

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

het
visserijblad

Verschijnt wekelijks
Vrijdag 23 april 1982 - Nr. 16

EEN PROCES TEGEN DE REDERSCENTRALE

HULP IN NOOD VRAAGT 7 MILJOEN SCHADEVERGOEDING

Het proces dat Hulp in Nood tegen het Informatieblad van de Rederscentrale, tegen de verantwoordelijke uitgever van dit blaadje, sekretaris Wittevrongel en tegen de hr Duquenne als inzender van het stuk, ingespannen heeft, wegens eerrovende artikels aan het adres van de hr Vandenberghe en voor het doelbewust schade toebrengen aan de Rederscoöperatieve verzekering Hulp in Nood, werd maandag behandeld voor de Burgerlijke Rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge.

Het gaat hier in het bijzonder over verschillende eerrovende artikels en een stuk dat in het informatieblad van de Rederscentrale verscheen, waarbij ook de rechtsgeldigheid en wettelijkheid van de verzekeringspolissen van Hulp in Nood betwist werden. Volgens de inzender van het stuk waarvoor de uitgever van het betrokken informatieblad, sekretaris Wittevrongel Alfred, maar al te gaarne de kolommen van het informatieblad van de Rederscentrale ter beschikking stelde, was het Hulp in Nood niet meer toegelaten verzekeringspolissen uit te schrijven en werden de reders die bij deze maatschappij aangesloten waren, aangemaand daaromtrent de nodige besluiten te trekken, terwijl aan diegenen die een schip wensten te laten verzekeren te verstaan gegeven werd dit niet bij Hulp in Nood te doen omdat de polissen door deze maatschappij uitgeschreven in feite onwettelijk waren.

Aanleiding hiertoe was de wet van 9 juli 1975 op de controle van de verzekeringen. Art. 3 van deze wet stelt het algemeen beginsel vast van het verbod voor elke onderneming, om in hoedanigheid van VERZEKERAAR IN BELGIË, verzekeringskontrakten af te sluiten, ZONDER VOORAF DOOR DE KONING TE ZIJN TOEGELATEN. Alle bestaande verzekeringsmaatschappijen kregen een aantal jaren de tijd om zich in orde te stellen met de nieuwe wet op de controle der verzekeringen, terwijl na het sluiten, van de voorgeschreven overgangperiode een lijst zou verschijnen uitgaande van het betrokken departement, met de naam en het adres van de maatschappijen, die gerechtigd worden verzekeringspolissen af te sluiten.

Toen deze lijst verscheen van verzekeringsmaatschappijen die gerechtigd waren in België (nationaal) verzekeringspolissen af te sluiten en uit te schrijven, ontbrak hierop de naam van Hulp in Nood.

Dit ontbreken van Hulp in Nood op de, door het betrokken departement opgestelde en in het Staatsblad verschenen lijst, was het startsein

voor een campagne tegen Hulp in Nood, die vooral van deur tot deur gevoerd werd en ten slotte eindigde met een ingezonden stuk van de hand van de heer Duquenne, toen nog beheerder van de Onderlinge Zeevaartverzekering (Mutuelle). Dit stuk werd maar al te graag en naar het schijnt op aandringen, door de verantwoordelijke uitgever Wittevrongel Alfred van het informatieblad van de Belgische reders ter zeevisserij opgenomen met het duidelijk inzicht Hulp in Nood te schaden, evenals zijn directeur Vandenberghe Prosper. Wat de nieuwe vaartuigen betreft, werd geschreven, dat deze geen kredieten zouden kunnen verkrijgen bij de N.M.K.N. zo geen geldige polis kon voorgelegd worden, waarbij ook te verstaan werd gegeven, dat dit het geval zou zijn wanneer een verzekering bij Hulp in Nood zou afgesloten worden. Wel werd de naam van Hulp in Nood niet uitdrukkelijk vermeld, maar werd de maatschappij zodanig omschreven, dat vergissing daaromtrent uitgesloten was.

In feite heeft de verantwoordelijke uitgever van het informatieblad van de Rederscentrale, zowel als de inzender van het stuk, hun wensen voor werkelijkheid genomen, maar ze kenden de totale inhoud niet van de wet op de controle der verzekeringen of weigerden deze te kennen. Inderdaad, Hoofdstuk I : doel en toepassingsgebied van de wet, zegt in haar art. 2 § 3, 1° :

"op de onderlinge verzekeringsmaatschappijen die hun bedrijvigheid beperken tot de gemeente waar hun maatschappelijke zetel is gevestigd, of tot die gemeenten en de omliggende gemeenten, zullen binnen een termijn van 3 jaar, te rekenen met de inwerkingtreding van dit art., de bepalingen van deze wet, binnen de perken van de bijzondere regels en modaliteiten door de koning vast te stellen, VAN TOEPASSING ZIJN."

Gezien de activiteit van Hulp in Nood terug te brengen is tot de gemeente waar de maatschappelijke zetel gevestigd is en tot de omliggende gemeenten, bleef Hulp in Nood in de wettelijkheid wanneer zij wachtte op het verschijnen, binnen de drie jaar van de bijzondere regels en modaliteiten door de Koning vast te stellen en die op de onderlinge verzekeringsmaatschappijen van toepassing zijn, waarvan de bedrijvigheid, zoals deze van Hulp in Nood, zich beperkt tot de gemeente van de maatschappelijke zetel en de omliggende gemeenten.

Wel was bepaald in de wet, dat de Koning de regels en modaliteiten van toepassing op de lokale onderlinge verzekeringsmaatschappijen zou

vaststellen binnen de 3 jaar na de inwerkingtreding van de wet van 9/7/75. Hulp in Nood heeft zich daaromtrent regelmatig door de Controle op de Verzekeringen bij het bevoegd ministerie laten informeren en tot nog toe zijn deze regels en modaliteiten nog altijd niet verschenen. Tevens had de directeur van Hulp in Nood er voor gezorgd, dat door het betrokken ministerie het bewijs werd geleverd van de rechtsgeldigheid der polissen door Hulp in Nood uitgeschreven en afgeleverd.

Een antwoord van de hand van de heer Delvaux, eerste attaché bij het betrokken ministerie meldt inderdaad, dat TOT OP HEDEN geen uitvoeringsmodaliteiten verschenen waren, en dat zij "Hulp in Nood" op de hoogte zouden brengen zodra een uitvoeringsbesluit dienaangaande zou verschijnen. Hulp in Nood is dus nog altijd gerechtigd verzekeringspolissen af te sluiten die rechtsgeldigheid bezitten en onder meer door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid erkend worden.

We hebben er aan gehouden deze uiteenzetting der feiten zo duidelijk mogelijk voor onze lezers en verzekerden weer te geven opdat zij met kennis van zaken zouden kunnen een oordeel vellen. Anderzijds is het wel duidelijk dat de heilmelijke campagne die een paar jaren terug van deur tot deur tegen Hulp in Nood gevoerd werd, evenals het verschijnen van het stuk van de hand van de heer Duquenne en dit met de grootste bereidwilligheid vanwege de verantwoordelijke uitgever, Wittevrongel Alfred, toen een enorme schade heeft veroorzaakt aan Hulp in Nood. Het vertrouwen in deze maatschappij werd hierdoor ondermijnd, hetgeen een duidelijke weerslag had op het afsluiten van nieuwe polissen en het verlengen van oude polissen. Vermits Hulp in Nood een onderlinge is, zijn het in de eerste plaats de belangen van de leden-reders, die hierdoor geschaad werden en nog worden. Daarom ook werd in opdracht van de beheerraad, door de directie van Hulp in Nood, een vordering ter zake ingesteld tegen de verantwoordelijke uitgever van het informatieblad en tegen de inzender van het geïnkrimineerd stuk. Dit informatieblad, dat uitgegeven wordt op kosten van de leden van de Rederscentrale, zou in feite geen persoonlijke belangen of het onderhouden van veten mogen dienen, maar zich strikt beroepshalve dienen op te stellen. Door het onverantwoordelijk, of minstens ondoordacht optreden van de sekretaris van de

(Vervolg op blz. 2.)

HULP IN NOOD VRAAGT 7 MILJOEN SCHADEVERGOEDING

(Vervolg van blz. 1)

Rederscentrale, riskeert dit organisme een belangrijke schadevergoeding te moeten betalen, die ten laste zal vallen van de leden. Inderdaad, zo dit al mocht gebeuren, zal de Rederscentrale zich verplicht zien, dit geld op de één of andere manier, aan de hand van inningsgelden ten laste van de reders, te recupereren. In plaats van een mogelijke ontlasting van bepaalde inningen of een vermindering van de inningsvoeten zouden de reders, al naar gelang van de uitspraak door de rechtbank geroepen worden om deze put te dempen. Wie zal in dit verband de verantwoordelijkheden ter zake vaststellen?

Voor de rechtbank werd door de raadsman van de Rederscentrale en van de heer Duquenne verklaard dat men niemand heeft WILLEN benadelen. Dit houdt dus een erkenning in dat er benadeeld werd, maar dat men dit niet GEWILD heeft. Voor Hulp in Nood is de erkenning van de benadeling primordiaal. Van waar en door wie deze benadeling is gekomen of ontstaan, is van ondergeschikt belang.

Gewoontetrouw tracht men nu de zaken te verweven met andere lopende processen die in feite niets te maken hebben met de belangenbenadeling van Hulp in Nood hier terzake. We gaan hier zeker ook niet vooruit lopen op de uitspraak van de rechtbank, maar gezien de ruchtbaarheid die in de dagbladders aan deze zaak gegeven werd, meent ook het Visserijblad zijn lezers te hebben moeten voorlichten, daar de zaak nauw verweven is met de visserij en met de rederskoöperatieve Hulp in Nood, die 75 th van de Belgische Vissersvaartuigen verzekert.

De rederskoöperatieven zijn ten slotte voor de reders van uitzonderlijk belang, want eens verdwenen zouden de privaat-maatschappijen terug de vrije hand en vrij spel hebben, zoals we dit, vóór het verschijnen van de rederskoöperatieve medegemaakt hebben.

DE DEBATTEN :

Aan de hand van de debatten voor de rechtbank te Brugge maar in het bijzonder aan wat beide partijen naar voor brachten, kon uitgemaakt worden, dat het Informatieblad van de Rederscentrale werkelijk de erkenning van Hulp in Nood als verzekeringsmaatschappij in twijfel trok en men zijn directeur op een ongeoorloofde manier steeds en nog tracht te bezwadden. Door de raadsman van Hulp in Nood werd anderzijds gewezen op de grote schade die de verschijning van het artikel aan betrokken maatschappij had veroorzaakt en de lange nasleep hiervan. Door deze campagne en de verspreiding van deze geruchten tussen kaai en schip en tussen pot en pint, schat de raadsman van de verzekeringsmaatschappij dat minstens honderd miljoen verzekerd kapitaal weggetrokken is van Hulp in Nood en/of niet toegetreden is. Betrokken raadsman vraagt dan ook de veroordeeling van de gedaagden en de toekenning van een schadeclaim van zeven miljoen fr.

Voor de rederscentrale, waarvan sekretaris Wittevrongel, de verantwoordelijke uitgever van het informatieblad is en voor de heer Duquenne, steller van het bewust artikel, traden de advocaten Flooren en Daems op. Volgens hen was het artikel in het informatieblad slechts bedoeld als een waarschuwing voor de reders opdat zij voorzichtig zouden zijn bij de keuze van hun verzekeringsmaatschappij, dus zich bij Hulp in Nood niet te verzekeren. In elk geval zou, volgens deze raadslieden nooit het inzicht bestaan hebben om iemand te benadelen (?) en is de eis van Hulp in Nood, wat de schadevergoeding betreft, niet alleen niet bewezen, maar zeker buiten verhouding. Ook spraken de betrokken raadslieden eerder van een vergissing vanwege hun cliënten.

Eigenaardig schijnt wel dat, waar men in het informatieblad plots de behoefte voelde om een waarschuwing te laten verschijnen aan het adres van de reders om voorzichtig te zijn bij de keuze van hun verzekeringsmaatschappij, deze waarschuwing nu plots samen ging met de pu-

blikatie van de lijst van de nationale verzekeringsmaatschappijen in het Staatsblad en de mededeling dat een grote verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen, langs de kust gevestigd (dus Hulp in Nood, die 75 th van de vissersvloot verzekert), niet op deze lijst voorkwam en dan ook geen rechtsgeldige verzekeringspolissen meer kon uitschrijven. Vroeger heeft, noch het informatieblad, noch de heer Duquenne het nooit nuttig, noch noodzakelijk geoordeeld dergelijke waarschuwing te laten verschijnen. De algemene indruk onder de aanwezigen was toch dat het informatieblad en de heer Duquenne hun boekje te buiten gegaan waren en het verschijnen van het artikel zeker schade aan Hulp in Nood heeft berokkend.

