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 18 juni 1982 – Nr. 24

WAAROM WORDT DE VERKOOP VAN VIS IN IN BELGISCHE HAVENS NIET AANGEMOEDIGD?

WAAR IS DE PROPAGANDA VOOR MEER VISVERBRUIK

We hebben in onze nummers van 21 en 28 mei gewezen op de hoge kosten verbonden aan de verkoop van de vangsten in Engelse havens en ook de grote nadelen aan het containervervoer verbonden.

Ook in dit blad hadden we het over deze enorme kosten vooral in Engelse havens aangerekend.

Daaruit zou men moeten kunnen besluiten dat meer en meer moet overwogen worden op welke wijze de verkoop in eigen land kan gestimuleerd worden in aanmerking nemend, dat we nog een derde van ons verbruik moeten invoeren om aan de vraag naar vis te lande te kunnen voldoen.

Voeg daarbij dat deze verkoop nog veel in waarde zou kunnen stijgen, wanneer men deze prijzen vergelijkt met deze voor vleesprodukten betaald, waarvan niet kan gezegd worden dat, vlees eten zo gezond is als vis en in elk geval zeker niet goedkoper als men het over volksvis heeft.

Maar wordt er voor volksvis wel propaganda gemaakt?

GEBREK AAN DEGELIJKE PUBLICITEIT

Bij ons ontbreekt het kennelijk aan een goed georganiseerde publiciteit in de bladen, de radio en televisie, waarbij twee organismen de propagandacommissie en de Rederscentrale en vooral deze laatste schromelijk tekort komt aan praktische initiatieven, waar deze zich vooral zou moeten uiten als de verdediger van onze visserijbelangen, maar die zich in werkelijkheid meer bezighoudt met show dan met onze belangrijke vraagstukken.

In 1981 bedroeg de officiële aanvoer van vis, haring onbegrepen, 1.934.282.734 fr. vertegenwoordigend in haring en vis, of 43.420.826 kg., hetzij 865.397 bennen van 50 kg.

Als men weet, dat hierop door de Rederscentrale een heffing van 0,20 fr. ten honderd geschiedt, wat een bijdrage van 3.868.565 fr. betekent en daarenboven per ben aangevoerde vis voor dezelfde producentenorganisatie nog 18 fr. door de reders dient bijgestort, betekent dit op 43.420.826 kg., hetzij in totaal minstens 865.400 bennen of 15.577.200 fr. welke door de reders betaald worden.

Samen dus een totale bijdrage van 19 miljoen 445.765 fr. vertegenwoordigende.

Wanneer men de cotisatie van de garnaalvissers hierbij voegt, vertegenwoordigt dit een inkomen van ongeveer 20 miljoen frank.

De bijdragen voor het opvangfonds beliepen dus in 1981 minstens 16 miljoen zonder de bedragen te rekenen op E.E.G.-vlak bekomen en deze van de administratiekosten welke grotendeels gedekt worden door de E.E.G.

Het zou ten andere interessant zijn dat de juiste cijfers en de algemene onkosten eens volledig zoals ze zijn bekend gemaakt worden om te weten wat er aan algemene (?) onkosten uitgegeven wordt, wat er overblijft en wat daarmee in het belang van de reders en voor een groter visverbruik zou kunnen aangevangen worden. Het is ten andere een feit dat de beheerraad van die instelling nog slechts op papier bestaat en zelden nog bijeengeroepen wordt.

HOE GEBEURDE DE VISPROPAGANDA VROEGER?

Hier ligt er nochtans nog een ruim arbeidsveld voor praktische propaganda, anders dan kermisfuifjes zonder zin zoals we het hier en daar vaststellen.

Vóór de oorlog en 20 jaar geleden, was de vispropaganda veel aktiever en verder doorgedreven dan nu en had de Propagandavereniging voor een groter Visverbruik zijn zetel ter Rederscentrale, van waar de propaganda gevoerd werd en er een huishoudelijke afdeling was onder voorzitterschap van Mevrouw De Rycke, die als hoofdinspectrice, de huishoudscholen over het ganse land inschakelde, waar met weinig geld uiterst praktisch werk inzake volksvisbereidingen en propaganda gevoerd werd.

Toekomstige onderwijzeressen en leraressen kwamen op bezoek aan de kust, hadden 's middags een eenvoudig vismiddagmaal in het restaurant van de Oostendse vismijn, en werden er zowel te Zeebrugge, Oostende als te Nieuwpoort interessante Propagandadagen ingericht, waarin de Rederscentrale een belangrijke rol speelde.

De pers, radio en televisie waren dagelijks door de Rederscentrale langs sekretaris Vanbroeck ingelicht over de aanvoeren voor de volgende dag of dagen.

Er werd aangekondigd welke soorten het meest aangevoertd zouden worden.

Elke avond kon men zich daarover in de radio op een vast uur vergewissen.

Tevens wisten de huisvrouwen welke vis in die of gene periode op zijn best was om te eten en dus in 't algemeen het goedkoopst aan te schaffen.

Talrijke vissoorten zijn immers op bepaalde tijdstippen van het jaar op zijn best, zoals de platvissoorten bijvoorbeeld nu.

De Belgische-Nederlandse Zeemansalmanak geeft dit ten andere elk jaar expliciet weer.

En dit alles kostte weinig geld en werd telefonisch aan radio en aan de pers doorgeseind.

Nu verschijnen daarin nog alleen shownummertjes, welke na twee dagen tot het verleden behoren, maar weinig praktische zin hebben noch resultaten bijbrengen.

Als we zien wat in Duitsland, Holland, Engeland en Frankrijk op gebied van propaganda voor het stimuleren van een groter visverbruik ondernomen wordt, dan is het beschamend te moeten vaststellen dat de vooruitgang twintig jaar en meer geleden bereikt, nu totaal verloren ging en men verder op de terugweg is.

Nochtans kunnen de visprijzen en het visverbruik veel meer gestimuleerd nu steeds meer en meer voor de konsumptie van vlees, wegens aanwezigheid van schadelijke hormonen gewaarschuwd wordt. En ook wat de kostprijzen betreft, is er een enorme weg af te leggen omdat tussen de prijs aan de visser en die aan de verbruiker er een enorm verschil is.

Kleine levend verse tong, waarvoor de visser in het beste van het seizoen hoogstens 100 fr. à 120 fr. ontvangt, worden enkele stappen verder in winkels 250 à 300 fr. verkocht.

Kabeljauw waarvoor thans hoogstens 60 tot 70 fr. in de vismijn betaald wordt, tekent in een winkel 180 à 240 fr. per kg.; tarbot koopt men niet beneden de 800 à 1.000 fr. waar de reder er hoogstens voor de grote van 4 kg. en meer 300 fr. voor krijgt, zonder te spreken van de vele soorten, waarvan de naam vervalst wordt tot „limande soles" mieten [hondstong] voor tongfilets, filets van posten voor doraden, enz., zoals we onlangs vaststelden.

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

BESLUIT

Hier ligt dus een enorm vruchtbaar terrein om met radio, televisie en via grootwarenhuizen de bevolking voor te lichten en propaganda voor een groter en goedkoper visverbruik voor de huishoudster in het leven te roepen.

