvette MAUDUIT-LARIVE brengt toch het bewijs dat wij op 15 en niet op 14 juni teruggekomen zijn».

Graag zouden wij nog meer inlichtingen over deze «Mission 44» geven en het is te hopen dat nog andere ooggetuigen zullen teruggevonden worden. Laten wij toch opmerken dat deze nutteloze zending het standpunt van Ere-Luitenant-Kolonel Paul Eygenraam in zijn mededeling over de ontruiming van Saint-Valéry-en-Caux volledig bevestigt. Deze auteur liet inderdaad opmerken dat een grote verwarring bij de geallieerden bestond en hij heeft geschreven:

«Le manque de liaison des alliés et leurs communications déficientes apparurent au lendemain de la chute de la cité. Alors qu'elle se trouvait entièrement aux mains des Allemands, soit le 23 juin, le navire français «GRANVILLE» et le bâtiment anglais «TRANSFERRY» se présentèrent encore en rade valéricaise dans l'espoir d'arracher quelques militaires à la captivité. Quand ils furent à portée de canon de la côte, la «Wehrmacht», démasquant ses batteries, ouvrit un feu mortel. Le Lieutenant de Vaisseau MARECHAL, commandant le «GRANVILLE», et tous ceux qui l'entouraient sur la passerelle furent tués».

Het was dus nog denkbaar dat men op 12 juni te Saint-Vaast-la-Hougue onwetend was dat in de vroege uren van deze dag voor Saint-Valéry-en-Caux Franse en Britse vaartuigen en ook de Belgische O.187 «Amélie-Mathilde» (ter plaatse verloren), Z.4 «Buffalo Bill», Z.7 «Gustaaf-Rachel», Z.49 «Albatros» en H.73 «André-Robert-Denise» onder het vuur van de Luftwaffe zich hardnekkig bezighielden met de laatste mogelijke ontruiming en dat dezelfde dag deze plaats in handen van ROMMEL gevallen



Gustaaf, Robert, Oscar en Raymond BORREY aan het werk in Brixham (1943).

was. De poging van de «GRANVILLE» en van de «TRANSFERRY» van 13 juni was reeds het gevolg van de verwarring en de poging van ons konvooitje op 14 juni was nog meer ondenkbaar. Dank zij de providentiële tussenkomst van deze Franse vedette, zijn onze vaartuigen en bemanningen aan het vuur van ROMMEL ontsnapt. Zij verdienen een bijzondere hulde.

Laten wij nu eindigen met enkele inlichtingen over de vaartuigen.

De «Niobé» waarvan zovele dode drenkelingen op de zeevlakte rondreven was een stoomboot van 1684 B.T. gebouwd te Blyth (United Kingdom) in 1920. Het schip was eigendom van de Rederij «Société Navale Caennaise LAMY et Cie» met thuishaven te Gent. De zinkende «SYRIE» aan boord waarvan onze mannen nog opgeklimmen zijn, was een stoomboot van 2460 B.T. gebouwd in 1909 op de scheepswerven «Ateliers et Chantiers de France» te Duinkerke. Zijn vroegere naam was «Saint-Thomas». In 1940 was hij eigendom van de Rederij «Compagnie de Navigation de l'Afrique du Nord» met thuishaven te Le Havre. Het Belgische gemengde motorschip «PIRIAPOLIS» was een prachtige nieuwe eenheid van de «Compagnie Maritime Belge» van 7340 B.T. en gebouwd in 1938 op de scheepswerven Cockerill te Hoboken. Op te merken valt dat wij, bij de ontruiming van Le Havre, de stoempakketboot «ALBERTVILLE» van 10.629 B.T. gebouwd te Saint Nazaire in 1928 ook verloren hebben. Dit schip was ook eigendom van de «Compagnie Maritime Belge» en werd eveneens door vijandelijke vliegtuigen in brand gestoken. Volgens de Ver-

broedering der Belgische Zeelieden ter Koopvaardij 1914/1918 en 1940/1945, werden het s/s «ALBERTVILLE» en het m/s «PIRIAPOLIS» resp. op 11 en 13 juni aangevallen, gelukkig evenwel zonder slachtoffers te betreuen. Volgens onze betreurde deskundige P.E. SCARCERIAUX, grepen de twee aanvallen op 11 juni plaats (ALBERTVILLE om 15.45 u. en PIRIAPOLIS om 17.10 u.).