Door de advocaten Flooren en Daems wordt tenslotte gewezen op het feit, dat Vandenberghe, want ze hadden het niet gemunt op Hulp in Nood, maar op zijn directeur, een reder voor 24 miljoen frank verzekerd kapitaal heeft geweigerd. Ze vergaten echter te melden, dat dit een beslissing is van de beheerraad dezer instelling en dat het hier ging over de rederij Pintelon, die van Hulp in Nood een krediet van zes miljoen één honderd en vijftig duizend fr. had ontvangen aan een interest van vier en vijf ten honderd in vier jaar terug te betalen voor de aankoop van de O.82, O.83 en de O.81. Nadat die rederij daar ongeveer anderhalf jaar verzekerd was in voorwaarden in de overeenkomst bepaald, namelijk dat zij zich gedurende al die jaren bij Hulp in Nood hoefden te verzekeren en zich bij de rederscoöperatieve SCAP hoefden te bevoorraden, ze twee andere zaken overnam van brandstof en visserijbenodigdheden om als concurrent van diezelfde maatschappij op te treden, wat in strijd was met de aangegane leningsovereenkomst.

Deze zaak gaf ten andere aanleiding tot een ander proces van Hulp in Nood en SCAP tegen de rederij Pintelon voor de Koophandelsrechtbank te Oostende, waarbij de rederij Pintelon voor het negeren van de voorwaarden van die zeer voordelige overeenkomst in datum van 23 juni 1981 veroordeeld werd tot de betaling van een schadevergoeding van 2.455.919 fr. te vermeerderen met de interesten van acht ten honderd vanaf 24.12.1980, datum van het verbreken van het kontrakt en de kosten van het proces.

Advokaten D. Flooren en P. Daems waren verder van oordeel dat de eis tot betaling van de zeven miljoen frank schadevergoeding niet gewettigd was.

Voor Hulp in Nood en de eerrovende artikels tegen zijn directeur de heer Vandenberghe trad Meester Soete van Oostende op.

Het advies van de heer prokureur des Konings wordt op 3 mei verwacht met de uitspraak op datum van 17 mei.

Wat de uitspraak ook moge wezen, valt het ten zeerste te betreuren dat in de laatste jaren in de visserij onder de invloed van sommige personen een geestesgesteldheid ten opzichte van de vele belanghebbende reders is ontstaan, welke ingegeven is door persoonlijke veten, nijd en eigenbelang, waar het een feit is dat allen zouden moeten samenwerken om de belangen van de visserijreders en hun bemanningsleden te dienen.

Ook tegenover de Overheid is dit van het grootste belang, nu deze sedert de laatste tien jaar bewezen heeft onze mensen te willen steunen, daar waar het nodig en nuttig is voor het land en het bedrijf.

MAZOUTPRIJZEN bij S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE - ☎ (059) 32.29.51

Voor alle BELGISCHE en HOLLANDSE reders
vanaf 22 april 12,37 — 0,87 =

11,50 F

Voor diesel is er een korting van 1 F

BRITSE TREILERS DOOR DE "NAVY" OPGEVORDERD

Vier hekvriestrawlers van de rederij "Marr" werden door de Britse marine opgevorderd in het kader van de oorlogsvoorbereidingen tegen Argentinië. Op 11 april kreeg de betrokken rederij inderdaad een telegram uitgaande van het Departement van Verkeerswezen, waarbij haar vriestrawlers opgevorderd werden voor operaties rond de Falkland-eilanden.

Het gaat hier over de "Junella", de "Cordella", de "Northella" en de "Farnella". Deze vaartuigen worden overgenomen door het Ministerie van Landsverdediging en zullen voor mijnenvijgerij ingezet worden. Het gaat over zeer goed uitgeruste en recente schepen met een hoge zeevaardigheid, waarvan de kwaliteiten door de Britse marine zeer naar waarde worden geschat. Wel zullen bepaalde aanpassingen aan boord moeten gebeuren. Volgens de "Royal Navy" gebeurt één en ander in het kader van een voorzorgsmaatregel en om op alles voorbereid te zijn.

Volgens bepaalde zegslieden zijn de vriestrawlers beter geschikt, of anders gezegd, kunnen deze beter geschikt gemaakt worden voor betrokken dienst rond de Falklands, waar men dikwijls met ruwe zeeën te doen heeft, terwijl de beschikbare mijnenvijgers eerder geëigend zijn voor het mijnenvijgen rond de eigen Britse kusten en in eigen wateren. Zij zullen bemand worden door de marine van de Navy en de nodige aanpassingswerken zullen in "Rosyth" gebeuren.

De rederij heeft ondertussen de "Junella" die aan het vissen was, opdracht gegeven onmiddellijk naar huis te komen, terwijl het vertrek van de "Northella" die hiervoor reeds uitgerust werd, uitgesteld werd. Beide treilers zijn ondertussen reeds in "Rosyth" aangekomen.

Kommentaren in de Britse pers wijzen er op, dat ook in de tweede wereldoorlog vissersvaartuigen en zelfs boten ingezet werden als patrouillevaartuigen, mijnenvijgers en voor het uitvoeren van allerlei soorten militaire jobs. Anderzijds wijst men er eveneens op, dat het nu blijkt, dat de Navy niet voldoende uitgerust is voor verre opdrachten, en meer nog dat men moet bekennen, dat de treilers een veel groter zeevaardigheid bezitten dan de bestaande mijnenvijgers, die geen storm noch zwaar weder kunnen trotseren.

Ondertussen moet de visserij en het bedrijf zich maar op andere manieren uit de slag trachten te trekken als straks een bepaalde marktaanvoer in vis uitvalt.

Het zal toch voor iemand voordelig zijn, als het er op aan komt vis aan te voeren.

BEMANNINGSLEDEN HET SLACHTOFFER :

De bemanningsleden van de betrokken vriestrawlers die hun vaartuigen naar Rosyth brachten, hebben gemeld, dat zij niet zullen vergoed worden door de Britse regering zolang het verlies van hun job. Hierover ondervraagd zegde een woordvoerder voor de rederij Marr, dat de bemanningsleden hun gewaarborgd loon zouden uitbetaald krijgen zoals in de sociale wetgeving voorzien. Anderzijds zal onderzocht worden een eis in te dienen ten voordele van de opvarenden voor verlies van betrekking.

Verder zegde de woordvoerder van de rederij, dat verondersteld wordt, dat de treilers onder het bevel van de Navy zullen komen te staan voor minstens drie tot zes maand. Problemen zullen ook rijzen met betrekking tot de leveringscontracten, die de rederij afsloot met de Findus

en Birds-Eye-keten voor levering van vis. Dit kan wellicht verdere afdankingen voor gevolg hebben voor deze firmas, wanneer niet snel genoeg kan voorzien worden in vervangingsprodukten of via invoer uit derde landen. Al deze problemen worden te gemakkelijk uit het oog verloren of worden verondersteld door de overheid via vergoedingen in het reine te zullen getrokken worden. De rederij zit dan ook nog met het probleem van de economische schade, die zij oploopt en zal zich waarschijnlijk moeten tevreden stellen met een, door de regering bepaalde dagvergoeding voor het gebruik van de vaartuigen. Of dit zal volstaan om ook het administratief personeel te vergoeden of bepaalde ontslagen te verhinderen, valt nog te bezien.

Voegen we er nog aan toe, dat de "Cordella" op het ogenblik van de opvoering, haar vis in een Nederlandse haven aan het lossen was en onmiddellijk order kreeg de haven van Rosyth te vervoegen. Het vierde vaartuig van de rederij Marr de "Farnella" lag in het herstellingsdok te Hull toen het opgevorderd werd.

Diesel en stookolie heden donderdag duurder

Volgens de programma-overeenkomst betreffende de maximaprijzen van de petroleumprodukten zullen vanaf donderdag 22 april 1982 de volgende stijgingen worden toegepast : gasolie wegvervoer met 0,30 fr/l tot 22,3 fr; gasolie verwarming met 0,31 fr/l tot resp. 14,39 fr, 14,43 fr en 14,47 fr in zones 0, 1 en 2; lichte stookolie met 0,31 fr/l tot resp. 14,32 fr, 14,36 fr en 14,40 fr voor zones 0, 1 en 2. De prijsstijgingen zijn hoofdzakelijk te wijten aan de stijging van de internationale noteringen, aldus de Petroleumfederatie.

Wat de visserij betreft, wordt de officiële prijs 12,37 fr, dus zonder BTW en geeft de rederscoöperatieve Scap aan de reders, mits een konstante betaling een ristourne van 0,87 fr, zodat de prijs hier 11,50 fr wordt, zijnde voor de visserij een ondragelijke toestand.

ERE-DIRECTEUR CAMBIER VAN K.W. IBIS TEN GRAVE GEDRAGEN

Dinsdag werd, onder ruime belangstelling de h. Georges Cambier ten grave gedragen. Op 10 april jl. was hij overleden in de hoge leeftijd van 102 jaar en daarom werd hij in augustus 1979 op passende, zij het sobere wijze gevierd.

De afgestorvene, in wezen beroepsmilitair, werd in 1924 benoemd tot onder-directeur van het Koninklijk Werk Ibis en toen de h. Wuylens, de toenmalige directeur op rust ging in 1937, volgde de h. Cambier hem op. Die functie vervulde de h. Cambier tot in januari 1950, waarop hij op rust ging. In die 26-jaar durende ambtsperiode, heeft de h. Cambier zowat van alles meegemaakt toen hij de zorg had over ongeveer 700 wezen. De h. Cambier werd opgevolgd door de h. Wessels, kapitein ter kustvaart en gezagvoerder op de hydrografische eenheid "Paster Pype".

Aan de familie biedt ons blad zijn oprecht rouwbeleg aan.

ZEVIBEL hield haar jaarvergadering

Zaterdag jl. werd in de bovenzaal van de vismijn te Breskens de jaarvergadering gehouden van ZEVIBEL, de Vereniging tot Bevordering der Zeeuwse Visserij Belangen.

Onder ruime belangstelling van meer dan honderd aanwezigen werd de vergadering om 10u30 geopend.

In zijn jaarrede had voorzitter J. Van den Bos, het ondermeer over de mosselkweek en de uitkomsten van de zeevisserij voor het jaar 1981. Grote aandacht werd geschonken aan de sociale en economische moeilijkheden waarmee de bedrijven meer en meer te kampen hadden.

Voorts werd ook de benoeming van het nieuw bestuur goedgekeurd.

Als slot van de vergadering werden twee referaten gehouden door de heer F. van Beek van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek te IJmuiden en de heer Dr. R. De Clerck van het Rijksstation voor Zeevisserij te Oostende.

De heer van Beek belichtte de evolutie van de tongstand en -visserij in de naoorlogse periode. Hierbij kwam tot uiting dat sterke broedjaren dit beeld gevoelig hebben bepaald. De relatie zee-watertemperatuur en broedsterkte werd aangehaald. Strenge winters, maar vooral koude april watertemperaturen hebben in de regel goede jaarklassen voortgebracht. Anderzijds is de exploitatiedruk in die mate toegenomen dat de tongvisserij meer en meer afhankelijk wordt van de jongste leeftijdsgroepen. Een opeenvolging van enkele slechte jaarklassen kan de stock in een minimum van tijd tot een dergelijk laag peil brengen dat de exploitatie in gevaar komt. Een reductie van de visserijdruk op eender welke wijze zou volgens de spreker de enige remedie zijn.

De toespraak gehouden door de heer De Clerck handelde in hoofdzaak over de maaswijdteschattingen op tong. In de eerste plaats werd een vergelijking gemaakt tussen de huidige tongvangsten en deze in de vijftiger jaren. Hierbij kwam naar voren dat thans met veel efficiëntere visserijmethoden en sterk gestegen motorvermogen de tongvangsten op een rendementsbasis veel lager uitvallen. Vermits de stockramingen door de biologen op een te hoge visserijdruk wijzen werd door de Europese Commissie een alternatieve beschermingsmaatregel vooropgesteld, nl. de verhoging van de maaswijdte tot 90 mm in de demersale Noordzeevloot.

De internationale proefnemingen op selectiviteit wezen op een onmiddellijk verlies van om en bij de 20 % wanneer de wettelijke maaswijdte van 80 mm tot 90 mm in de kuil zou worden toegepast. Dit zou betekenen dat de kleinste marktcategory zou verdwijnen en dat ook de 2e kleinste categorie sterk gereduceerd zou worden. De heer De Clerck besloot met er de nadruk op te leggen dat een verkeerde exploitatiepolitiek op korte termijn ernstige gevolgen kan hebben op de tongbevoorrading op lange termijn.