Maar dat gaat niet gepaard met show en er moet daarvoor daadwerkelijk gewerkt worden, door de reders zelf, wier organisme over een budget beschikt, voldoende om, samen met dat van meer dan 1,5 miljoen beschikbaar gesteld door Landbouw een nuttige campagne te voeren.

De Hogere Overheid, waarvan het is geweten, dat ze met groot genoegen daaraan zou meewerken en ook televisie en radio, als men die verstandig wil gebruiken, zou aan de visserij haar volle medewerking kunnen verlenen.

Dat men voor de modernisering van het bedrijf, de nieuwbouw en een betere technische uitrusting beroep doet op het N.M.K.N. en op de regering voor goedkope interesten, goed!

Maar ook in eigen milieu moet nagegaan worden hoe onze visprijzen ter vismijnen te zien verhogen, hoe door propaganda het visverbruik verder kan gestimuleerd.

De hoge brandstofkosten zijn voor de visserij en dus voor de reders een zware last.

Het is een feit dat, moesten de visprijzen in de vismijnen aan de visser gemiddeld vijf per kg. meer opbrengen, dit een grote weerslag zou hebben op de rentabiliteit en het volstrekt niet nodig zou zijn naar het buitenland te gaan verkopen omdat men te veel schol aan boord heeft. Beroep doen op steun inzake bouw, aankoop van schepen, die goed uitgerust zijn, is nodig. Maar in eigen midden moet niet steeds alleen op de Hogere Instanties beroep gedaan worden, ook wij moeten initiatieven uitwerken en toepassen welke gezond zijn en waardoor het visverbruik en dus de opbrengsten der vaartuigen renderend worden.

Of de huidige zogezegde leiders daaraan veel belang hechten, betwijfelen we sterk en zijn zelfs overtuigd van het negatieve er van.

P. VANDENBERGHE

IN MEMORIAM

Amandine DANNEEL

Bij het ter perse gaan vernemen wij het overlijden van Mevrouw Amandine Danneel, echtgenote van de heer Engel Verhaeghe, die op 9 juni 1982 in het A.Z. H. Hart overleed na een langdurige ziekte. Amandine Danneel die een zeer goed gekend figuur was in de visserijmiddens, werd op 27 november 1900 te Oostduinkerke geboren. Zij is moeder van mevrouw Denise Verhaeghe, weduwe van de heer Pieter Vincent die reder is van de O.134 ROSALIE.

Zaterdag 12 juni 1982 te 10u30 werd zij dan ook ten grave gedragen onder grote belangstelling van vrienden en kennissen na een plechtige rouwdienst in de parochiale kerk van St. Antonius-Vuurtoren, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op de begraafplaats te Oostduinkerke.

Aan de heer Engel Verhaeghe-Danneel en de familie biedt „Het Visserijblad" zijn deelneming aan in de zware rouw die hen treft.

SNELGROEIEND BEDRIJF IN DE VOEDINGSBRANCHE HEEFT EEN VACATURE VOOR EEN

BOEKHOUDER A6/A1

– m. of v. – ervaring gewenst

wij vragen
- op de hoogte van doorschrijfmethode
- B.T.W. wetgeving
- verhouding bank - bedrijf
- noties van informatica zijn een pluspunt.

Schrijven adres krant nr. 8863.

JETFOILDIENST OOSTENDE-DOVER 1 JAAR OUD



Maandag 31 mei ll. was het precies één jaar geleden dat de eerste Jetfoil, de Princesse Clémentine van de Belgische Regie voor Maritiem Transport (R.M.T.) in dienst kwam tussen Oostende en Dover. Een tweede Jetfoil, de „Prinses Stephanie", werd precies 2 maand later in gebruik genomen op deze zeevaartlijn. Tijdens dit eerste exploitatiejaar werden reeds niet minder dan 210.000 reizigers vervoerd.

Om deze gebeurtenis enige luister te geven werden die passagiers gevierd die het boekingscijfer van 210.000 reizigers het dichtst benaderden.

Het betrof hier een gezelschap bestaande uit een Brits echtpaar uit Sheffield, Dhr. en Mevr. LEIVESLEY en twee Britse dames FRASER en GIBBON uit Middlesborough die vanuit Londen tezamen naar Duitsland reisden per trein/Jetfoil/trein.

Nadat ze waren verwelkomd te Dover door de kapitein van de Jetfoil en door de plaatselijke autoriteiten van Sealink UK LTD en British Railways, waarbij hen een fles champagne werd overhandigd, werd ingescheept op de 10u35 Jetfoildienst naar Oostende. Tijdens de overvaart kregen alle reizigers aan boord een gratis drink aangeboden.

Bij hun aankomst, amper 100 minuten later, werden de gevierde Britse reizigers verwelkomd door de stationschef en door een topambtenaar van de R.M.T., die hen een bloementuil + Jetfoilmaquette aanboden (zie foto).

NOG DE BRITSE WILLEKEUR BIJ HET OPBRENGEN VAN DE Z.502

Naar aanleiding van het opbrengen van dit vaartuig, waarover we het in onze vorige bladen hadden, kregen we het bezoek van schipper Lycke, van wie in het verleden mag gezegd, dat hij steeds op voortreffelijke en stipte wijze alle internationale plichtplegingen uitvoerde en die op het ogenblik dat we het met hem hadden nog steeds onder de indruk is van bepaalde Engelse willekeurige officieren alsook van het feit dat in strijd met wat in de dagbladen door de Rederscentrale verkondigd werd, hij volledig aan zijn lot overgelaten werd en geen enkel hulp, noch ter plaatse noch schriftelijk door haar verleend werd.

Hij vond het belachelijk en werkelijk nadelig voor de reders die het al niet gemakkelijk hebben, zo weinig of geen hulp door de beroepsorganisatie, die nochtans meer dan 20 miljoen bijdrage in 1981 ontving, geboden werd, waar in principe in het belang van ALLEN tegen dergelijke Engelse willekeur diende opgetreden om erger te vermijden en schippers die werkelijk niet in fout zijn, te helpen.

We zouden bijna geneigd zijn te schrijven, dat de Z.502 het slachtoffer is geweest van de Britse marine, omdat men minstens één slachtoffer nodig had na twee dagen van intense visserijkontrole. WAAROM DE Z.502? Omdat deze juist één van de laatste gekontroleerde vaartuigen was en men de hoop opgegeven had om nog iemand in duidelijke overtreding te kunnen vinden. Aan de hand van de uiteenzetting van de schipper zijn we ten andere overtuigd, dat, had de Z.502 in de eerste rij van de gekontroleerden gestaan, de schipper vrij uit zou zijn gegaan.

BRITSE KOPPIGHEID

Er lagen zeker wel een 25-tal Belgische vaartuigen in de Liverpoolbaai te vissen met daarbij enkele Britten, toen een Brits marinevaartuig, HMS Pollinghton 1103 M 1173 aan boord van de schepen kwam, voor wat wij veronderstellen, een normale routinekontrole te zijn. Inderdaad duurde deze hoogstens gemiddeld een half uur. Er werden eveneens enkele Britse vaartuigen uit Brixham gekontroleerd.