Wat onze Belgische vissersvaartuigen betreft, hebben wij nu beter kennis gemaakt met de H.77 «Gilda» en wij hebben vastgesteld dat hij altijd de snelste was (dank zij zijn motor van 150 P.K.). Anderzijds zijn wij reeds op de hoogte van de uitzonderlijke prestaties van de N.58 «Abel DEWULF» en van de H.51 «Navis Mariae» die samen aan de ontruiming van Duinkerke hebben deelgenomen. De H.51 «Navis Mariae» is, volgens onze documentatie, te Saint-Vaast-la-Hougue gebleven. Na de oorlog kwam dit vaartuig terug in de vaart, onder nummer Z.511. De Z.41 «Yvonne» heeft, volgens de in ons bezit zijnde inlichtingen, twee reizen tussen Engeland en Duinkerke gedaan en het is te hopen dat wij de gelegenheid zullen krijgen aan dit vaartuig een artikel te wijden. Het vaartuig werd te Saint-Vaast-la-Hougue door de Duitsers in beslag genomen en is verloren gegaan. Tenslotte bestaat er een klein meningsverschil wat het laatste vaartuig betreft, de H.4 «ANTOINETTE». Wij hebben hierboven gezegd dat Hippoliet BEYEN verklaard heeft dat de H.4 na enkele tijd teruggekeerd is. Anderzijds heeft de schipper en/of de reder van dit vaartuig (waarschijnlijk Emiel SAVELS) na de oorlog verklaard dat hij wegens zijn zwakke motor (48 P.K. !) het

contact met het konvooitje zeer vlug verloren heeft en dat hij tot Cherbourg is teruggekeerd. Nochtans is Ere-Kapitein-ter-zee Georges DE-POORTER nog van mening : «Wij zijn met vijf vaartuigen vertrokken en we zijn met vijf vaartuigen teruggekeerd». De H.4 heeft later toch nog Engeland kunnen bereiken. Zijn oorlogsthuishaven was Brixham en hij werd zelfs zwaar beschadigd bij het ontploffen van een opgeviste zeemijn bij het inhalen van de korre. Hij kwam toch terug in de vaart na de oorlog onder nummer Z.485 maar dit keer met een tweedehandsmotor van 65 P.K.

De samenstelling van ons konvooitje volgens P.K. was dus :

H.77 «GILDA» - 69,64 B.T. - Zeebrugge 1936 - 150 P.K. - Reder Petrus LATRUWE;
N.58 «Abel DEWULF» - 29,35 B.T. - Oostende 1937 - 90 P.K. - Reder Hippoliet BEYEN;
H.51 «NAVIS MARIAE» - 24,60 B.T. - Zeebrugge 1932 - 75 P.K. - Reder A. VANDIERENDONCK;
Z.41 «YVONNE» - 22,15 B.T. - Zeebrugge 1927 - 70 P.K. - Rederij Raphaël HUYSEUNE;
H.4 «ANTOINETTE» - 20,18 B.T. - Heist a/z 1929 - 48 P.K. - Reder Emiel SAVELS.

(vervolgt)

Te koop: HUIS geschikt voor handelsdoel-einden met drie garages, gelegen Heist-straat 48, Zeebrugge. Oppervlakte 380 m².
Tel. 050/54.49.69.

(8807V)

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

Hoe paradoxaal het ook moge schijnen, zou in de Nederlandse visserij, sinds 1979 een toename van werkverschaffing vastgesteld geweest zijn met 430 arbeidsplaatsen. Het is duidelijk als dit een gevolg is van de nieuwbouw die men regelmatig voor de Nederlandse visserijvloot vaststelt, dat ook werkgelegenheid in de neventakken en verwerkende bedrijven hierdoor verhoogt, ten minste als de Nederlandse vaartuigen in de laatste paar jaar niet opgevaallen zijn door bv. een groeiend aandoen van buitenlandse afslagen.