Na afloop van de vergadering had een officiële ontvangst plaats door het College van Burge-meester en Wethouders van Oostburg.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

VISSER STIERF OP ZEE NA ZWARE VLOEDGOLF

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart die dinsdag jl. bijeenkwam kon slechts een drietal gevallen afhandelen. De rest diende door omstandigheden naar een volgende zitting verdaagd te worden. Alles beperkte zich dus tot twee onderhoren en een advies van rijkskommissaris Carly.

xxx

Een eerste geval betrof het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.307 „Zeetrappert” waarbij motorist Casier het leven verloor. De feiten deden zich voor in september van vorig jaar. Voornoemd vaartuig was toen visserij in minder goede weersomstandigheden. Men sprak van kracht 7 tot 8 en woeste zee. Het is matroos Eric Rombouts, die op de zitting uiteenzet hoe zijn varensgezel het leven verloor. Tijdens het vissen kreeg de „Zeetrappert” plots een zeer zware zee te verduren die van bakboordzijde op het achterschip binnenkwam. Motorist Casier (54) die zich ophield in de buurt van de bakboordachtergalg, werd door de enorme watermassa meegeslingerd en werd op het voorschip gegooid. Onmiddellijk werd het slachtoffer naar binnen gebracht, maar het bleek dat hij er zo erg aan toe was, dat medische hulp nodig bleek. Helaas was de radio onklaar

geraakt; gelukkig bevond de Z.569 zich in de buurt en die verleende assistentie om contact met de wal te realiseren. Niettegenstaande de beste zorgen door schipper en bemanning, overleed motorist Casier aan boord van zijn vaartuig. Hij vertoonde verwondingen aan het hoofd terwijl zich een groot gezwel had gevormd aan de ruggegraat. Meer weet getuige niet te vertellen over dit jammerlijk ongeval.

AANVARING IN ZEEBRUGSE HAVENGEUL

Een volgend geval betrof de aanvaring die zich voordeed in de toegang tot de vissershaven van Zeebrugge tussen de gloednieuwe treiler Z.300 en het bevoorradingsschip „Gust”. De feiten deden zich voor in januari van dit jaar. De Raad hoorde terzake twee getuigen van het bevoorradingsschip „Gust” maar dan wel onder voorbehoud omdat op de zitting niet kon uitgemaakt worden indien de „Gust” een zeebrief of een binnenvaartbrief heeft. In het laatste geval valt het bevoorradingsschip buiten de jurisdictie van de Raad. Eerst wordt schipper Vandepitte Firmin onderhoord en nadien reserveschipper Rappé. De laatste beweert, dat zijn vaartuig zich volledig aan stuurboordzijde van de havengeul bevond en dat hij zijn schipper verwittigde toen

hij vanop de voorplecht de naderende Z.300 in het zicht kreeg. Hij had toen zelfs de indruk dat de „Gust” nog maar naar de rechterzijde van de vaargeul manoeuvreerde. Verder vertelt getuige dat aan boord van de „Gust” wel aandachtseinen werden gegeven. In een volgende zitting zal de Raad de opvarenden van de Z.300 onderhoren.

GEEN BEROEPSFOUTEN

Tenslotte werd door rijkskommissaris Carly nog een advies uitgesproken inzake het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de O.369 „Koningin der Engelen”. Tijdens de haringvisserij begaf een draainagel en stuurman Marnix Verleene kreeg een beugel volop in het gelaat. Hij liep hierdoor tamelijk ernstige letsels op maar die bleken niet van blijvende aard. In zijn advies oordeelt rijkskommissaris Carly dat noch door de schipper noch door een der opvarenden beroepsfouten werden begaan, maar hij stelt wel dat er uit dit ongeval een zekere lering kan en moet getrokken worden. Uit de feiten is inderdaad de noodzaak gebleken het materiaal tijdig en regelmatig na te zien op de deugdelijkheid en de slijtage. Dat kan helpen bij het voorkomen van gelijkaardige ongevallen.

Maar dat is ook de rol van de Zeevaartinspectie deze verplichtingen op te leggen.

samenwerkende vennootschap

HULP IN NOOD

onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen

h.r.o. 11.151 — bank brussel lambert 384-1605068-93 — postrekening 000-0081289-03

h. baelskaai 27 - 8400 oostende — telefoon (059) 32 16 89 — telex : hunood 81229

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

Overeenkomstig art. 31 der statuten worden de leden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering der maatschappij die zal doorgaan op VRIJDAG, 7 MEI 1982 om 16.30 u. in de grote cafetaria van het Sportkompleks "Ter Polder", Spuikomlaan, 21, te Bredene.

DAGORDE

- 1) Goedkeuring van het verslag van de Raad van Beheer over de maatschappelijke werking gedurende het jaar 1981 ;
- 2) Verslag van het College van Commissarissen ;
- 3) Goedkeuring van de Balans, Winst- en Verliesrekening, afgesloten op 31 december 1981 ;
- 4) Ontlasting te verlenen aan beheerders en commissarissen ;
- 5) Vaststelling van de vergoeding voor commissarissen, ingevolge art. 29 van de statuten ;
- 6) Herkiezing beheerders en commissarissen ;
zijn ingevolge art. 23 van de statuten uittreidend en herkiesbaar :
a/ als beheerder : Coene Arthur, Degraeve Roger, Martinsen Oscar, Vantorre Gerard, Vantorre André, Vens Georges en Wynsberghe Constant.
b/ als commissaris : Dutrieue Roger.
Leden die hun kandidatuur voor verkiezing als beheerder stellen moeten dit doen op basis van art. 28 van de statuten, luidend als volgt :
„De leden van de beheerraad worden gekozen door de algemene vergadering. De voorgedragen leden moeten „door minstens drie leden aangeboden worden, **ten laatste acht dagen vóór** de algemene vergadering.”
- 7) Verscheidene.

Namens Hulp in Nood,

P. VANDENBERGHE
Directeur

A. COENE
Voorzitter

OUDERAVOND IN DE STEDELIJKE VISSERIJSSCHOOL JOHN BAUWENS

Op vrijdag, 23 april gaat om 19 uur een Ouderavond door in de Sted. Visserijschool John Bauwens te Oostende. Alle ouders zijn welkom.

Geïnteresseerden kunnen inlichtingen verkrijgen i.v.m. de studies in het visserijonderwijs.

VERANDERINGEN IN DE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN MAAND MAART 1982

Verandering van eigendom + naam

Z.72 "ISABELLA" wordt Z.72 "AQUARIUS"

Eigendom : BROUCKAERT Willy
Aaishove 11 - 8390 KNOCKE-HEIST
Tel. (050) 51 17 33
Zeebrief : 4.3.1982.

Adresverandering

Z.200 "TIJL UILENSPIEGEL"
Eigendom : Carpe Diem P.V.B.A.
Schorreveld 3 - 8370 BLANKENBERGE
Tel. (050) 41 59 57

N.551 "SANDRA"

Eigendom : Sandra P.V.B.A.
Potterstraat 15 - 8450 NIEUWPOORT

O.104 "ZEEHOND"

Eigendom : Dasseville Ronny
Camelialaan 12 - 8400 OOSTENDE

Inbouw nieuwe motor + vermindering P.K.

Z.571 "ZEPHYR"

Eigendom : Raymond CLAEYS-SAVELS
Bastenakenstraat 12
8380 ZEEBRUGGE-BRUGGE 5
Motor A.B.C. - 1101 P.K. - bouwjaar 1981
Zeebrief : 26.3.1982

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

16^e

JAARBEURS OOSTENDE

20/5 → 31/5/82



INL.

A. PIETERSLAAN 54
OOSTENDE
TEL. 059/708685
(5 LIJNEN)

NU...
16.000 m²
oppervlakte

NU...
nog enkele
standen
vrij

ENGELSE ZIEKTE WAAIT OVER NAAR BELGIE !

Met verbazing lezen we in de visserij-editie van "Stuurboord" uit Nederland dat de Belgische marine de Engelse ziekte zou gekregen hebben. Onder Engelse ziekte wordt verstaan, een gewilde pesterij door onze marine ten overstaan van vissersvaartuigen uit andere lidstaten, waarbij hier vooral bedoeld wordt ten overstaan van Nederlandse vissersvaartuigen. We schrijven inderdaad dat we dit met verbazing lezen, omdat juist onze marine nog nooit uitgemunt heeft in het opjagen, inspecteren en opbrengen van vissersvaartuigen uit de andere lidstaten en dat dit hoop en al een paar keer gebeurd is met... Nederlanders.

Het spijt ons van de in overtreding genomen Nederlanders te moeten zeggen dat, tot vóór het optreden van onze marine, dus amper een paar jaar terug, de Belgische kustzone werkelijk afgestroopt werd door Nederlandse boomkorvisserij **van het grote type** en dat het ten slotte een "must" werd om op te treden, uitgelokt door de Nederlanders. Toen verleden jaar de KG 7 van zelfde reder, die het nu terug aan de stok had met onze marine, onbetwistbaar aan het stropen was in de Belgische 12-mijlszone, dan lokte de Nederlander incidenten uit, zoals dit nu onlangs het geval was met de KG 8. Dat men daarbij zo maar klakkeloos het doodoenertje aan-

vaardt van de schipper van de KG 8, dat die minstens 13 mijl uit de Belgische kust was toen hij gesommeerd werd het Belgisch marineschip naar Oostende te volgen, en dat men dat ook aanvaardt van al die andere Nederlanders, die in onze twaalf-mijlszone aan het kotten waren, loopt toch wel wat de spuigaten uit, ten ware de opsteller van dit artikel er bij was en zich er telkens persoonlijk kon van vergewissen, wat we niet geloven. Als men anderzijds vissers moet geloven en hun beweringen voor waarheid nemen, is het wat anders.

Eigenaardig is wel dat we nooit klachten hoorden over Fransen, Britten, West-duitsers, enz...

Onze zeer traag op gang schietende marine is trouwens maar aan visserijtoezicht gaan doen vanwege de talrijke binnengekomen klachten door de **kleine** Belgische kustvisserij, die zich het brood van voor de neus zag wegpijken door de **grote** Nederlandse tongenkotters, die evenals de grote Belgische daar niet mogen vissen. Onze konfraters van "Stuurboord" zullen het ons zeker niet kwalijk nemen, dat we ons verweren tegen een aanklacht als zouden wij spitsvondigheden wensen toegepast te zien, en anderzijds dat we ergens onze eigen kustvissers wensden te verdedigen en beschermen. In elk geval hebben onze kustvissers een eigen mening over de zaak, die juist gebleken is.

ZEEUWSE VISSERS VEROORDEELD

In een vorige uitgave gaven we melding van de uitgesproken straffen door de rechtbank van Middelburg in de zaak van de visfraude (?) en waarbij zowel de handel als bepaalde vissers zich hoorden veroordelen tot boetes en gevangenisstraf.

Al naar gelang waar men staat, vond de ene het vonnis een gematigde en de andere een felle uitspraak.

Voor de betrokken veroordeelde vissers wordt het als een zeer felle veroordeling gevoeld niettegenstaande men de veertien dagen mag zitten in zeven week-ends van twee dagen ! Toch zeven week-ends van huis en familie weg en een zitten dat in de ogen van de familie en de kinderen een onwelvoeglijke blaam betekent. Men heeft van iets dat overal gebeurt, praktisch in alle landen en een traditie is geworden, die heel wat beter door de beugel kan dan veel andere zaken en schandaaltjes, een buitenbeentje

en een kluit gemaakt, waarbij de prokureur — fiskaal en sommige onderzoekers zich duchtig meenden te doen gelden. Dan zijn er zeker heel wat andere katten te geselen, dan vissers gevang te geven voor verkoop buiten de markt van vis.

In dit verband verwondert het ons dan ook niet, dat de advocaten van de veroordeelde vissers, en wellicht ook van de veroordeelde handelaren, in beroep zijn gegaan. Het is inderdaad, uit de loop van het proces toch voldoende uitgemakkt, dat ook de Algemene Inspectiedienst schuld heeft aan de zaak, evenals de afslagambtenaren en noem maar op. Het was in feite een gedoogde wetsovertreding en we menen dan ook, dat een fiskale boete wegens belastingontduiking had moeten volstaan. Algemeen is de verwachting, dat in beroep de zaak wat milder zal bekeken worden, maar dat blijft toch ook maar een dubbeltje op zijn kant.