Ook de tweede dag werd door twee officieren van hetzelfde marinevaartuig de kontrole voortgezet. In de namiddag van de tweede dag rond 16 u. kwam men bij de Z.502 eveneens aan boord. De schipper was ten zeerste gerust in dit bezoek omdat alle netten en kuilen aan boord in orde waren en men zich ook niet bewust was ergens ondermaatse vis (tong) aan boord te hebben. Trouwens gezien dat elk vaartuig om de beurt gekontroleerd werd, zouden, aldus de schippers van de Z.502, wij zeker in dit geval, alle tijd gehad hebben om ondermaatse kuilen af te snijden en over boord te zetten. Wetende dat onze kuilen de vereiste maat hebben, moest dit echter zeker niet gebeuren.

In tegenstelling met wat op de andere vaartuigen gebeurde, werden wij vanaf 16 uur in de namiddag tot 1u30 van de volgende dag door de Britse marine gekontroleerd. Volgens de 2 Britse officieren hadden onze kuilen de vereiste netmaaswijdte niet. Hierop werd, met de hulp van drie van onze bemanningsleden en op verzoek van beide officieren, de 5.000 kgr. tong die wij aan boord hadden, één per één naar maat gekontroleerd. Volgens de bevindingen van de Britten, zou hierbij ongeveer 70 kgr. ondermaats geweest zijn. Wij werden dan ook verzocht de „Pollinghton" te volgen, met andere woorden werden wij opgebracht.

EEN BRITSE KLUCHT

We mogen wel schrijven dat, wat hierna gebeurde, een Britse klucht was om ons toch ergens in beschuldiging te kunnen stellen, aldus de schipper. Het is duidelijk, dat eens opgebracht, de hierover verwittigde ministeriële dienst te Londen er alles wenste op te zetten, dat er werkelijk een overtreding bestond. Inderdaad zou dit anders de weg open gelaten hebben voor een wedereis vanwege de reders van de Z.502 voor een schade wegens ekonomisch verlies voor het Hof van Justitie te Luxemburg. Dit is onder meer het geval geweest, met een positief gevolg, voor opgeleide Nederlandse treilers door de lerse en Britse marine in de lerse Zee, waar de Nederlanders werkelijk door hun organisatie geholpen werden.

Voor de rechtbank gebracht, beschuldigde het openbare ministerie de schipper van de Z.502 voor verscheidene overtredingen, namelijk het vissen met ondermaatse kuilen, het aan boord hebben van ondermaatse vis en het aan boord hebben van vis gevangen met netten met ondermaatse kuilen.

Door een marineofficier werden de kuilen op een ZEER EENZIJDIGE manier voor de rechtbank gemeten. Door mariniers werd het net IN DE BREEDTE OPENGETROKKEN, TERWIJL DE METING IN WERKELIJKHEID DIENT TE GEBEUREN OP EEN GESTREKT NET. Ook gebeurde het steken met het spaan door de mazen op een eerder losse manier, alhoewel de nodige mimiek en gebaren er bij waren, alsof dit fors gebeurde. Aldus haalde de officier slechts 72/73 mm. in plaats van de vereiste 75 mm.

De schipper deed het op zijn beurt en haalde metingen van 75 mm. tot 84 mm! Ook werd er nog een plaatselijke korrebreier bijgehaald, die zich echter niet wenste te kompromiteren voor het Brits gerecht en, na bezichtiging van het net, zich schouderophalend terug trok, zonder een woord te uiten.

In de Engelse tekst met betrekking tot de keuring van de netmaaswijdte staat, dat dit moet gebeuren met gemakkelijk duwen. WAT IS ECHTER GEMAKKELIJK DUWEN? Dat hangt duidelijk af van diegene die de kontrool uitoefent en dat natuurlijk dan al naar gelang met wat men te bewijzen heeft.

Ook de vis werd terug gemeten en aldus werd van de 70 kg. eerst ondermaats onmiddellijk 15 kgr. terug goed bevonden. De andere tongen hadden, ofwel de maat van 24 cm. ofwel ietske minder. VOLGENS DE ENGELSE INTERPRETATIE VAN HET EEG-REGLEMENT IS 24 CM. EVENEENS ONDERMAATS. De tong moet dus MEER meten dan 24 cm. Behalve de kleine tong, werden ook nog... 3 platjes te klein bevonden, 2 wijtingjes en 3 steenschulletjes. Hierover werden echter geen opmerkingen gemaakt!

Voegen wij er nog aan toe, dat van een Zeebrugs vaartuig eveneens de kuilen afgesneden werden, omdat zij ondermaats waren.

Gezien er echter nog geen vis in het ruim opgeborgen was, daar het slechts de eerste sleep was, werd het vaartuig toegelaten andere kuilen op te steken om terug te vissen.

De nieuwe kuils, die bij de Z.502 aan boord en identiek waren aan de gebruikte, werden eveneens gemeten en gezien de meting uitwees, dat de mazen 80 mm waren, goed bevonden, Het moet dus werkelijk zijn dat de mazen, na een bepaald gebruik enigzins krimpen, wat mogelijk is al naar gelang het fabriek en de gebruikte grondstof.

DE PUNTEN VAN BESCHULDIGING EN STRAFVORDERING

De schipper van de Z.502 hoorde na het schuldig verklaren door de rechtbank, door de openbare aanklagers volgende strafmaat vorderen:

1) 5.000 pond boete voor elk der twee kuils, bakboordzijde en stuurboordzijde, samen 1.000 pond.
2) 3.000 pond wegens het aan boord hebben van ondermaatse tong.
3) verbeurdverklaring van de vis of naar schatting wederinkoop voor 9.500 pond..
4) verbeurdverklaring van de netten.

In totaal dus werd er 22.500 pond gevorderd, plus het verbeurdverklaren van de netten.

De Engelse verdediger van de Zeebrugse schipper, na lang redetwisten met de zeeofficier, stelde de rechtbank voor, de minimumstraf toe te passen, zoals dit het geval werd met de Franse schipper die een week voordien schuldig bevonden werd aan zelfde overtredingen en slechts 500 pond boete opgelegd werd.

(Vervolg op blz. 4)

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

(Vervolg van blz. 3)

DE UITSPRAAK

Niettegenstaande men voorheen gehoopt had, dat de rechtbank het niet-schuldig zou uitgesproken hebben, stelde men nu zijn hoop op een minimumstraf, maar ook hier werd men spoedig ontnuchterd. Volgende straffen werden inderdaad uitgesproken:

a) 2.400 pond voor de ondermaatse kuils en het aan boord hebben van ± 50 kg. ondermaatse tong op een gewicht van meer dan 5.000 kg.

b) 375 pond gerechtskosten.
In totaal werd het dus 2.775 pond of zowat 200 duizend B.fr.

Hierbij dient nog gevoegd, het ereloon van de advokaat, hetzij 750 pond of nagenoeg 64 duizend B.fr.! Verder nog dokgelden ten belope van 160 pond en loodsgeld ten bedrage van 190 pond of samen nog eens 30 duizend B.fr. Met het verlies van de 2 kuils die, EIGENAARDIG GENOEG NIET AANGESLAGEN WERDEN, maar toch in Engeland achter bleven, toch nog altijd een slordige 300 duizend B.fr. Voegen we daarbij het visverlet en het weg en weer stomen naar de Engelse haven aan toe, dan is het zeker een zeer betreurenswaardig en kostelijk ongeval voor reders en opvarenden.