In de jaren 1980 en 1981 werd in de nieuwbouw in de Nederlandse visserijvloot voor 5,3 miljard B.fr. geïnvesteerd. Cijfer dat men aardig snel bereikt, als men rekening houdt met het in de vaart brengen van, voor onze begrippen, mastodonten van meer dan 72 meter. Daar zijn wij Belgen, ten minste wat de visserij en de nieuwbouw betreft, toch maar zwakke broertjes tegenover.

Door Nederland werd er aan vis en visproducten voor ruim 16 miljard Belg. fr. uitgevoerd. Daar zit echter een meerwaarde in door het feit dat het eveneens om verwerkte producten gaat. Het resultaat van het bruto aangevoerd Belgisch product in onze Belgische afslagen draait rond de 2 miljard fr.

Door het Nederlands Visserijchap en de Stichting van de Nederlandse Visserij werd een beleidsnota aan de heer De Koning, minister van Landbouw overhandigd in verband met de ontwikkeling en de toekomst van de Nederlandse visserij. Deze nota werd donderdag 28 januari overhandigd.

Te Urk in Nederland is de eerste trailer in deze haven afgeleverd die, op zware olie draait. Het is de nieuwgebouwde "UK 217" van de gebroeders A. en L. Romkes. Het is een 38 meter kotter voorzien van een motor van 1900 Pk (!) De schroef loopt in een Hodistraalbuis van 2,70 m. Verder zijn aan boord 2 hulpmotoren van elk 230 Pk (!) Er is ook een vangstsorteerinstallatie aan dek gemonteerd.

Binnenkort zullen de Nederlandse mosselkotters die hun thuishaven in Zeeland hebben, buitenom naar de Waddenzee mogen varen. Volgens een reglement dat tachtig jaar oud is, mogen deze mosselkotters, die hun mosselen op het Wad hebben gevangen en deze naar Yerseke brengen, niet buitenom varen. Was dit zoveel jaren geleden aanvaardbaar omdat de mosselkotters toen nog niet voor zeevarenden uitgerust waren, dan is dit thans reeds lang voorbijgestreefd, gezien de nu veel kloekere, stalen structuur en het aan boord zijn van het veiligheidsapparaat. Het buitenom varen zal daarbij veel brandstof besparen, evenals tijd, hetgeen de houdbaarheid van de mossel, vooral in de zomer, zal ten goede komen.

Bij het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds van de Landbouw zijn voor het ogenblik 25 Nederlandse subsidie-aanvragen voor de kustvisserij hangende. In juni zal hierover een beslissing genomen worden. Het gaat om de bouw van 5 nieuwe vaartuigen, negen nieuwbouwaartuigen met vangstmethoden die energiebesparend zijn en voor de ombouw van elf vaartuigen eveneens met het doel brandstof te besparen. Hoeveel van deze aanvragen werkelijk betaald zullen worden dient natuurlijk nog afgewacht.

We vernemen uit Grimsby dat een Nederlandse kotter, de KW 11, opgebracht werd en in beschuldiging werd gesteld voor het aan boord hebben van 50 kg. ondermaatse tong. De kotter had ongeveer 1.100 kg. tong aan boord. Een boete van 30.000 Bfr. werd uitgesproken, hetgeen in feite toch nog aan de zeer aanvaardbare kant ligt voor de betrokken reder. Al met al gingen er toch twee dagen visverlet mede gepaard, hetgeen wel duurder uitkomt dan de boete.

Na de Urk 183, nieuwe Nederlandse boomkotter die eveneens op de spanvisserij en hektrawvisserij kan ingezet worden, met een lengte van 39 m en een motor van 1.800 pk., noteert men in Urk een opdracht voor een nieuwe Katwijkse kotter van 40 m met een motor van... 2.200 pk. (!). De nieuwbouwers staan te drummen in Nederland.

In Nederland heerst er thans onder de kotters een rage voor het inbouwen van vangstsorteer machines. Toegegeven dat men bij onze Noorderburen altijd op zijn degelijkst, met de laatste technische vindingen uitgerust wordt. Feitelijke een zeer nuchter en zakelijk volk, die Hollanders.