AANVOEREN IN MAART 1982

VAN VISSOORTEN IN DE DRIE HAVENS

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	67.027	1.494.348	22,89	73.044	2.131.220	29,18	101.499	3.413.000	33,63
andere schelvis	27.784	656.015	23,61	65.107	1.587.051	24,38	47.350	1.608.590	33,97
Kabeljauw — verre viss.	36.676	916.284	24,98	16.592	539.450	32,51	53.320	2.055.548	38,55
andere kabeljauw	441.052	14.704.747	33,34	617.724	19.114.119	30,94	333.242	16.310.209	48,94
Koolvis	18.973	470.675	24,81	14.965	425.188	28,41	38.985	1.071.129	27,48
Wijting	245.311	4.740.393	19,32	262.727	4.951.782	18,85	298.869	8.085.797	27,05
Schol	412.365	8.696.703	21,09	454.270	10.253.125	22,57	418.573	13.240.030	31,63
Roggen	146.671	6.321.605	43,10	136.386	6.713.307	49,22	118.761	5.959.417	50,18
Noorse schelvis	99.705	3.935.360	39,47	47.547	4.129.290	53,25	25.985	1.381.790	53,18
Andere	610.475	27.348.397	44,80	537.022	30.744.763	57,25	653.486	46.031.610	70,44
TOTAAL	2.106.039	69.284.527	32,90	2.255.384	80.589.295	35,73	2.090.070	99.157.120	47,44
b. Tong	374.044	69.843.090	186,72	362.832	84.464.314	232,79	379.246	98.700.637	260,25
TOT. DEMERSALE VIS	2.480.083	139.127.617	56,10	2.618.216	165.053.609	63,04	2.469.316	197.857.757	80,13
2. PELAGISCHE VIS	46.626	759.596	16,29	25.514	395.920	15,52	996.167	14.112.860	14,17
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	34.859	3.162.310	90,72	18.425	2.082.790	113,04	36.479	4.847.554	1232,89
Noorse kreeft	18.157	2.329.500	128,30	4.333	931.522	214,98	2.433	741.085	304,60
Overige	127.069	3.388.750	26,67	87.566	2.300.850	26,28	116.348	3.776.231	32,46
TOT. SCHAAL/WEEKD.	180.085	8.880.560	49,31	110.324	5.315.162	48,18	155.260	9.364.870	60,32
ALGEMEEN TOTAAL	2.706.794	148.767.773	54,96	2.754.054	170.764.691	62,00	3.620.743	221.335.487	61,13

S.V. SCAP

H. Baelskaai 27, Oostende

Telex Hunood 81.229

Postcheckrekening 000-0018222-83

H.R.O. 15007

Tel. Burelen (059) 32 29 51 - 32 09 31

Werkhuis (059) 32 39 79 - 32 08 20

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden worden uitgenodigd tot de Statutaire Algemene Vergadering, welke zal gehouden worden in de grote cafetaria van het Sportcentrum, Spuikomlaan 21, te Bredene, VRIJDAG 7 MEI om 15 uur.

Dagorde :

1. Verslag van de Raad van Beheer
2. Verslag van het Kollege van Kommissarissen
3. Goedkeuring Balans en Winst- en Verliesrekening per 31-12-1981
4. Ontlasting te geven aan Beheerders
5. Ontlasting te geven aan Kommissarissen
6. **Vaststellen teruggaven voor 1981** en bestemming van het saldo alsook uitkering van aandelen aan uittreedende leden
7. Vaststellen vergoeding Kommissarissen
8. Lidgeld 1982

Voordracht : Het gebruik van scheepsverven voor vissersvaartuigen.

Gezien de belangrijkheid der dagorde, rekenen wij ten stelligste op Uw aanwezigheid.

Met de meeste hoogachting.
Namens de Beheerraad,

De Directeur
P. VANDENBERGHE

De Voorzitter,
E. VERLEENE

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Marktoverzicht Oostende

Niettegenstaande de aanvoer een stuk ruimer was dan verleden week zijn de prijzen voor de meeste vissoorten toch erg hoog gebleven. Vooral pollak, leng, rode zeebaars, kabeljauw, gul en wijting gingen zeer duur weg. Voor schelvis, de meest gebrachte soort deze week, lagen de prijzen wel iets minder hoog dan verleden week. Toch ook hier nog flinke noteringen met de kleine sortering nog rond en boven de 40 fr het kg.

De aanvoer van tong is niet erg ruim geweest, prijzen voor de kleine sorteringen zijn aanzienlijk gestegen en lagen weer tussen 145 en 185 fr. De middensoorten bereikten doorgaans de 300 fr en voor lappen werd tussen 175 en 200 fr gegeven.

Deze week dus nog eens IJslandse soorten, dank zij twee vangsten die samen zowat 1100 bennen opleverden. Hiervan waren er rond de 800 bennen schelvis. De rest was dus schaars en zeer schaars. Rode zeebaars noteerde meteen weer rond de 70 fr terwijl leng tot 58 fr haalde. Blauwe leng hebben we, in de afslag althans, niet gezien. Koolvis was de tweede meest gebrachte IJslandse soort, er werd rond de 50 fr het kg voor betaald. Voor schelvis lagen de prijzen zoals gezegd zeer goed met de grootste sortering tussen 56 en 66 fr, de middensoorten tussen 45 en 55 fr en kleine van 38 naar 44 fr. Met een gemiddelde prijs die rond de 2600 fr per ben lag vielen de resultaten nog vrij goed uit. Al blijft het de vraag of 1,5 miljoen genoeg is na een 18-daagse reis naar IJsland. Aan de prijs ligt het alvast niet, wel aan de vangst.

De Kanaalsoorten zijn allemaal redelijk duur van de hand gegaan. Vlaswijting kreeg tussen 75 en 80 fr, roggen gingen van de hand tussen 50 en 93 fr terwijl verder ook schol, gul en haai zeer vlot verkocht werden. Alleen de steenschol en de kleine wijting deden het al eens minder goed, maar dan ook wel omwille van de niet zo beste kwaliteit. De tongen, behalve de lappen, zijn duurder geworden. De vangsten, die in de afslag gezet worden, zijn echter kleiner dan normaal in deze periode. Meer dan 3000 kg wordt er per schip zelden verkocht. De sortering die meest gebracht wordt tot nu toe is de grootste, hiervoor werd tussen 175 en 200 fr het kg betaald.

Voor de schepen die van de Monkey Bank of van de West terugkeerden zijn ook mooie opbrengsten gnoteerd. Soms na korte reizen, zoals bij de O.285 die een zeer mooie vangst in de afslag bracht na minder dan tien dagen en ruim 700.000 fr besomde. Zoals gezegd, werden schelvis, totten, vlaswijting, zeewolf en praktisch alle andere soorten hier vlot en redelijk duur verkocht.

Opvallend is ondertussen wel dat sedert het invoeren van de verkoop per twee bennen er erg weinig kopers bijgekomen zijn. De meeste kleinhandelaars-leurders blijven zich op hun eigen manier bevoorraden, zoals zij gewoon waren vooraleer de nieuwe verkoopwijze ingevoerd werd. Het zal voorzeker de voordeligste manier zijn.

Voor de kustvisserij was de voorbije week een vrij gunstige. Er werd door de meeste schepen nog wel op tong gevist, toch zijn er nu al een achttal garnaalvaarders. Die zorgden voor een stijgende aanvoer die aan dalende prijzen verkocht werd. De garnaalprijs varieerde tussen 95 en 165 fr het kg.

	dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 16 APRIL 1982				
WEST				
Z.597	7	190		472.385
MONKEY BANK				
N.752	15	200		502.064
KANAAL				
O.168	19	4955	3795	1.146.683
Z.483	115	2535	3795	972.256
Z.72	18	2665	3795	1.178.713

MAANDAG 19 APRIL 1982				
IJSLAND				
O.318	18	560		1.490.306
O.129	18	580		1.396.810
MONKEY BANK				
O.135/	15	265		652.666
KANAAL				
O.279	17	485		1.190.431
O.114	18	65	2965	900.159
N.3	17	290	140	934.771
Z.502	17	55	2890	907.160
O.33	14	60	3275	981.136
WEST				
N.45	8	225		651.336
O.279	8	260		703.807

DINSDAG 20 APRIL 1982				
MONKEY BANK				
O.285	9	300		741.589
WEST				
O.26	14	210		482.906
KANAAL				
N.579	15	60	1745	620.708

WOENSDAG 21 APRIL 1982				
WEST				
N.709	11	300		703.046

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 19 april 1982

Grote schelvis	57,00/	62,00
Mid. schelvis	50,00/	57,00
Kleine schelvis	42,00/	44,00
Kabeljauw	70,60/	73,00
Gul	56,00/	66,00
Wijting	56,00/	
Schaat	89,00/107,00	
Zeebaars	68,00/	73,00
Leng (witte)	51,00/	54,00
Blauwe leng		
Schartong (Schotse schol)	64,00/	70,00
Heilbot	158,00/176,00	
Koolvis	46,00/	50,00
Hondstong (mieten)	55,00/	
Zeewolf	56,00/	65,00
Staart	206,00/220,00	

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)

Verwachtingen

VRIJDAG 23 APRIL 1982

KANAAL : O.83 (60 vis, 4400 tong)
Z.19 (50 Vis, 3500 tong)
O.705 (50 VIS, 3500 tong)
O.127 (30 VIS, 2000 tong)
WEST : N.736 (80 vis)
MONKEY BANK : O.309 (250 vis)

MAANDAG 26 APRIL 1982

KANAAL : O.229, Z.499, Z.583, N.36
WEST : N.706
MONKEY BANK : O.232

DINSDAG 27 APRIL 1982

KANAAL : Z.183 (vermoedelijk)
WEST : N.597

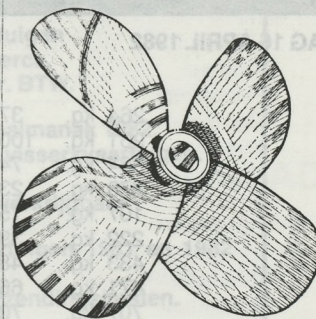
WOENSDAG 28 APRIL 1982

WEST : N.708
NOORDZEE : O.123/O.306

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

Reparatie Van Voorden België

Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr
MAANDAG 19 APRIL 1982				
Z.500 K	250	20	3	155.190
Z.40 KRP	250	60	11	416.145
Z.53 KN	3200	180	11	1.423.580
Z.60 KN	6000	300	20	2.048.700
Z.313 N		200	8	466.730
Z.55 K	200	50	7	418.210
Z.12 K	800	45	7	371.770
Z.296 W	2700	300	14	1.349.240
Z.465 W	1000	100	11	490.050
Z.507 W	1200	120	11	694.330
Z.509 K	800	100	8	468.170
				8.366.375

DINSDAG 20 APRIL 1982				
Z.44 W	4500	200	4	2.332.250
Z.512 K	500	60	10	342.680
Z.510 KRP	150	70	9	492.900
				3.191.520

WOENSDAG 21 APRIL 1982				
Z.589 KN	4500	200	18	1.243.370
Z.300 K	900	35	7	346.790
Z.559 KRP	150	80	10	464.880
Z.161 KN	3000	150	11	1.460.630
Z.56 W		35	7	158.690
Z.324 KN		2200	150	11
				1.220.41290 4.952.290

DONDERDAG 22 APRIL 1982				
Z.196 W	3200	140	13	1.567.020
Z.569 KRP	100	70	11	433.885
Z.418 KN	3000	140	20	1.331.367
				3.332.272

NIEUWPOORT

VRIJDAG 16 APRIL 1982

VIS				
N.700	264 kg.	37.112 fr.		
N.551	961 kg.	100.724 fr.		
N.211	564 kg.	74.267 fr.		
N.349	278 kg.	23.808 fr.		
N.788	107 kg.	15.486 fr.		
N.22	222 kg.	39.175 fr.		
N.88	433 kg.	48.632 fr.		
N.720	471 kg.	66.672 fr.		
N.710	707 kg.	70.551 fr.		
N.575	2.268 kg.	138.679 fr.		

GARNAAL				
N.782	151 kg.	25.688 fr.		

MAANDAG 19 APRIL 1982

VIS				
N.15	11.901 kg.	976.377 fr.		
N.551	867 kg.	107.504 fr.		
N.575	293 kg.	43.323 fr.		
N.172	4.852 kg.	260.076 fr.		
N.22	257 kg.	44.219 fr.		
N.710	612 kg.	87.316 fr.		
N.88	126 kg.	16.864 fr.		
N.788	121 kg.	21.875 fr.		

N.700	161 kg.	25.642 fr.
N.211	396 kg.	65.638 fr.
N.723	4.610 kg.	227.249 fr.
N.590	3.361 kg.	153.308 fr.
N.720	489 kg.	86.886 fr.

GARNAAL		
O.260	69 kg.	10.005 fr.
O.555	152 kg.	19.272 fr.