Eigenaardig vindt de betrokken schipper wel, dat men soms grootmoedig is ten overstane van bepaalde schippers en reders, tot verscheidene malen na elkaar, door het uitdelen van vermaningen, terwijl men zich dan plotseling vastbijt op een slachtoffer, die de rekening te betalen krijgt.

Anderzijds is het noodzakelijk dat, zowel juridisch als op beroepsvlak en op dat van de juiste bepaling inzake netten en vismaten, ons Ministerie van Landbouw deze zaak op internationaal terrein bespreekt om een einde te stellen aan willekeur als deze, van de ene of andere instantie of officier, die zich wil laten gelden.

En waar blijft in dergelijke netelige en onduidelijke zaak de Rederscentrale of is men alleen ingesteld op shows en persartikels om eigen imago te verbloemen?

Waarom wordt hier geen principsbeslissing afgedwongen om alle schippers toe te laten, te weten waar ze aan toe zijn?

We stellen eens temeer de vraag, voor een zaak welke voor de visserij van levensbelang is!

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

SCHEEFLOPERS T.A.V. VERKEERSCHEIDINGSSTELSEL MELDEN ZICH WEER OVERVLOEDIG

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Oostende stonden de scheeflopers tegen het verkeerscheidingsstelsel weer centraal in het gebeuren. Op één na, gingen alle behandelde zaken over foutieve koersen die door schippers of roergangers van onze treilers werden gelopen en dat lokte na de zitting enige kommentaar uit van Rijkskommissaris Carly die – nog erg jong en nieuw in het vak – de zaken met bekwame spoed weet te behandelen, te kwoteren en te vorderen.

Zegde rijkskommissaris Carly: in wezen vertegenwoordigt ons landje maar een miniem onderdeel van de Europese visserij maar wat zien wij? Op de statistieken van het IMCO staan onze „dikkoppen van vissers" top of the list, wat het aantal overtredingen betreft. Eigenlijk onvoorstelbaar maar het schaadt dan wel de reputatie van onze visserij. Nochtans zullen met ingang van 1 juli as. nieuwe reglementeringen van kracht worden, wat het verkeersscheidingsstelsel betreft. Op een recente zitting te Londen heeft de h. Van Loocke, nautisch-directeur bij het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart dermate goed de Belgische zaak bepleit, dat onze vissers weer ruimer mogelijkheden krijgen voor de uitoefening van de visserij. De heer Van Loocke heeft daar schitterend werk verricht. Ik gaf hem gewoon geen kans om zijn voorstel er door te krijgen, maar toch slaagde hij in zijn opzet. Onze vissers, die nu meer armslag krijgen, moeten dat dus weten te waarderen. Ik heb mij dus voorgenomen voortaan streng te vorderen als er zich nog gelijkaardige overtredingen voordoen, aldus rijkskommissaris Bentein.

AANVARING IN ZEEBRUGSE HAVENGEUL

Rijkskommissaris Carly vorderde eerst inzake de aanvaring die zich in januari jl. voordeed tussen de Z.300 „Veerman" en het bevoorradingsschip „Gust". De feiten gebeurden toen de „Veerman" de havengeul invaarde, terwijl de „Gust" zeewaartse koers zette. Er heerst evenwel twijfel of het flikkerlicht in de havengeul aan stond. Daarover kon geen bevestiging gekregen worden en rijkskommissaris Carly betreurt, dat dit niet langer, zoals vroeger, aangetekend wordt. Toch trekt de rijkskommissaris volgende konklusies.

Wat de Z.300 betreft:

– er bestaan vermoedens, dat geen aandachtseinen werden gegeven toen de treiler de havengeul naderde;
– er stond kennelijk niemand op de uitkijk;
– het vermoeden bestaat dat de „Veerman" niet helemaal de stuurboordzijde van de havengeul hield maar hierbij komen wel verzachtende omstandigheden in aanmerking omdat de diepgang van de geul dit allicht niet toelaat;

Wat de „Gust" betreft, kan volgende weerhouden worden:

– er bestaat twijfel of het flikkerlicht, dat in- en uitgaand verkeer regelt, in werking was;
– waarschijnlijk werden ook aan boord van de „Gust" geen aandachtseinen gegeven.

Tegen schipper Vlietinck André van de Z.300 vordert rijkskommissaris Carly een waarschuwing, de lichtst mogelijke straf. Tegen de schipper van de Gust, kan geen vordering ingespannen worden. Hij is niet gemonsterd.

SCHEVE KOERSEN

Vervolgens komen de scheeflopers aan bod. In de eerste plaats schipper Martens Georges van de Z.484 „Fox". Schipper, die als betrokkene wordt gehoord. Hij vertelt, dat zijn vaartuig eerst op drift was ingevolge het vastslaan aan een onder water zittend voorwerp maar geeft nadien toe, dat hij scheve koers heeft gelopen omdat hij tijdig de thuishaven wilde bereiken om economische redenen. Daardoor heeft hij misschien een half uur gewonnen maar de Raad wijst hem toch op het gevaarlijk spelletje, dat hij heeft gespeeld. In een volgende zitting zal gevorderd worden.

x x x

Vervolgens vordert rijkskommissaris Carly in twee gevallen die ook al met scheve koers te maken hebben. Eerst tegen schipper Kosters Theophiel van de N.706. Betrokken schipper gaf trouwens reeds eerder de feiten toe. Hij zou ongeveer anderhalf uur tegen de verkeerszone in hebben gevaren, maar hij werd geklist door de Franse kustwacht. In zijn vordering konkludeert de rijkskommissaris, dat hij ofwel geen passende zeekaarten aan boord had, ofwel dat hij onvoldoende vertrouwd is met de navigatietoestellen. Wat ook, tegen Kosters Theophiel wordt een schorsing van drie dagen gevorderd.

x x x

Schipper Dewaele van de Z.589 is helemaal een straffe kerel. In de eerste plaats werd hij tot driemaal uitgenodigd voor de Raad te verschijnen, maar hij had daar kennelijk geen trek in, zodat bij verstek werd gevorderd. Bovendien vond hij middel om zowel tijdens de heenreis – toen werd hij betrapt door de Franse autoriteiten – als tijdens de terugreis – dan waren de Engelsen allert – zijn vaartuig foute koers te laten lopen. Beide feiten gebeurden ongeveer op dezelfde plaats. Daarom vordert rijkskommissaris Carly tegen schipper Dewaele een schorsing van zes dagen voor de beide overtredingen samen.

NIEUWE EDITIE VAN DE KAART VAN DE VLAAMSE BANKEN

Vanaf heden is de nieuwe uitgave van de Kaart van de Vlaamse Banken ter beschikking. De kostprijs bedraagt 215 fr + 37 fr BTW en is te verkrijgen in onze burelen, Hendrik Baelskaai 30 te Oostende. Wij raden de mensen die zo'n kaart nodig hebben aan zich te haasten want de oplage is beperkt.