Bewonderenswaardig in zeker opzicht, maar toch gevaarlijk noemen wij de kwasi onbegrensde nieuwbouw in Nederland. Nadat zo pas een nieuwe 38-meter, de "UK 217" in de vaart kwam, ligt nog een lijstje van nieuwbouw klaar voor Urkse rederijen, namelijk de UK-16, UK-67, UK-95, UK-97, UK-168 en UK-368. Dit worden zeker allemaal trailers en kotters met afmetingen en uitrustingen waarover wij Belgen niet beschikken, uitzondering gemaakt voor een paar gedemoteerde IJslanders, wat de lengte betreft.

Ook in Nederland maakt men zich de bedenking dat de visserij ten overstaan van de land- en tuinbouw, stiefmoederlijk behandeld wordt. Dit is onder meer de mening van het Visserijchap en de Stichting voor de Nederlandse Visserij. Aldus zou volgens een vergelijking aangetoond zijn dat, in de loop van de jaren 1972-1981 het aandeel van de Visserij in het begrotingsbudget van Landbouw van 2 % tot 1 % is teruggelopen. Men wijt dit aan het feit dat de visserij als elektroaal kiesvee niet zo belangrijk is. Dit stelt zich nog scherper bij ons in België.

De voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor de Visserij in Nederland heeft bij een bezoek aan Vlissingen benadrukt dat men daar dringend aan een nieuwe, grotere en modernere vismijn toe is. Hiervoor zou een terrein van de Koninklijke Marine, gelegen aan de eerste binnehaven, best in aanmerking komen. De voorzitter van de Vaste Kamercommissie voor de Visserij, de heer Eversdijk, zal bij het betrokken Ministerie en bij de Minister van Landbouw aandringen om overdracht van deze terreinen.

In West-Grafdijk (Nederland) werd een nieuwe 19 meter lange bokkennisstrelter te water gelaten. Dit vaartuig is voorzien van een motor van 300 pk., hetgeen voor Nederlandse begrippen eerder aan de bescheiden kant ligt, maar 300 pk. is een begrip voor de kustwateren, waardoor mogelijkheden voor het vissen in de twaalfmijlszone open gehouden worden.

We hebben in een vroegere uitgave melding gemaakt van het feit dat de UK 217 een motor kreeg die aangepast en ingesteld werd op zware olie. De UK 217 is thans voor de eerste maal in zee gegaan op zware olie. Het is begrijpelijk dat dit in visserijkringen nog al nieuwsgierigheid en belangstelling heeft gewekt en het hoeft dan ook geen verwondering dat enkelen van die belangstellenden zich een plaatsje verworven hebben aan boord, evenals onderzoekers van het T.N.O.

In Nederland vreest men dat een eventueel te sterk teruggedraaien van de makreelvangstkota heel slecht zou uitkomen voor de grote Nederlandse trailers, die in de laatste tijd een bepaald goede marktpositie voor dit produkt in West-Afrika veroverd hebben.

Het Nederlandse Produktschap voor Vee en Vlees heeft een begroting van 160 miljoen B.fr. uitgetrokken voor propaganda en bevordering van het vleesverbruik. Het is duidelijk dat een aansporend groter vleesverbruik altijd ergens ten nadele moet gebeuren van andere verbruiksgoederen. Het is begrijpelijk dat wij hierbij onmiddellijk aan de vis denken. We menen dan ook dat het Nederlands Produktschap en de Stichting van de Nederlandse Visserij deze campagnepromotie van dichtbij zal moeten volgen om een eventuele weerslag op de visconsumptie af te wegen.

In Nederland telde men in 1974 nog 3.543 opvarende vissers in de visserijvloot. De hierna tussengekomen sanering bracht dit cijfer in 1979 op zijn smalst met 2.596 bemanningsleden. Vanaf 1980 begon men echter aan een gestadige opbouw waarbij men einde 1981 terug 3.030 rechtstreekse werknemers in de visserij telde. Als we hierbij rekening houden dat de hereniging een gevolg is van nieuwbouw met eenheden die over een veel groter vangstcapaciteit beschikken, dan zijn we zeker niet mis te poveren dat deze 3.030 bemanningsleden meer aanvoeren dan de 3.543 uit het jaar 1974.