Vier vaartuigen van de West en negen kustvaartuigen voerden samen ongeveer 27.500 kg. vis aan voor een totale waarde van ongeveer 2.120.000 fr. Tong, variatie en Westvis werd in grote hoeveelheid aangevoerd, zodat iedere handelaar ruimschoots zijn quotum aankopen kon. Voor tong nr. 1 werd 175 à 185 fr./kg. en voor tong nr. 2 285 à 294 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 290 à 315 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 266 à 330 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 210 à 235 fr./kg. en voor kleine tong 110 à 130 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 289 à 319 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 180 à 250 fr./kg. en griet tegen 150 à 230 fr./kg. Staartvis haalde 160 à 220 fr./kg. Zonnevis 110 à 140 fr./kg., pieterman 110 à 130 fr./kg. en tongschar 92 à 154 fr./kg. Robaard werd tegen 80 à 90 fr./kg. opgekocht, rode soldaten tegen 115 à 150 fr./kg. en knorhaan tegen 1200 à 1750 fr. de ben. De marktprijs voor pladijs betaald schommelde als volgt. Grote pladijs kreeg 1500 à 1750 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 1750 à 3000 fr. de ben en visjes 1000 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4000 à 5250 fr. de ben aan de man gebracht, dit volgens kwaliteit en gul tegen 3200 à 4000 fr. de ben.

Voor de voorkeuze gul werd van 2600 à 2800 fr. de ben geboekt. Moerrog noteerde men aan 4250 tot 4750 fr. de ben, tilten aan 3500 tot 4250 fr. de ben en scherpstaarten aan 3400 tot 3600 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kreeg 2300 à 2800 fr. de ben als veelprijs en zeehond 600 à 1500 fr. de ben, dit volgens de hoedanigheid der soort. Grote wijting werd tegen 2500 à 2700 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1600 à 1800 fr. de ben. Grote zandschar bewam 1700 à 2000 fr. de ben en kleine zandschar 1000 à 1100 fr. de ben.

WOENSDAG 21 APRIL 1982

VIS		
N.788	114 kg.	18.111 fr.
N.349	170 kg.	28.177 fr.
N.470	3.082 kg.	164.097 fr.
N.700	295 kg.	48.868 fr.
N.738	3.736 kg.	175.671 fr.
N.575	877 kg.	98.387 fr.
N.551	422 kg.	47.661 fr.
N.211	322 kg.	50.398 fr.
N.710	825 kg.	122.521 fr.
N.88	314 kg.	55.343 fr.
N.22	401 kg.	70.773 fr.
N.720	565 kg.	86.386 fr.

Tien vaartuigen van de Kust en twee vaartuigen van de West losten samen ongeveer 11.000 kg. vis voor een bruto-waarde van 997.183 fr. Tong nr. 1 kreeg 185 à 190 fr./kg. en tong nr. 2 290 à 296 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 328 à 340 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruitong 330 à 337 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 228 à 238 fr./kg. aan en kleine tong tegen 124 à 130 fr./kg. Grote tarbot werd aan 310 tot 380 fr./kg. genoteerd, middenslag tarbot aan

● **TE HUUR** : GEMEUBELDE KLEINE appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr. Z.w. : „Mon Séjour”, Londenstraat 8, Oostende. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

245 tot 300 fr./kg. en griet aan 180 tot 230 fr./kg. Tongschar haalde 110 à 150 fr./kg., rode soldaten 120 à 150 fr./kg. en robaard 80 à 85 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2500 à 3000 fr. de ben geboekt, middenslag- of drielingpladijs tegen 2750 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 2000 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de marktprijs op 70 à 80 fr./kg. gesteld en voor gul op 2250 à 3000 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2500 à 2700 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1500 à 1600 fr. de ben. Moerrog bewam 5000 à 5050 fr. ; tilten 4600 à 4700 fr. ; scherpstaarten 3250 fr. ; de kleine tot 4500 fr. per ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2250 à 2500 fr. de ben aan de man gevracht, zeehond tegen 1750 à 2250 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1500 à 1750 fr. de ben werd betaald. Een goede interesse vanwege de handelaars met een lonende prijsnotering voor alle soorten en topprijzen voor rog kenmerkten de woensdagmarkt.

Treiler krijgt oorlogstuig in de netten

Tijdens het bedrijven van de tongvisserij kreeg men aan boord van de N.511 „Sandra” een zwaarte in het net. Toen de netten boven water werden gehaald bleek dat zich een oorlogstuig tussen de vis bevond. Onmiddellijk werd de Ontmijningsdienst te Oostende verwittigd; in de haven van Nieuwpoort werd het tuig, dat een obus uit de eerste wereldoorlog bleek te zijn, van dek gehaald. Het bleek een zeer zware obus te zijn waarvan het ontploffingsmechanisme nog intact was gebleven.

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

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	19 april	20 april	21 april
Lappen	175 195	175 177	.....
Grote	279 307	297 298	.....
3/4	290 310	299 307	.....
Bloktongen	285 305	299 308	.....
Vóór-kleine	200 242	228 235	.....
Kleine	165 188	186 191	.....
Slips	144 157	155 160	.....

ZEEBRUGGE

	19 april	20 april	21 april
Grote	195 218	203 221	212 220
Bloktongen	301 314	308 318	310 321
Fruittongen	290 328	291 321	290 317
Schone kleine	278 319	264 294	280 287
Kleine	201 217	213 225	209 219
Tout petit	140 152	160 171	130 146
Slips	110 120	126 133	115 127

NIEUWPOORT

	19 april	20 april	21 april
Tong I	175 185	.....	185 190
Tong II	285 294	.....	290 296
Tong III	290 315	.....	328 340
Tong IV	266 330	.....	330 337
Tong V	210 235	.....	228 238
Kleine tongen	110 130	.....	124 130

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 25.4 tot 1.5.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 25.4 en 1.5.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 18.00, te 19.45 en te 23.59 u., behalve op 1.5.82
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 26.4.82
- Op 1.5.82 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01.45 en te 05.15 u.
- Dagelijks te 06.45 u., behalve op 25.4.82.

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 en te 04.00 u.
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 26.4.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 25.4 en 1.5.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 18 en 24.4.82.
- Op 25.4.82 bijk. afv. te 16.00 u.
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 1.5.82.

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22.45 u.
- Dagelijks te 00.10 u., behalve op 25.4.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50 en te 19.45 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10.25, te 13.25, te 15.25 en te 21.05 u.

PLADIJS

OOSTENDE

	19 april	20 april	21 april
Platen	57 63	59 72	.....
lek (groot-klein)	53 61	62 70	.....
Derde slag	46 62	.....	.....
Platjes	17 30	28 36	.....

ZEEBRUGGE

	19 april	20 april	21 april
I	58 64	60 68	60 64
II	58 62	70 74	64 68
III	50 59	58 60	60 64
IV	26 30	24 30	26 32
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	19 april	20 april	21 april
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	30 55	.....	50 60
Platjes	35 60	.....	55 65
Drielingen	20 35	.....	30 40

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen
Deel II door Gaston en Roland Desnerck.
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 95 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982
aangevuld tot einde december 1981.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
4. Moderne Autosnelwegenkaart van België.
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis
Schaal- en weekdieren
Sport- en lijnvis
Noord-Amerikaanse vis
Prijs 410 fr. + 68 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. Hoogwaterboekje 1982 30 fr. (BTW inbegrepen) + 9 fr. verzendingskosten.
9. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
10. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	19 april	19 april	19 april	19 april	20 april	20 april	20 april	20 april	21 april	21 april	21 april	21 april	19 april	19 april	21 april	21 april
Tarbot grote	327	343	308	366	324		372	389	.....		393	467	289	319	310	380
Tarbot middel	259	270	259	274	298		320	361	.....		338	344	180	250	245	300
Tarbot klein	207	231	171	200	265		179	224	.....		197	293	.....	.....	.....	.....
Griet groot	198	223	174	217	209	216	208	234	212		230	237	150	230	180	230
Griet middel	155	179	168	198	.....		153	182	.....		181	193	.....	.....	.....	.....
Griet klein	97	105	148	164	151		128	140	.....		194	163	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	52	.....	.....	.....	54	60	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	47	50	.....	.....	42	48	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	32	41	.....	.....	36	46	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	113	120	60	68	82		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	80	95	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	42	57	.....	.....	54		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	40	48	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	58	63	.....	.....	60		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	68	84	.....		.....	.....	.....		108	124	.....	.....	.....	.....
Keilrog	105	113	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	86	93	.....	.....	95		.....	.....	.....		.....	.....	85	95	100	101
Tilten	71	75	54	62	83		.....	.....	.....		98	102	70	8	92	94
Scherpstaart	60	73	.....	.....	68		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	.....	.....	38	50	.....		.....	.....	.....		104	108	68	.....	60	65
Teelt	.....	.....	32	46	.....		.....	.....	.....		104	109	.....	.....	.....	.....
Katrog	19	25	18	24	33		.....	.....	.....		59	62	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	58	85	68	84	77	85	70	82	60	72	80	84	80	105	70	80
Gul (groot)	68	76	60	66	65	69	60	64	55	58	72	84	65	80	45	60
Gul (middel)	56	63	58	62	56	61	52	56	47	50	64	80	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	36	58	50	54	26	53	50	52	.....	.....	60	65	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	110	236	92	248	100	257	94	296	.....	.....	126	285	160	220	.....	.....
Wijting groot	43	55	40	56	50		38	42	48		50	56	50	54	50	54
Wijting klein	25	36	24	32	32	35	20	24	33	36	20	24	32	36	30	32
Schar	26	52	18	30	16	28	29	28	21		18	24	20	40	30	45
Steenschol	35	147	.....	.....	50	182	.....	.....	34	139	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	47	58	54	65	66	70	.....	.....	34	52	50	54	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	19	27	.....	.....	22	25	.....	.....	24		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	110	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	17	35	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	92	154	110	150
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	23	27	.....	.....	23	27	.....	.....	26		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	252		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	45	56	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	60	78	.....	.....	61	70	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	65	81	.....	.....	79	81	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	110	140	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	90	130	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....		68	.....	.....		98	104	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	28	41	.....		24	30	.....		18	24	12	30	35	45
Bot	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	12	18	12	18
Rode Poon (roobaard)	62	.....	.....	.....	.....		.....	.....	86	106	.....	.....	80	90	80	85
Grauwe poon (knorhaan)	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	25	.....	.....	.....	24	35	30	35
Rode knorhaan	61	102	.....	.....	.....		.....	.....	115	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

EX-STAATSSEKRETARIS ALS VOorzitter PRODUKTSCHAP VIS IN NEDERLAND GEÏNSTALLEERD

Verleden week donderdag is de heer Th. M. Hazekamp, voormalig Nederlands Staatssekretaris van Economische Zaken, als voorzitter van het Produktschap Vis en Visprodukten geïnstalleerd. Hoofddoel van de heer Hazekamp is het reorganiseren van de visserijsector in de komende twee jaren.

Eén en ander is het gevolg van hetgeen men het verslag van sekretaris Pompen heeft genoemd, waarbij de commissie onder diens voorzitterschap besloot het Visserijchap en het Bedrijfschap voor de detailhandel in vis en aanverwante bedrijven op te heffen. Beide besturen zouden dan volgens de uitspraak van de Commissie Pompen door het Produktschap opgeslorpt worden.

De uitspraak van de Commissie Pompen werd echter met zeer gemengde gevoelens onthaald omdat de heer Hazekamp in feite toch niet beduidend veel afweet van de visserij en de aanverwante bedrijven. Het is trouwens hierop dat de nieuwe voorzitter zinspeelde toen hij in zijn rede die volgde op de installatie, duidelijk te verstaan gaf, dat niet te veel van hem moest ver-

wacht worden (!) omdat hij toegaf niet te veel van de visserij te kennen. Men kan deze benoeming en installatie aldus feitelijk als een politieke benoeming aanzien, zoals zovele ten onzen lande.

De heer Hazekamp behoort tot de C.D.A.-partij. Hij is voorlopig voor een jaar benoemd, maar vermits men van hem een reorganisatie verwacht en men daar minstens een paar jaar voor nodig acht, zal de nieuwe voorzitter wellicht langer dan een jaar aanblijven. Voordien was het de heer ingenieur J.E.C. Spithoven die het voorzitterschap van het Produktschap uitvoerde. Hij werd nu als voorzitter van het Produktschap Groente en Fruit benoemd. Men kan zich hier eveneens afvragen of deze mutatie van de vissector naar de groente- en fruitsector wel passend is, ten ware het hier ook de partijkaart is die van tel is en niet zo zeer de kennis ter zake, ook al zijn we overtuigd van het administratief en organisatietalent van de heer Spithoven.

Dat de politiek een rotte rol speelt in onze Benelux landen, is een feit waaraan zoveel gezonde opvattingen en zaken ten onder gaan.

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **donderdagmarkt van 15 april** werd aangevoerd : 690 kg. tong, 1 kist tarbot en griet, 375 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 120 kisten wijting, 60 kisten schol, 29 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :
tarbot 18,80, grote tong 15,20-13,69, grootmiddel tong 21,20-20,50, kleinmiddel tong 19,60-19,32, tong één 10,80-14,31, tong twee 10,80-9,78, zalm 18,81.