MAATREGELEN TER BEVORDERING VAN DE BRANDSTOFBESPARING IN DE ZEEVISSERIJ

Het is onze lezers bekend dat ingevolge een K.B. van 26 februari 1981, maatregelen getroffen werden ter bevordering van de brandstofbesparing in de sectoren van de tuinbouw, de zeevisserij en de landbouw.

Deze maatregelen waren slechts geldig voor het jaar 1981.

Eindelijk heeft onze Staatssekretaris voor Landbouw en Visserij van de Ministerraad en in het bijzonder van deze van Ekonomische Zaken en Buitenlandse Betrekkingen, kunnen bekomen, dat dit K.B. tot 31 december 1983 verlengd wordt, niettegenstaande de moeilijke financiële toestand waarin ons land verkeert en dat de aanvragen tot 1 maart 1984 mogen ingezonden worden. Gezien de steeds hoger oplopende brandstofprijzen die van 1979 tot juni 1982 van 4,87 tot 12,87 opgelopen zijn, is dit weliswaar slechts een peulschilletje, maar toch een troostende hulp vergeleken met de vele miljarden welke men te grabbel heeft gegooid om tot de dood opgeschreven bedrijven in stand te houden waar de visserij zelf jaarlijks miljarden deviezen uit zee aanvoert met een minimum van werkzoekenden en in acht nemend de vele duizenden welke de visserij rechtstreeks en onrechtstreeks in nevenbedrijven tewerk stelt zonder Staatshulp.

Op het ogenblik dat we dit schrijven kan de tekst van de verlenging van de geldigheidsduur van het K.B. elk ogenblik in het Staatsblad verschijnen.

In het Kon. Besluit van 26/2/1981 wordt een art. 14bis bijgevoegd, en wel als volgt:

„Art. 14 bis. – Aan de reders der zeevisserij, die bedrijfsmatig de zeevisserij beoefenen met één of meer vissersvaartuigen, die vermeld worden in de „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" en waarvoor een geldig certificaat van deugdelijkheid van vissersvaartuigen kan worden voorgelegd, wordt een tussenkomst toegekend voor energiebesparende investeringen op bedoelde vissersvaartuigen.

Deze tussenkomst mag één derde van de kosten van de investering niet overschrijden.

Enkel de investeringen uitgevoerd tussen 1 januari 1980 en 31 december 1983 komen voor tussenkomst in aanmerking.

De doeltreffendheid van de gedane investeringen worden beoordeeld door de Dienst voor de Zeevisserij in een met redenen omkleed verslag. In geval van negatieve beoordeling, beslist de Minister bij een eveneens met redenen omkleed besluit."

Zeevisserij.

Hier wordt in het nieuwe K.B. een onderscheid gemaakt tussen enerzijds de reeds vroeger bestaande premie voor lager brandstofverbruik en anderzijds de nieuw ingevoerde tussenkomst voor energiebesparende investeringen op zeevissersvaartuigen.

Premie voor lager brandstofverbruik.

In het K.B. van 26 februari 1981 werd een premie voorzien van 5 fr. per liter brandstof die per zeeuur werd uitgespaard ten opzichte van het gemiddelde omschreven in artikel 11 van het K.B. De rechthebbenden op deze premie, de voorwaarden en modaliteiten voor het bekomen ervan, zijn bepaald in de artikelen 9 tot 14 van bovengenoemd K.B.

Het nieuwe K.B. biedt aan de reders, die van deze éénmalige premie nog niet konden genieten, de mogelijkheid deze vooralsnog aan te vragen tot 31 december 1982.

Steun voor energiebesparende investeringen.

Het nieuwe K.B. voorziet thans eveneens in een tussenkomst voor energiebesparende investeringen, uitgevoerd op zeevissersvaartuigen.

De rechthebbenden op deze tussenkomst zijn dezelfde als deze die reeds in aanmerking konden komen voor de premie voor lager brandstofverbruik.

De tussenkomst bedraagt maximaal 1/3 van de investeringskosten.

De investeringen moeten worden uitgevoerd tussen 1 januari 1980 en 31 december 1983.

De doeltreffendheid van de gedane investeringen wordt beoordeeld door de Dienst voor de Zeevisserij (Ministerie van Landbouw), in een met redenen omkleed verslag. In geval van negatieve beoordeling beslist de Minister, bij een eveneens met redenen omkleed besluit.

De leden van SCAP die zich dus daar bevoorraad hebben, worden aangeraden onmiddellijk na elk kwartaal hun staten van verbruik op te maken en mogen ten allen tijde zich ten burele begeven om inlichtingen en te zien of hun fakturen in orde zijn vooraleer ze ter Zeevisserijdienst, Koninginnelaan 59, Oostende in te dienen.

● **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.

VERANDERINGEN IN DE „OFFICIËLE LIJST DER BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN" – MAAND MEI 1982

INBOUW NIEUWE MOTOR + AFSTELLEN P.K.

O.243 „MARIE-PAUL" – Eigendom: Christiaen Hector-Cogghe, Vaartstraat 6, 8400 Oostende. Motor A.B.C. – 375 PK – bouwjaar 1982. Zeebrief: 4.5.1982.

VERANDERING VAN EIGENDOM + THUISHAVEN

Z.128 „RACHEL" wordt O.128 „RACHEL". Eigendom: WILMAR P.V.B.A., Taboralaan 176, 8400 Oostende. Tel. 059/32.06.89. Zeebrief: 11.5.1982.

VERANDERING VAN EIGENDOM

N.590 „HORIZON" – Eigendom: DESAEVER Gilbert, W. Deroolaan 78, Nieuwpoort. Zeebrief: 26.5.82.

NIEUW VAARTUIG

Z.50 „TIJL" – Roepnaam OPBX. Bt. 181,93 – Nt. 70,01 – bouwjaar 1982 – werf 33 – staal – motor A.B.C. – 900 PK – bouwjaar 1982. Bokkenvisserij. Eigendom: Rederij VERSLUYS-LAGAST PVBA, Kapellestraat 167, 8401 Bredene. Tel. 059/32.17.23. Navigatie-instrumenten: RF – US – 2R – 2OP – DN – 2GC – 2VHF – Aut. pil. Zeebrief: 24.5.1982.

ADRESVERANDERING

Z.44 „DE CAINE", Z.43 „PANDORA", Z.14 „DE BOUNTY" – Eigendom: De Bounty P.V.B.A., Graaf Jansdijk 219, 8300 Knokke-Heist. Tel. 050/60.96.00.

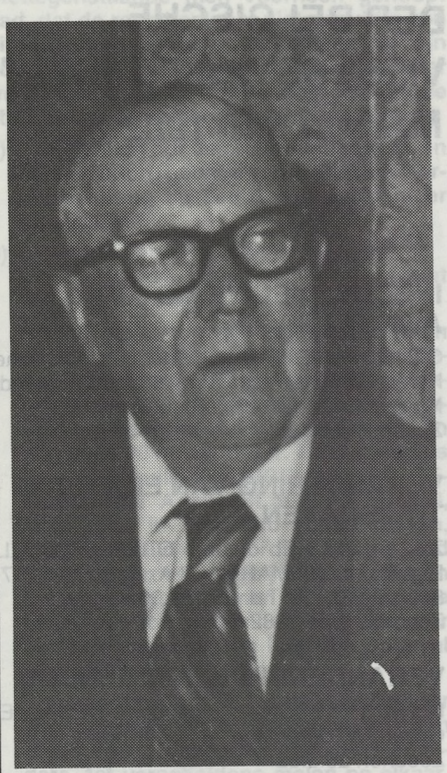
MAZOUTPRIJZEN
bij S.C.A.P.