Nederland

De Zeeuwse Elektriciteitsmaatschappij P.Z.E.M. wenst de stroomlevering aan het in failing verklaarde visfileerbedrijf „Diepvries Breskens” te onderbreken. Hiertegen is de curator bij de rechtbank in kortgeding gegaan, omdat dit de belangen van de massa van de schuldeisers zou schaden, gezien nog een grote hoeveelheid afgewerkte diepvriesprodukten in de koelkamers aanwezig is.

Het beslagleggen op de opbrengsten van Nederlandse haringspannen die, na het sluiten van de haringvisserij op 4 februari door Minister De Koning, toch nog deze visserij hebben voortgezet, is vooral ingegeven om het bekomen van een kwotum haringmaatjes niet in gevaar te brengen. Deze groene zomerharing is een, bij uitstek Nederlandse vislekkernij.

De Nederlandse scheepswerf Visser uit Den Helder heeft, na het afleveren van de onlangs nieuw in de vaart gekomen UK 183 de bouw van nog eens 4 vissersvaartuigen van om en bij de 40 meter in het orderboek staan, voorzien van een motor van telkens 1.800 pk. Nochtans is de tijd nog zo lang niet voorbij, dat men in Nederlandse visserijkringen van oordeel was, dat dringend 60.000 pk. aan de visserijvloot diende te worden onttrokken.

Voor de kust van Scheveningen en Noordwijk worden nu nog altijd heel wat garnalen gevangen. Verscheidene vaartuigen verkopen hun garnaal te Colijnsplaat. De BR.15, een vaartuig van 33 Brt, motor 225 pk, de BR.19, (34 Brt, 225 pk.) en de BR.45 (29 Brt, 150 pk.) brachten aldus respectievelijk 900 kg., 500 en 800 kg. aan de afslag! De BR.15 wist de volgende dag een vangst van 408 kg. aan te voeren in één enkele nacht. De YE 138, een garnaaalkotter van weliswaar 72 Brt. maar met een motor van 283 pk, bracht als topvisser in één enkele week te Colijnsplaat 1.900 kg. garnaal in de afslag.

In Nederland, meer in het bijzonder te Urk, beklagt de visserij zich over de toegankelijkheid van de haven. Het is niet alleen de toegang tot de haven maar ook de doortocht over het IJsselmeer vanaf Kornwerd; voor de visserij is het dringend nodig dat de vaargeul uitgebaggerd wordt.

In Nederland verteren de haringvissers moeilijk de voor hen harde houding van hun minister De Koning die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft en een einde gesteld heeft aan de Nederlandse haringvisserij die door haar kwotum heen zit. De Nederlandse haring werd in beslag genomen. In Nederland wijst men nu naar de buurlanden waar men het niet zo nauw neemt en eveneens naar het gebeuren dat thans Nederlandse haringspannen te Oostende hun haring komen lossen, om aan de beslagname in de eigen Nederlandse havens te ontsnappen.

Het Nederlandse L.E.I. (Landbouw Economisch Instituut) heeft berekend dat de kotters met een motorvermogen van 1.200 tot 1.500 pk. er slechter aan toe zijn dan deze uit de vermogensklasse van 600/800 pk. Dit heeft natuurlijk te maken met het kostencijfer voor brandstofverbruik.

Twee 24-meter treilers zullen door een Amsterdamse werf geleverd worden aan Nigeria elk voorzien van een Caterpillar van 450 Pk. De vaartuigen zullen gedurende twee jaar geleid worden door Nederlandse schippers.

FRANKRIJK

In Frankrijk is de tonijnseinertrailer "Tresaco" vertrokken voor zijn proefreis. Het is een vaartuig van 70,5 m. lengte, 12,8 m. breedte en 16,15 m. diep met een visruimcapaciteit van 1250 m³. De hoofdmotor is een Deutz van... 4000 Pk (!) die dank zij een separatorsysteem zware olie kan gebruiken. Het vaartuig heeft een helikopter aan boord om de tonijnsscholen op te sporen en heeft eveneens twee uiterst snelle jachtboten.

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang 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.