Per 40 kg. :
tarbot 716-608, griet 618-448, kabeljauw één 222, kabeljauw twee 292, kabeljauw drie 240-190, kabeljauw vier 210-180, kabeljauw vijf 208-90, schelvis vier 132, schol één 132, schol twee 174-172, schol drie 186-166, schol vier 140-102, wijting drie 140-104, schar 128-96, steenbolk 81-75, krab 30, poontjes 84.

Aan de **vrijdagmarkt van 16 april** werd aangevoerd : 6.999 kg tong, 32 kisten tarbot en griet, 492 kisten kabeljauw, 118 kisten wijting, 440 kisten schol, 92 kisten schar en 108 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :
tarbot 22,47-20,34, grote tong 13,81-15,29, grootmiddel tong 20,73-19,53, kleinmiddel tong 19,63-18,07, tong één 13,77-13,15, tong twee 9,94-9,32, zalm 21,69-17,66.

Per 40 kg. :
tarbot 868-638, griet 596-486, kabeljauw één 170, kabeljauw twee 312-220, kabeljauw drie 244-202, kabeljauw vier 222-186, kabeljauw vijf 206-100, schol één 162-140, schol twee 172-154, schol drie 144-112, schol vier 118-84, wijting drie 144-96, schar 134-62, tong-schar 161-140, krab 80, bot 34-27, steenbolk 108-77, poontjes 81-43.

Te koop

VISSERSVAARTUIG

Lengte 26.25 m. - Bouwjaar 1968

Motor CATERPILLAR D398 - 850 PK - Bouwjaar 1980

Met nieuwe keerkoppeling en reductiekast voor aandr. winch.

Nieuw kistenruim (1980) - Hulpmotor ge-rev. (1980).

Uitgerust voor boomkor - rondvisserij.

Te bevragen : Nederland 05277 - 2106 (ZAT. 08.00 - 10.00).

8824

NEDERLAND

Volgens het Nederlands Produktschap is de garnaalenaanvoer in absolute cijfers in 1981 teruggelopen evenals de brutobesommingswaarde. Nochtans, gezien minder is uitgevaren ligt de gemiddelde dagopbrengst toch hoger, hetgeen een positief geluid is.



Volgens het jaarverslag van "Ons Belang" uit Breskens, is tegen alle verwachting in, het afgelopen jaar toch goed geweest. Er werd meer aangevoerd in de afslag te Breskens en de gezamenlijke besomming was eveneens hoger dan het voorgaande jaar. Een tegenvaller voor de plaatselijke visserij ziet men echter in de falingsluiting van de firma "Diepvries Breskens" vooral wat de afzet betreft.

"HET VISSERIJBLAD"

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

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 12-4 t.e.m. 16-4-1982

Door 50 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
19.925 kg.	Tong	f 269.109,04	van f 19,61 tot f 8,26
3.762 kg.	Tarbot	f 65.715,83	van f 22,42 tot f 6,50
41.370 kg.	Schol	f 105.546,16	van f 4,01 tot f 1,88
26.625 kg.	Kabeljauw	f 110.868,45	van f 10,20 tot f 2,25
1.999 kg.	Griet	f 24.473,32	van f 13,72 tot f 8,63
7.000 kg.	Schar	f 12.617,88	van f 3,10 tot f 1,49
7.070 kg.	Wijting	f 16.677,15	van f 3,80 tot f 1,95
52.953 kg.	Diversen	f 239.231,07	
160.704 kg.		f 844.238,90	

Charles-Louis VERBOECKHOVEN

Geboren te Warneton op 5 maart 1802 (14 Ventose X) als zoon van beeldhouwer Barthélemy Verboeckhoven (1759-1840) en van zijn echtgenote Jeanne-Thérèse Six. Jongere broer van dierenschilder Eugène Verboeckhoven (1798-1881). Overleden te Brussel op 25 september 1889. Verboeckhoven was gehuwd met Angeline Monté, bij wie hij een zoon kreeg : Louis jr. (Gent 17 februari 1827 - 7 april 1884), die eveneens kunstschilder was.

Zijn artistieke opleiding kreeg Verboeckhoven bij zijn vader en oudere broer Eugène, eerst te Warneton en van 1815 te Gent, waarnaar het gezin was verhuisd.

Verboeckhoven koos bijna onmiddellijk voor de marineschilderkunst, een in die tijd wat verwaarloosde discipline in ons land. Want inderdaad, in die specialisatie kunnen we in onze toenmalige gewesten naast J.B. Tency, Balthasar Solvijns (1760-1820) en de slecht bekende Dominique de Bast, geen marineschilders met naam aanduiden.

Al in 1826 treffen we werken van Louis Verboeckhoven aan in het Gentse kunstsalon.

- Kalme zee met gaffelschip op het voorplan; Vissers lossen de vis.
- Dit vormde pendant met :
- Stormachtige zee met brabantisch onder zeil.
- Kalme zee met een sloep en een schip voor anker; vissers schikken hun vis op het strand en
- Stormachtige zee met een beurtschip onder zeil.

Verboeckhoven's Gentse adres was in die tijd : Korte Violetstraat 1.

Van ongeveer 1827-28 af was hij te Brussel gevestigd, Terarkenstraat 1157, het zelfde adres als zijn broer Eugène.

In 1827 stelde Louis Verboeckhoven twee marines tentoon in het Brusselse salon : een „Woestee zee” en een „Kalme zee”.

In het Salon 1828 te Antwerpen toonde hij „Kalme zee nabij Vlissingen” en „Woelend water met zeilschepen” en in het Salon 1830 te Brussel : twee marines.

Van meet af aan werden Verboeckhoven's marines zeer gezocht door verzamelaars, die bereid waren er hoge prijzen voor te betalen. In 1830 schoof de belangstelling voor de kunst enigszins naar de achtergrond gezien de politieke verwickelingen die tot de onafhankelijkheid van België leidden.

Net als zijn broer Eugène speelde Louis een zeer actieve rol in de gebeurtenissen van 1830. Hij behoorde tot het Jagerskorps van Chasteler en was ingelijfd bij de artilleriesectie van het vrijkorps van Brugge. Dat korps boorde twee Nederlandse kanonneerboden in de grond.

Na de revolutie hervatte Louis net als Eugène vlug zijn artistieke activiteiten, want schilderijen daterend uit 1831 zijn ons bekend.

Over zijn kunstcarrière valt er feitelijk maar weinig markants te vertellen : succesrijke deelnames aan de „Driejaarlijkse Salons” van Brussel, Gent en Antwerpen, aan de meer bescheiden Salons in de provinciesteden en aan de voornaamste kunsttentoonstellingen in het buitenland. Deze elk jaar opnieuw terugkerende evenementen noopten Verboeckhoven tot een intense, bijna seriematige produktie, waarvoor vele reises naar Nederlandse, Franse en Engelse kustplaatsen de nodige inspiratie leverden. Naar het Salon 1843 te Antwerpen stuurde Verboeckhoven een werk in getiteld „Woelige zee” en „Vloed nabij Vlissingen”. Als adres vermeldde de catalogus het Maritiem College nr. 1429 in de Antwerpse haven. Het jaar erop woonde Verboeckhoven echter weer te Brussel, Oude Schaarbeekse Steenweg 202. Tijdens het Salon 1838 te Gent toonde hij het schilderij „Lichtbewogen zee met een schoenerbrik van de koopvaardij die een loods aan boord heeft genomen”.

Verboeckhoven's werken bleven tot omstreeks 1842 uitgesproken romantisch. Dat kwam tot uiting in de gekunsteldheid van de compositie, in het gevoelige, lumineuze koloriet, het anec-



dotisch-pittoresk karakter en vooral de gladde, verzorgde afwerking. Maar de romantische thematiek bij uitstek, zoals stormen en schipbreuktaferelen, behandelde Verboeckhoven echter heel zelden.

Alle boven opgesomde kwaliteiten zijn terug te vinden in bijvoorbeeld het schilderij „Opkomend tij met Engelse brik” (Antwerpen, Kon. Musea voor Schone Kunsten — bruikleen Nat. Scheepvaartmuseum). Dat werk werd in 1839 door de verzamelaar Karel van den Hecke bij de kunstenaar aangekocht voor 2.500 frank. Op genoemd schilderij verzorgde Verboeckhoven de figuren op het voorplan. Eugène stoffeerde wel meer de marines van zijn broer.

Omstreeks 1842 kwam er een markante kentering in Verboeckhoven's stijl. Van dan af schilderde hij iets helderder en realistischer. Terwille van hun betrekkelijke topografische nauwkeurigheid hebben talrijke marines van na 1842 dan ook een grote documentaire waarde.

Voorbeelden van Verboeckhoven's tweede stijl zijn schilderijen als „Aankomst van Queen Victoria te Oostende in 1843” (Oostende, Mus. Schone Kunsten) en de twee doeken in het Brusselse Salon 1845 getoond : „Kalme zee; Belgische voorposten in zicht van Lillo en Liefkenshoek” en „Woelige zee : gezicht nabij Vlissingen”. Het schilderij „Belgische voorposten....” was trouwens een officiële regeringsbestelling.

Ondertussen moet Verboeckhoven een druk verhuizer zijn geweest : in de periode van 1839-1857 vinden we hem op niet minder dan 7 adressen terug te Brussel. Goede werken uit die jaren waren : „Vissersboten voor anker, hun zeilen drogend” en „Vissersboten bij het fort van Lillo” (Salon 1848, Brussel), „Haven van Antwerpen” (Salon 1857, Antwerpen). Van die tijd af vinden we Verboeckhoven hoe langer hoe minder terug in de tentoonstellingscatalogi. Zo eigenaardig is dat niet, gezien het feit dat hij een gevestigde waarde vertegenwoordigde als marineschilder en dat hij overal voldoende afnemers vond voor zijn werken. Het massaal schilderen van stereotype werkjes, veelal voor export bestemd, was trouwens een lucratieve bezigheid waartoe Verboeckhoven zich net als honderden van zijn collega's liet bekoren.

Bij zijn leven kochten de musea van Aken, Kamerijk, Cherbourg, La Fère en Leipzig werk van hem aan. Marines van Verboeckhoven bevinden zich nu nog in volgende openbare verzamelingen : Antwerpen, Kon. Mus. Schone Kunsten; Brugge, Groeningemuseum; Brussel, Kon. Mus. Schone Kunsten van België; Oostende, Museum Schone Kunsten; Rotterdam, Maritiem Museum Prins Hendrik.

Van Verboeckhoven bestaat er een portret in olieverf door H. de Coene. Verboeckhoven is voor een zeedecor ten voeten uit weergegeven in het uniform van Jager van Chasteler (Brussel, Stadsarchief).

N. Hostyn.
(Conservator Stedelijke
Musea Oostende)



DE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE TWEEDE WERELDOORLOG

HET VERLIES VAN DE O.241 «PROVIDENTIA»

In ons artikel Nr IX, gewijd aan het verlies van de O.88 «John», hebben wij gezegd dat de grote vissersvaartuigen soms hetzelfde lot hebben gekend als de vaartuigen van de koopvaardij. Dit is het gevolg van de oorlog op zee. Men maakt geen verschil tussen oorlogsschepen, koopvaardijsschepen of vissersvaartuigen.

De O.241 «Providentia» was een prachtige stalen motortreiler van 38,99 N.T. en 138,51 B.T., gebouwd te Oostende in 1936 en uitgerust met een motor Deutz van 240 P.K. Het vaartuig was eigendom van de familie Vieren.

Alex Vieren, zoon van de kapitein van de O.241 «Providentia», heeft ons het volgende verslag gestuurd :

Het schip is in oktober 1936 in de vaart gekomen. Op 19 mei 1940 is het uitgevaren van Oostende naar Engeland, met de familieleden van de opvarenden aan boord. De bestemmingshaven was Milford (Wales) maar daar werd het schip afgeleid naar Swansea (eveneens in Wales). Voor de havens van Brixham en Newlyn-Penzance was het schip te groot.

Op 9 juli 1940, verliet het schip Swansea om te gaan vissen in de St. Georges' Channel, alwaar het op 14 juli gebombardeerd werd door vijf Duitse vliegtuigen. Het schip lag met machineschade toen dit gebeurde. Dit weten wij aan de hand van het zeeverslag van de heer Julius Emile Vieren, kapitein van het vaartuig O.228

«Massabielle» en broeder van de kapitein van de O.241, de heer Isidoor-Alex Vieren (mijn vader).

Vóór het bombardement van de O.241, was de O.228 nabij gekomen om te zien wat er haperde met eerstgenoemd schip. Zij konden elkaar langs de radio niet bereiken daar zij er geen aan boord hadden (dit wegens een verbod opgelegd door de Engelsen). De O.241 kon de machine niet meer gebruiken. De O.228 ging het schip naar Swansea slepen maar dit werd verijdeld door het opduiken van eerst twee Duitse vliegtuigen en daarna nog drie. De O.228 wist gelukkig te ontkomen door zig-zag koersen te sturen. De O.241, een gemakkelijke prooi, werd binnen enkele minuten tot zinken gebracht en verging met man en muis !!!