HENDRIK BAELSKAAI 27, OOSTENDE – ✆ (059) 32.29.51

Voor alle BELGISCHE en HOLLANDSE reders
12,87 — 0,87 =

12 F

CAMIEL VANTORRE OVERLEDEN



Maandag is op 83-jarige leeftijd, in een ziekenhuis te Knokke-Heist, Camiel Vantorre overleden. Meteen verliest de visserij uit de Oosthoek één van de meest markante figuren uit een toch wel boeiende historiek. In de boeken van de burgerlijke stand stond hij wel ingeschreven als Camiel Vantorre maar, in de visserijmiddens van Heist en Zeebrugge, kwam je daarmee nauwelijks terecht. Alleen als je het over "Camiel van Fokses" had, zat je meteen rechtuit, rechtaan op het goede adres, want onder die naam was Camiel Vantorre alom gekend.

Nochtans was Camiel Vantorre aanvankelijk niet zinnens de grote vlakte op te trekken aan boord van een vissersschuit. Veeleer was hij te vinden, als een knaap van amper tien jaar, als draaier aan het weefgetouw bij Pier Cattoor in de Mouffestraat. Daarmee verdiende hij dan tien cent per dag waarmee moeder toch een brood van 2,5 kg kon kopen. Het liefst van al zat Camiel Vantorre in de bakkerij van Vanhoutte waar hij als hulpje probeerde aan de kost te komen maar ineens rees de dreigende vinger van vader, die veel liever zag, dat zijn zoon de vissersstiel ging beoefenen. En vermits vaders wil toen ook nog wet was, trok de oudste zoon van de Vantorres inderdaad naar zee. De H.56 was zijn eerste vissersvaartuig. Dat gebeurde toen hij amper 11 jaar oud was, ten tijde dat de sloepen nog op het strand meerden om er de vangst te lossen. In die tijd maakte Camiel Vantorre een ellendige tijd mee want gedurende drie jaar bezorgde de minste bries hem de zeeziekte. Voor Camiel waren de romantische zeevaartverhalen dus allicht uit den boze. Aan die moeilijke tijden kwam een einde maar het verbeterde er helemaal niet op want... de eerste oorlog brak in volle hevigheid uit en na vrij korte tijd, werd Camiel Vantorre gevangen genomen door de Duitsers en naar een kamp overgebracht. Dat zinde Camiel echter geenszins en een uitbraakpoging bleek succesrijk. Die vrijheid was hem echter niet lang gegund, want amper drie uur was hij weer thuis of de Duitsers hadden hem al weer te klissen. De straf was verschrikkelijk, want gedurende drie maanden leefde Camiel Vantorre op water en brood, ergens in een kelder van een fort te Maubeuge. Na de oorlog meldde Camiel Vantorre zich als vrijwilliger in het bezettingsleger maar vanaf 1920 trok hij weer de grote vlakte op als visser. Hij had er toen wel een remedie op gevonden want hij verorberde massaal gekookte wulloks, naar het schijnt, een remedie tegen de zeeziekte.

In 1928 oordeelde "Camiel van Fokses" het moment gekozen om voor eigen rekening te gaan varen. Hij kocht de Z.31 aan van reder Debra maar dat zou hem minder goed bevallen. Amper drie jaar later brandde het schip volledig uit en voor Camiel Vantorre was de zaak meteen voor goed bekeken. Hij ging dus weer voor anderen varen. Aanvankelijk voor Frans Vandierendonck als schipper-stuurman en dit tot 1940, jaar waarin de tweede wereldoorlog uitbrak. Midden het oorlogsgeweld werkte "Camiel Van Fokses" gedurende vier jaren voor de Duitsers aan de kamouflagematten te Heist bij Marcel Vandierendonck. Daarmee moest hij naar Duitsland niet gaan werken. Toen de oorlog voorbij was, trok hij opnieuw naar zee, dit keer aan boord van de Z.454 van broer Arthur Vantorre. Gedurende tien jaar voerde hij het bevel over dit vaartuig tot hij, op 55-jarige leeftijd, door ziekte gedwongen werd aan wal te blijven. Kort daarop ging hij met pensioen en dat plaatste een finaal punt achter zijn vissersloopbaan.

"Camiel van Fokses" was er echter de man niet naar om volledig op non-actief te gaan. Het verenigingsleven te Heist heeft immers altijd een enorme betekenis gehad en daarin stortte Camiel Vantorre zich ongeremd. Zo was hij stichter en ondervoorzitter van de Supportersclub "De Zeemeermin", die in de carnavalperiode ondermeer instaat voor de legendarisch geworden voetbalwedstrijd tussen de "Vissers" en de "Plakkers". Daarnaast was hij voorzitter van de Mutualiteit Van Gheluwe's Genootschap uit Heist. Ook in de politiek was hij niet onsuccesrijk want gedurende 31 jaar was hij gemeenteraadslid van het toenmalig Heist a/Zee en maakte daar al de tribulaties mee van een fervent gevoerde dorpspolitiek. Na stopzetting van zijn politiek mandaat, werd hij benoemd als ere-gemeenteraadslid van Heist.

In 1977 vierde het echtpaar Vantorre-Van Keirsbilck de gouden bruiloft. Dagelijks echter ging Camiel Vantorre nog op stap en onveranderlijk was hij te vinden in een van de vele volkscafé's te Heist, waar hij een ambitieus partijtje kaart speelde. Dat was heilig voor "Camiel van Fokses". Tot uiteindelijk een ziekte hem velde en hij voorbije maandag overleed in een ziekenhuis te Knokke-Heist.

Camiel Vantorre, die elf kinderen groot bracht, was ondermeer de vader van Gerard Vantorre, reder, voorzitter van de beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge en beheerder van de Coöperatieve reders verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood.

Heden zaterdag wordt de afgestorvene ten grave gedragen na een uitvaartmis in de kerk van Sint Antonius Abt te Heist om 10 u. Samenkomst aan de kerk om 9.45 u.

Ons blad biedt aan zijn familie zijn gemeend rouwbeklag aan in de zware rouw die hen komt te treffen.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten : Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – Ø 32.11.01

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

▸ Aan boord van de Z.27 moest men de visserij staken wegens een abnormaal verminderen van het toerental van de motor, trillingen in het achterschip en het verhogen van de motortemperatuur. De netten werden binnen gehaald en door voor- en achteruit te slaan werd gepoogd het vermoedelijk op de schroef zittende voorwerp weg te krijgen. Na enige tijd lukte dat ook en kon men de visserij verder zetten.

▸ Aan boord van de Z.34 werd, tijdens de visserij, een harde klop gehoord in het achterschip en stelde men een rookontwikkeling vast in de motorkamer, komende uit de keerkoppeling. Gezien herstellen onmogelijk was, werd de sleephulp ingeroepen van de Z.499 die de defecte treiler naar Birkenhead opsleepte.