De heer Jules Emile Vieren overleed op 23 december 1941 in Engeland tengevolge van een beroerte opgedaan na het gebeuren. Hij liet een weduwe en twee kinderen na.

Hierbij dan de namen van de opvarenden van de O.241 «Providentia».

Isidoor-Alex Vieren (De Panne - 7 augustus 1905);
Guillaume Zonnekeyn (Nieuwpoort - 21 juli 1908);
Louis Defer (Oostende - 3 november 1909);
Gaston Wijnants (Dampremy - 9 januari 1907);
Gustaaf Hubrouck (Oostende - 11 augustus 1914);
André Verbrugge (Oostende - 13 januari 1912).



De O.241 «Providentia»

De vrouw met het Oorlogskruis op de door Neptunus gepubliceerde foto is de weduwe van de heer Guillaume Zonnekeyn (bijgenaamd Leon). Haar meisjesnaam is Juliette Vieren en het jongetje bij haar is haar zoontje Paul Zonnekeyn. Zij is later getrouwd met de heer A. Himschoote die aan boord was van de O.228 «Massabielle» op deze tragische 14 juli 1940. Mijn vader heeft eveneens het Oorlogskruis ten posthume titel gekregen. In het «Guldenboek van het Zeewezen» werden de bemanningsleden toch niet ingeschreven daar, volgens mijn moeder, daarvoor geen enkele aanvraag werd ingediend.»

Laten wij Alex Vieren (die nu zeeloods is bij ons Zeewezen) hartelijk danken voor zijn verhaal en voor de foto van de O.241 «Providentia».

Laten wij nog bijvoegen dat de O.228 «Massabielle» eveneens een stalen motortreiler was van 34,90 N.T. en 1100 B.T. Het schip werd gebouwd in 1935 bij Beliard-Crighton te Oostende en was uitgerust met een motor Deutz van 240 P.K. Dit vaartuig was eveneens eigendom van de familie Vieren. Onze vriendelijke medewerker C. Declercq van De Panne laat ons weten dat dit schip vanaf september 1940 tot 1945 door de Britse Overheid opgeëist werd ten bate van de «Air Sea Rescue» (dit is zeldzaam). Na de oorlog heeft dit vaartuig nog een lange loopbaan gekend en het verging in 1976 op de kust van Schotland.

Het feit dat de O.241 en de O.228 Swansea als oorlogsthuishaven hadden gekregen (er waren niet zoveel Belgische vissersvaartuigen in deze haven) biedt ons de gelegenheid om een hulde te brengen aan :

EEN VERDIENSTELIJKE LORD-MAYOR...

Jammer genoeg hebben wij gezien dat onze vissers en familieleden niet altijd zo goed onthaald werden door de Britten. Dit was echter niet het geval te Swansea waar de Lord-Mayor zich persoonlijk bezig hield met het onthaal van de Belgische vluchtelingen. Een foto werd ons daaromtrent medegedeeld. Ten einde een exemplaar van Neptunus aan deze verdienstelijke Lord-Mayor te mogen sturen, hebben wij inlichtingen gevraagd aan onze vriend kapitein Maurice Coppin, gewezen gezagvoerder van de «Julia» en van de O.96 «Georges-Edouard» te Duinkerke, die te Swansea is gebleven. Wij hebben zelfs een exemplaar van de foto te Swansea gestuurd. Kapitein Maurice Coppin heeft ons laten weten : «aan de hand van bij de overheid ingewonnen inlichtingen, was de Lord-Mayor van Swansea in 1940, de heer Aldermore Thommas James. Jammer genoeg, is hij op 22 januari 1961 overleden». Wij zullen dus een exemplaar van Neptunus aan zijn opvolger sturen.

(vervolgt)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

Tussen Frankrijk en Canada botert het niet bijzonder goed met betrekking tot de Franse visserij in de Canadese wateren. Menigvuldige controles van de Franse diepvriestrelers waarbij door Canadese inspecteurs zelfs verzocht wordt de haven van Halifax aan te doen, worden door de Franse rederijen en door Frankrijk zelf als pesterijen aangezien. In dit verband wijt men dit optreden, waardoor de Franse treilers veel verlet oplopen, aan de onenigheid tussen Frankrijk en Canada met betrekking tot de onenigheid die er tussen beiden heerst over de vastlegging van de visserijgrenzen van de Franse eilanden St.-Pierre et Miquelon die slechts enkele tientallen mijlen zuid van het Canadese New-Foundland liggen.

Pierre Mauroy, de Franse eerste-minister die in mei een bezoek aan Canada brengt, zal waarschijnlijk van deze gelegenheid gebruik maken om besprekingen te voeren over de wederzijdse visserijrechten van het gastland Canada en van de Franse eilanden St.-Pierre et Miquelon. Voor de visserij van beide landen is dit van groot belang. Canada tracht het recht van St.-Pierre et Miquelon op een 200 mijlzone, met aan de zijde van de New-Foundland en Quebec, een gemeenschappelijke middellijn, te betwisten.

De burgemeester-volksvertegenwoordiger van St.-Pierre-et-Miquelon, de Franse eilanden ter hoogte van de Canadese kust, heeft van de Franse regering de bestendige aanwezigheid van een oorlogsbodem rond hun eilanden gevraagd om de visserij te kunnen beschermen tegen de pesterijen vanwege de Canadese marine-inspecteurs, onder meer onder vorm van menigvuldige controles, alsof dit niet nodig is, als men weet dat men het met de vastgestelde maatregelen niet nauw neemt.

De Franse diepzee-vriestrelers "Islande" en "Nevé" werden door de Canadese marine naar Halifax opgebracht en moesten een waarborg storten van elk 4 miljoen fr. voor de geschatte waarde van de aan boord gehouden vis en 80 duizend B.fr. als boete, totdat een en ander tot het onderzoek van de bewerkte vis (filets, blokken diepvriesvis) uitwijst of de kwota al of niet overtreden werden.

In de vroege morgen van 9 april stelde men in de haven van de Franse stad Sète, de verdwijning vast van een sleepboot. Nergens vond men deze terug en de vliegdiens werd ingeschakeld om de kust en de zee af te speuren. Rond de middag werd de sleepboot tenslotte op een 35 mijl van de haven in zee ontdekt, omringd van een paar vissersschepen die, op basis van radiomeldingen, de sleepboot eveneens vereenzelvigd hadden. De vedette van de douane vaarde uit en kon de sleepboot aandoen. Aan boord bevond zich een geestesgestoorde die vroeger nog op de sleepboot in dienst was geweest.



MEXICO

De Mexicaanse garnalvissers vangen heel wat kleine visjes tussen hun garnal die geen commerciële waarde bezitten en in elk geval niet kunnen dienen voor menselijk verbruik. Deze visjes worden dan ook terug in zee geworpen. Thans meent de overheid dat er middel moet zijn deze visjes te laten binnenbrengen om te dienen voor de fabricatie van vismeel. De garnalvissers zijn hiervoor moeilijk te vinden vanwege het vele werk. Wijzelf vinden het anderszits onbegrijpelijk vanwege de overheid, omdat deze visjes waarschijnlijk wel het voedsel uitmaken van groter visjes. Wij blijven de mening toegedaan dat pufvisserij niet mag aangemoedigd worden.

PERU

In de wateren van Peru zijn Russische faktorij-schepen thans toegelaten om te vissen in de 200-mijlzone. Als tegenprestatie heeft Rusland de bouw van havenakkomodaties, loskaden, ijsfabrieken en koelkamers voor bewaring van 2.800 ton vis, gefinancierd. Het is dus niet alleen rond het Falkland-eilanden dat Rusland met de kustlanden samenwerkt. Het bewijst eens te meer dat hier andere doeleinden mee gemoeid zijn.

PORTUGAL

De Portugese aanvoer gaat elk jaar in dalende lijn. Waar dit in 1973 nog 375 duizend ton telde, of nagenoeg tienmaal onze eigen aanvoer, is dit in 1981 teruggevallen op 250 duizend ton. In deze aanvoer treft men sardien voor het derde part aan. De aanvoer van kabeljauw, tonijn, vlaswijting, enz... is echter in de laatste jaren gevoelig teruggevallen. Nochtans beschikt Portugal over rijke visserijgronden vooral dan van de archipel-eilanden. Het zou hier dus hoofdzakelijk gaan om een slechte organisatie van de visserij.

CANADA

Canada heeft het advies van het Europees Parlement om op alle produkten en derivaten van de robbepelsen een invoerverbod te leggen in de landen van de Gemeenschap, maar matig naar waarde geschat. Het gaat hier over de robben die met toelating van Canada gejaagd worden op de kusten van New-Foundland, rond de eilanden van "La Madeleine" en in de Golf van de St.-Laurentsstroom. Het binnen de perken houden van de robben is noodzakelijk om in het bijzonder de visstand en in de eerste plaats de zalmstand te beschermen.

ALLERLEI

Te Monaco wordt de XXIIde Internationale Hydrografische Konferentie gehouden die om de 5 jaar in deze stad plaats grijpt. Thans telt deze Konferentie een vijftigtal leden, hoofdzakelijk landen die over een kuststrook beschikken. Verscheidene landen zullen ter gelegenheid van deze konferentie een hydrografisch oceanonderzoeksschip naar Monaco sturen. Dit is onder meer het geval met Rusland, de Verenigde Staten, Spanje, Groot-Brittannië en Frankrijk, om de voornaamste te vernoemen.

Een licht optimisme is teruggekeerd in kringen van de Konferentie over het Internationaal Zee-recht. Inderdaad heeft de Verenigde Staten zijn starre houding inzake de reeds gedane investeringen in zeebodemonderzoek gedeeltelijk laten varen of gematigd, zodat een overeenkomst met de ontwikkelingslanden nu mogelijk wordt.

Het internationaal zeerecht blijft voortdurend in beweging en dan nog hoofdzakelijk door het voldongen feit. IJsland had haar visserijlimieten, eenzijdig uitgebreid tot 200 mijl en er aan gehouden dank zij de laatste kabeljauwoorlog dit in de praktijk om te zetten. Een paar andere landen volgden dit voorbeeld en ten slotte werden de 200-mijl algemeen internationaal erkend voor wat de biologische rijkdom(vis) betreft. Thans heeft Groot-Brittannië een feitelijke complete territoriale 200-mijlzone rond de Falkland-eilanden uitgeroepen. Dus niet meer beperkt tot de visserij. Men vraagt zich nu af, of ook andere landen dit, en het voldongen feit niet zullen overnemen.

VERSCHEIDENE

Een grote rederij uit de Verenigde Staten heeft, wat men noemt, de bestelling van de eeuw gedaan aan een werf uit Zuid-Korea. Het gaat om een bouworder van 14 containerschepen van 290 m. lang op 42 m. breed, die elk een capaciteit hebben voor 4.150 containers. Het laatste containerschip zal normaal in de vaart komen op het einde van 1985. Het gaat om een bouworder van 40 miljard B.fr. en in scheepvaartmiddelen verontrust men zich wel om deze enorme aangroei van de capaciteit van de containervaart.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VANGSTVERDELING KWOTA IN SKAGERAK EN KATTEGAT

In het Publikatieblad van de EEG verscheen een voorstel van de Raad van de ministers over een kwotavisserij en verdeling van deze kwota tussen Noorwegen, Zweden en de EEG in de vangstgebieden van het Kattegat en Skagerak. Dit zou gelden voor het jaar '82.

Deze verdeling luidt als volgt :

Soort	Gebied	TAC 1982 in Ton	Toewijzing Noorwegen	Toewijzing Zweden	Toewijzing EEG
Kabeljauw	S	20.000	650	2.850	16.500
Schelvis	S + K	9.500	400	900	8.200
Wijting	S	4.650	400	400	3.850
Schol	S	10.000	200	400	9.400
Haring	S + K	60.000	8.000	26.000	26.000
Makreel	S + K	—	—	—	—
Sprot	S + K	77.000	9.500	19.500	48.000

Over de toewijzing aan de EEG werd geen onderverdeling of opsplitsing in nationale kwota gegeven. We veronderstellen dat België hierbij niet te pas komt omdat wij over geen traditionele visserij in deze gebieden beschikken. Hoofdzakelijk zullen hier wel Denemarken en de West-Deutsers aan de bak komen.

De visserij, vooral van haring in deze gebieden, wordt door de Britten met een heel slecht oog gezien, omdat zoveel jortge haring door de Denen weggevisst wordt, alhoewel het hier om een haringvisserij voor verbruikersdoeleinden moet gaan. Volgens zelfde Britten is het deze jonge haring die later naar de Britse kust opzweemt en door betrokken visserij zouden de Britten veel haringschade ondervinden.

En ze hebben gelijk. Het gaat niet op, haring met duizenden ton voor vismeeldoeleinden weg te vissen. De Europese verantwoordelijken zouden beter daartegen strenge maatregelen nemen.

LOOPT HET SCHEEF IN NEDERLAND ?

Aan de visserij-editie "Stuurboord" uit Nederland, die daarbij zelf het dagblad "De Telegraaf" aanhaalt, maken de reders in Nederland zich nu zelf reeds bedenkingen over bepaalde zaken die scheef lopen of aan het scheef lopen zijn. Aldus maakt een reder openlijk kund dat hij en nog anderen het niet begrijpen, dat de boomkorvisers gigantische investeringen in nieuwe schepen doen, en dit niettegenstaande de beperkte vangsthoeveelheden die niet mogen overschreden worden.

Een goed verstaander heeft hierbij geen moeite om te begrijpen, dat betrokken reders wensen duidelijk te maken, dat de toegewezen vangsthoeveelheden die niet mogen overschreden worden, wel overschreden worden, wat waarschijnlijk overal het geval is. De konklusie dat er toch ergens iets scheef moet zitten, komt uit eigen Nederlandse redersmond. Er wordt overal met de vinger gewezen vooral naar het overtreden van kwotaregelingen. Het is een van de redenen waarom we steeds voorstander gebleven zijn van het opdoeken van de quota regeling en over te gaan naar een meer gezonde regeling, nl. bepaalde visgronden gedurende bepaalde broeitijden van het jaar volledig voor elk een verbieden, waar het ook zijn moge en voor welke vissoort ook.

Zure opmerkingen dat de Nederlandse rondvisserij op kabeljauw en wijting in korte tijd de rondvisvloot van 25 tot 150 schepen zagen uitgroeien en deze aldus verzesvoudigd zijn. Dat het

een bepaalde, binnen de perken gehouden vloot, goed gaat, daar heeft elkeen belang bij. Dat er een hoeveelheid van krasselende uitbatingen en ondernemingen komt met een daarbij horende tragiek, is zeker uit den boze en daar moet de overheid in tussenkomen, hetzij door een vergunningsstelsel, hetzij door een vestigingwet waarbij men het eventueel in banen kan houden.

Voor het ogenblik zouden zowat 15 Katwijkers rondvisserij in de haven van IJmuiden opgelegd zijn en zou voor een bemanning van ongeveer 100 koppen een werkloosheidsuitkering zijn aangevraagd. Dit zou dan natuurlijk een rechtstreeks gevolg zijn van een wilde uitbreiding van de Nederlandse rondvisvloot.

Wij zelf hebben er vroeger reeds bij herhaling op gewezen, dat we ergens toch niet gans gerust waren in de wildgroei van de Nederlandse vloot, vooral dan met het nog zeer recent drama van de uitsanering voor ogen. Aan de hand van wat we in de Nederlandse dagbladen en vakbladpers lezen, zouden we bijna geneigd zijn te veronderstellen, dat we, minstens reeds aan seizoengebonden kleine drama's toe zijn. Het gaat er dan bij ons ook zo moeilijk in, dat er anderszids ook zo veel grote vriestrawlers, praktisch aan de lopende band voor Nederlandse redereijen van stapel lopen. Zal ook daar binnenkort niet iets scheef gaan lopen ? Hopen we uit volle borst, dat dit niet het geval wordt, maar dat men dit lot niet blijft uitdagen.

NOG EEN VISSERIJBLAD IN HOLLAND

Te Urk, waar het kruim van de Nederlandse kottervisserij thuis hoort, is dit jaar, een onafhankelijk weekblad voor de Nederlandse Visserij, genaamd "Stuurboord Visserij Editie", van wal gestoken, dat schril afsteekt tegenover de andere reeds bestaande bladen zoals het "Mededelingsblad van de Nederlandse Vissersbond" dat zich met allerlei bekrompen persoonlijke aanvallen bezig houdt, bekostigd met de gelden van de leden en het weekblad "De Visserijwereld", sedert enkele tijd de titel dragend van "Visserijnieuws", dat in feite het officieel orgaan schijnt te zijn van de Nederlandse Visserijverenigingen onder allerlei vormen en titels bestaande.

Dit laatste blad heeft dus meer een officieel karakter, is goed gestoffeerd met berichtgevingen, maar is naar het schijnt niet wat veel Urkers waarschijnlijk beogen nl., de onafhankelijkheid te schrijven, te beoordelen en te kritiseren, wat in de ogen van de reder-visser verkeerd is of in hun bedrijf mank gaat.

Wij hopen voor "Stuurboord Visserij" welke onafhankelijk de Nederlandse Visserijbelangen wil dienen, zoals het Visserijblad dat doet, dat het niet zal vervallen in aanvallen op personen, zoals sommigen dat doen met de eigen glorie en veten bot te vieren.

De visserij in Nederland en België heeft het hard te verduren, maar aller belang is vechten voor gezonde instellingen en maatregelen van Overheidswege. En dat alleen kan eerbied afdwingen en die Overheid bewegen het bedrijf te steunen.

De redactie

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

Fishing- Farming International, heeft onlangs laten weten dat de Noorse Visserijdirectie thans proefnemingen uitwerkt voor het uitbroeden van kabeljauweieren, het opkweken van kabeljauwlarven en jonge kabeljauw en dat de vissers binnen afzienbare tijd dus een konkurrent aan land zullen krijgen.

Het feit, dat niet bij een producentenorganisatie aangesloten Ierse reders verleden maand hun vis hebben laten afslaan tot onder de opvangprijzen, maar toch nog boven de compensatieprijs, heeft de betrokken producentenorganisaties kwaad bloed gezet. Dit was aldus het geval met hele partijen wijting, waarvan de aangesloten leden het slachtoffer werden. Men zal nu alles in het werk stellen om te Brussel de verplichte aansluiting trachten door te halen. Waardoor is dan de vrijheid van vereniging en arbeid gewaarborgd?

Te Fleetwood draagt een 13-meter kustvissersvaartuig, de naam „Mijn Vertrouwen”. We stellen ons de vraag of het hier gaat over een ingeweken Vlaamse of Nederlandse visser, of eenvoudig over een vaartuig, dat Britten hier destijds weggekocht hebben en... naderhand vertrouwen in de scheepsnaam gesteld hebben.

Deze week werd 522 ton kabeljauwfilet te Hull gelost, afkomstig van de Franse diepzeetreiler „Islande”. De Franse treiler kwam van een campagne op New-Foundland in een traditioneel Frans visserijgebied.

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

Een Deense schipper werd door de rechtbank van Lerwick in Schotland veroordeeld tot een boete van 50 duizend BF en hoorde tevens de verbeurdverklaring van zijn net uitspreken. De Deense industriële treiler was op Noorse pout aan het vissen voor de vismeelfabrieken, maar had 35 % rondvis als bijvangst, hetgeen de 10 % niet mag overtreffen. Hij werd dan ook veroordeeld om op.... rondvis gevist te hebben met te kleine netmaaswijdte enkel toegelaten voor industriële visserij op de pout.

Het oudste vissersvaartuig van het eiland Man, gebouwd op zeil in 1893 en tot voor kort nog actief, is te koop. Het visserijmuseum van het eiland Man zou gaarne het vaartuig kopen, maar men vraagt 550.000 BF. Afgetuigd zou het nog 300.000 BF zijn en dat kan het museum niet ophalen. Het vaartuig is ongeveer 12 meter lang en kreeg slechts in 1977 een motor van 80 PK. Voorheen viste men op het zeil en toen de motoren opkwamen na de eerste wereldoorlog, schakelde men over op de lijnvisserij. De halfdekker bezit nog zijn volledig zeiluitgag.

Ter gelegenheid van het vertrek uit Groot-Brittannië naar Nieuw-Zeeland van de twee grote en moderne diepzeetreilers «Buccaneer» van de Boydsrederij, waar zij voor een Nieuwzeelandse rederij die beide vaartuigen aangekocht heeft, zullen gaan vissen wees de Britse minister voor de zeevisserij Peter Walker op het feit dat dit de tragedie was van het wegvallen van de IJslandse visserij, maar dat men toch niet uit het oog mag verliezen, zo er al 128 diepzeetreilers uitgevallen zijn sinds 1976, anderzijds in de laatste 10 jaar zowat 1200 eenheden voor de middenslag- en kustvisserij bijgekomen zijn ! Een cijfer dat ons toch enigszins doet duizelen.

In Groot-Brittannië heeft een onderzoeksteam dat de omstandigheden moest nagaan van het vergaan van een zeer modern vaartuig, waarbij drie vissers om het leven kwamen, besloten dat juist de zeer degelijke uitrusting van het vaartuig, schuld heeft aan het op de rotsen lopen dicht onder de kust. Inderdaad bleek het, uit ondervraging van de 4 geredden, dat zij al te veel op hun apparatuur rekenden en hierdoor een eigen gebrek aan zorg en ijver manifesteerden, die de ramp voor gevolg had.

Zalmfarming in Groot-Brittannië heeft in 1981 voor de eerste maal de productie van de aanvoer uit zee overtroffen. Terwijl de aanvoer uit zee voortdurend terugloopt, is deze van de visfarms ieder jaar aangegroeid. In 1979 was dit reeds 600 ton en het afgelopen jaar reeds meer dan 1100 ton, terwijl de aanvoer uit zee teruggevoerd is tot 1000 ton.

NEDERLAND

Nederland heeft geweigerd nog verder nieuwbouwtreilers te leveren aan India in haar programma van Ontwikkelingssamenwerking en gefinancierd door het Ontwikkelingsfonds. India kreeg reeds 9 treilers geleverd, maar vooraleer Nederland nog verder in die richting gaat, wenst het eerst in het bezit gesteld te worden door In-

dia van een studie die de leefbaarheid van de Indische diepzeetreilerij op de garnaal bewijst. Aldus werd het bijkomend financieren voor 8 nieuwe treilers ingetrokken.

Nederland is in het geheel niet tevreden over het visserijbeleid in de EEG, waarvan het overtuigd is, een zeer groot eind het slachtoffer te zijn. Aldus wordt opgemerkt dat, wat het haringkwotum voor de Hebriden betreft, dit procentueel teruggelopen is van 15 tot 5 %. Het Nederlandse scholkwotum in de Noordzee is gedaald van 8 duizend ton of van 43 % tot 35 %, terwijl het aandeel van Groot-Brittannië praktisch evenredig gestegen is. Verder heeft men het Nederlands aandeel in de haring ten westen van Ierland, en in de Ierse Zee geschrapt en de tong in de Golf van Biskaye. Ook voor de makreel zit het niet snor. Anderzijds lezen we in de Britse vakbladen, dat de Nederlandse treilers maar verder op de makreel blijven vissen, terwijl de Britten wegens het halen van het kwotum verbod kregen. Hoe zit dat nu ?

De openingsdatum voor het officieel in gebruik nemen van het nieuw gedeelte van de Urker visafslag zal op maandagnamiddag 17 mei te 14 uur gebeuren, samen met een tentoonstelling van de middenstand en toeleveringsbedrijven voor de vissers die plaats heeft vanaf dit openingsuur tot de zaterdag 22 mei.

De Nederlandse Urker visafslag heeft voor 1981 een rekordcijfer opgetekend met een slordige 3 miljard B.fr. Reeds op 20 november had men te Urk het feit gevierd, dat de 150 miljoen guldenomzet in de visafslag bereikt werd.

Alhoewel er in Nederland steen en been geklaagd wordt over het feit, dat de Nederlandse viskwota altijd meer en meer aan beperkingen onderhevig zijn, gaat men met de uitbreiding van de vangstcapaciteit lustig door. Aldus zal de GO 31 die thans een motor heeft van 1760 PK, uitgerust worden met een motor van 2400 PK. Ook de Urk 67 die thans vaart met een 1500 PK, krijgt een nieuwe motor die ook wel aan de hogere kant zal liggen. Beide oude motoren zijn anderzijds, wat wij met onze Belgische begrippen noemen, nog maar respectievelijk van 1974 en 1973.

VERSCHEIDENE

Na de moeilijkheden die de Verenigde Staten ondervinden in de tonijnvisserij in de wateren van de landen van latijns-Amerika, werd nu ook de 1400 ton metende "Danica" in de wateren van Nieuw-Guinea aangehouden en opgebracht met aan boord een vangst van 750 ton, om in de 200-mijlszone gevist te hebben. Om het aanslaan van het schip en van de vangst te vermijden, en om het schip vrij te krijgen, heeft de rederij, na heel wat onderhandelingen, het schip vrij gekregen na een boete van 14 miljoen B.fr. betaald te hebben.