▸ In de Oostendse vissershaven veroorzaakte de O.131 averij aan respektievelijk de Z.483 en de N.736. De feiten deden zich voor toen de keerkoppeling aan boord van de O.131 onklaar was geraakt.

▸ Tijdens de garnaalvisserij werd aan boord van de O.150 een onregelmatigheid vastgesteld in de motor. Door de ontluchter van de karter kwam rook. Herstellen ter plaatse was onmogelijk, zodat de sleephulp werd ingeroepen van de O.520. De sleep verliep zonder verder moeilijkheden naar Oostende.

▸ Aan boord van de Z.209 sloeg tijdens de visserij het alarm van het koelsysteem van de hoofdmotor aan. Een onderzoek wees uit, dat het koelwater een te hoge temperatuur had. Noodgedwongen werd de visserij gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.

▸ Op de O.309 kwam matroos Dewulf Guido tijdens werkzaamheden aan dek zwaar ten val en had klachten over rugpijn. Dat gebeurde tijdens de spanvisserij. Steeds tijdens dezelfde reis kwam de N.719 in aanraking met de stuurboordzijde van de O.309 waardoor de verschansing van laatstvernoemd vaartuig een lichte deuk kreeg. In een poging om achteruit te slaan teneinde de aanvaring nog te vermijden, kwam een touw in de schroef van de O.309 terecht. Hierdoor verhoogde de motortemperatuur zodat het toerental moest verminderd worden. De visserij werd gestaakt en koers gezet naar de thuishaven.

▸ Tijdens het binnenhalen van de netten aan boord van de Z.472 zijn deze in de schroef terecht gekomen. Gezien de schroef niet vrij kon gekregen worden, werd de sleephulp ingeroepen van de Z.445 die de sleep naar Zeebrugge verrichtte.

▸ De netten van de Z.509 zijn tijdens de visserij vastgeslagen aan een onder water zittend voorwerp. Hierdoor ging de boel volledig verloren.

▸ Aan boord van de Z.554 hoorde men in de haven van Zeebrugge tijdens het binnen varen een harde klop, alsmede een abnormaal geluid in de keerkoppeling.

▸ Tijdens de spanvisserij kreeg de N.709 de korre in de schroef. Gezien aan het euvel niet kon verholpen worden, werd de sleephulp ingeroepen van de N.709 die het onklaar geraakte vaartuig naar Esbjerg sleepte. Daar verwijderde een duiker de korre uit de schroef.

unerg

Naamloze Vennootschap

Maatschappelijke zetel: Elsenesteenweg 133, ELSENE (1050 Brussel)
Handelsregister Brussel nr. 7766
B.T.W. nr. 403.194.059

AANBOD TER OPENBARE INSCHRIJVING OP NIEUWE MAATSCHAPPELIJKE AANDELEN ZONDER VERMELDING VAN NOMINALE WAARDE.

Verhouding: 1 nieuw maatschappelijk aandeel voor 5 oude maatschappelijke aandelen

PRIJS F 900

Inschrijving van 22 juni tot 6 juli 1982

Rente ingaand op 1 juli 1982.

De inschrijvingen dienen te gebeuren aan de loketten van de zetels en agentschappen van de:

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ
BANK BRUSSEL LAMBERT
KREDIETBANK
BANK VAN PARIJS EN DE NEDERLANDEN
BELGIE
PRIVATE KAS – BANK
CREDIT GENERAL
BANK NAGELMACKERS
BANK DEGROOF
HANDELSBANK

waar U de uitgifteprospectus en het inschrijvingsformulier kan verkrijgen.

UNERG heeft de verbintenis aangegaan de intekenaars aangegaan de intekenaars op de nieuwe maatschappelijke aandelen te laten genieten van alle fiskale voordelen, bepaald in het Koninklijk Besluit nr 15 tot aanmoediging van de inschrijving op of de aankoop van aandelen of bewijzen van deelgerechtigheid in Belgische vennootschappen.

Deze voordelen omvatten met name:

- de vrijstelling van de personenbelasting van de dividenden betreffende de boekjaren 1983 tot 1992 (liberatoire voorheffing);
- niet onderwerping aan de successierechten en aan de schenkingsrechten gedurende 10 jaar.
- de toekenning van een bijkomend dividendbedrag ingeval de vennootschap fiscale voordelen zou genieten die voortvloeien uit bovenvermeld Koninklijk Besluit.

Het inschrijvingsrecht dat vertegenwoordigd wordt door coupon nr 8, geknipt van de oude maatschappelijke aandelen, wordt van 22 juni 1982 tot 5 juli 1982 genoteerd op de beurzen van Brussel en Antwerpen.

De opneming van de nieuwe maatschappelijke aandelen in de officiële notering van beide beurzen wordt aangevraagd.

Het voorgeschreven bericht werd op 17 juni 1982 neergelegd teré Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel.

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

DE PLAAG VAN HET ALCOHOLISME AAN BOORD VAN VISSERSVAARTUIGEN

STRENGE MAATREGELEN GEWENST

Het is niet de eerste maal, dat aan boord van vissersvaartuigen gedronken wordt, meer dan men verdragen kan. Wanneer dit gebeurt door bemanningsleden is dit reeds erg, maar wanneer dit voorbeeld uitgaat van de schipper, dan gaat dit alle perken te buiten.

Vorige week nog zag een reder zich verplicht het vliegtuig naar Engeland te nemen om er zijn dronken schipper van boord te halen, de eigen bemanning geweigerd had nog verder van haven naar haven te lopen om de dronkemanskuren van de schipper te bevredigen. Niet alleen stelt de schipper het leven van zijn bemanningsleden in gevaar, mede het zijne zelf, maar het verlies van het vaartuig kan ook een ganse redersfamilie en het resultaat van een gans leven van werken, met één slag vernietigen. We hopen dat de betrokken reder niet bij de pakken zal blijven stil zitten en klacht tegen zijn schipper zal indienen zowel voor de Onderzoeksraad als bij de Prokureur des Konings. Er moet, inderdaad aan dergelijke wantoestanden een einde gesteld worden.

Het is inderdaad niet de eerste keer dat, als gevolg van het bedronken zijn van de schipper, ongevallen zijn overkomen die zelfs hadden kunnen uitdraaien op het verlies van mensenlevens en van het vaartuig. Aldus liep een middenslagtreiler met als thuishaven Oostende tweemaal kort na elkaar op een zandbank vast en kon gelukkiglijk, nog vóór het naderend onweer, door een Engelse sleepboot los getrokken worden.

Onlangs hadden we ook een dergelijk geval met een andere schipper, die ook vastliep, maar dank zij het opkomend water kon losgetrokken worden. Al deze gevallen met gelukkige afloop gingen echter gepaard met grote salvagekosten, en ekonomisch verlies voor de rederij en bemanningsleden.

In Engeland werd zelfs het aan boord hebben van alcoholische dranken verboden, nadat reeds herhaaldelijk, na het houden van braspartijen aan boord van de diepzeevisserijschepen, relletjes en vechtpartijen ontstonden, waarvan op Kerstdag, verscheidene jaren terug in de Brentszee, zelfs met dodelijke afloop. We menen dat de Belgische overheid zich ook wel eens over dit aktueel probleem mag buigen en, alhoewel dit moeilijk kontroleerbaar is, toch minstens de alcoholische dranken zou moeten verbieden, en op zijn minst, dat de Onderzoeksraad voor de Zeevaart zeker zware sankties zou moeten toepassen en bij elk ongeval op zee speciaal zou nagaan of er terzelfdertijd geen dronkenschap mede gemoeid was.

Op dit vraagstuk en op het huidig gebruik van drugs, door sommige jonge vissers, komen we in een onzer volgende bijdragen terug.

DUINKERKE - DOVER NIEUWE KONKURRENT VOOR ONZE OVERZETDIENSTEN?

Volgens berichten uit Franse bron, zal er te Duinkerke een kanaallijn ingelegd worden tussen deze haven en de Engelse havens van Dover en Felixtowe. Voor onze Belgische overzetdiensten naar Engeland is dit zeker geen aangenaam nieuws. Men zit hier reeds met de concurrentie van de kanaaldiensten uit Calais en daar komt er dus nog een konkurrent bij. Des te meer gevaarlijk, omdat het hier gaat om een door de Franse Staat gesubsidieerde lijn, zodat de konkurrentiële positie van Duinkerke nog aan bedreiging voor onze Belgische havens Oostende en Zeebrugge, aan kracht wint.

Het is dus nuttig dat men hiermede te Oostende en Zeebrugge rekening houdt en zich niet te veel in slaap laat wiegen door de eerder gunstige resultaten van de eerste maanden van 1982 waarbij voor Oostende een verhoging van het passagiersverkeer met 7,5% genoteerd werd tegenover de overeenkomstige periode van het vorig jaar en voor Zeebrugge een verhoging met 11%. Ook Calais kende over dezelfde periode een substantiële verhoging zowel van de passagiers- als van de vrachttrafiek en wel respektievelijk met 24 en 31%! Voor de vrachttrafiek was deze verhoging voor Oostende iets onder de 4% en voor Zeebrugge 7,2%.

Wij zelf menen echter dat de waardeverhoging van het pond zowel ten opzichte van de Belgische als van de Franse munt, wel voor een gedeelte in de verhoging van beide trafieken zit. Voor het vrachtvervoer meer uitvoer naar Engeland van uit beide landen en voor het passagiersverkeer, meer Britten die wat beter aan hun trekken komen met hun sterke ponden.

Calais heeft op gebied van passagiers- en vrachttrafiek een omzet van driemaal deze van Oostende en van 2,6 maal deze van Zeebrugge. Duidelijk is echter voor ons dat Duinkerke een nog groter konkurrent voor Calais zal worden. Anderzijds moeten wij ook wijzen op de chauvinistische ingestelde wegenpolitiek in België onder Waalse druk waarbij onder meer de „Route de Wallonie" een rechtstreekse verbinding tussen de bekkens van Luik en Charleroi met Duinkerke beoogt.

Wie echter de lijn Oostende-Dover en Folkestone gebruikt, zal onmiddellijk inzien, dat deze veel beter is dan de Franse lijnen en dat voor alle reizigers, die niet naar of van Frankrijk komen, de Belgische lijn een enorme vooruitgang heeft gemaakt op gebied van service, komfort en veel aangenamer is dan de Franse.

Wie ons niet gelooft, moet het maar eens doen.

DE F.E.O.G.A. VERLEENT 222 MILJOEN TOELAGEN VOOR NIEUWBOUW EN MODERNISERING

Door het Landbouwwaarborgfonds van de E.E.G. werd een bedrag van 222 miljoen B.fr. voor Britse projekten vrij gegeven als toelage voor nieuwbouw en modernisatie, grotendeels voor vissersvaartuigen en enkele visfarms.

Schotland wordt hierin het best bedeeld met 142 miljoen, terwijl de rest naar Engeland, Wales en het Britse Noord-Ierland gaat.

Het gaat hierbij om 27 nieuwe treilers waarvan 14 voor Schotland, tien voor Engeland en 3 voor Wales. Naar gelang de grootte van de treilers gaan er hiermede bedragen gemoeid tot bijna 10 miljoen B.fr. De kleinste subsidie bedraagt toch nog altijd een half miljoen B.fr.

Voor modernisering komen 10 vaartuigen in Schotland, 10 in Engeland en 3 in Brits-Noord-Ierland in aanmerking.

Zelfs voor een land als Groot-Brittannië met uitgestrekte kusten en een tamelijk uitgebreide vloot, zijn 27 nieuwe vaartuigen waaronder zeker verscheidene 34 m. aan de hand van de individuele subsidies gezien, en verder 23 moderniseringen toch ook reeds betekenisvol. Ondertussen noteren we toch graag deze tegemoetkoming van de E.E.G. voor onze Britse overburen die anders altijd rap „houdt de dief roepen" wanneer onze vissers en andere E.E.G.-vissers hun traditionele visserijrechten graag gewaarborgd zouden willen zien.

We weten niet of deze nieuwe vaartuigen in vervanging van oudere vaartuigen komen, maar zelfs als dit het geval is, zal dit toch weerom aanleiding geven tot een opvoering van de Britse vangkapaciteit. In dit verband herinneren we ons toch dat, nog zo heel lang niet geleden, men in eigen Britse kringen op de zich te snel uitbreidende vangkapaciteit wees, vooral vanwege de seinevloot. Dit had trouwens reeds aanleiding gegeven tot moeilijkheden tussen de grote Schotse seine-treilers en de traditioneel uitgeruste Engelse vissersvaartuigen van Cornwall, meer in het bijzonder wat de makreelvisserij betrof.

„DE MERCATOR" HEEFT STEEDS VEEL BEZOEK

Naar aanleiding van de Algemene Vergadering welke plaats had aan boord van het schoolschip „Mercator", stellen we vast dat deze vereniging zonder winstgevend doel haar rol als maritieme propagandist uitstekend vervult en nog steeds evenveel toeristen op bezoek krijgt.

Uit het jaarverslag vernemen we dat in 1981, zo maar 119 leden aangesloten waren welke 254.600 fr. lidmaatschap betaalden, dat er 116.803 bezoeken plaats hadden, welke een inkomen verzekerden van 3.512.970 fr. en dat er voor 729.197 aan souvenirsartikelen verkocht werden.

Het onderhouds- en exploitatiefonds had een batig overschot van 451.850 fr. en het fonds E. Van Marcke een saldo van 119.850 fr.

Uit dit alles blijkt dat niet alleen ons Mercatorschip veel bezoek blijft krijgen, maar dat het beheer er van op uitstekende wijze wordt geleid.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Het is een schrale week geweest in de Oostendse vismijn. Bovendien was de aanvoer nogal eenzijdig en werden maandag vangsten gebracht na te lange reizen. Dat was merkbaar in de tongprijs die nogal sterk schommelde naar gelang de kwaliteit. Zo werd 100 fr. genoteerd voor de kleinste tongsoort terwijl dezelfde sortering op het einde van de verkoop 140 fr. haalde. De tongen zijn trouwens over het algemeen duurder geweest met de middensorteringen tot 350 fr. het kg. Voor/kleine tong liep op van 170 tot 229 fr. het kg. en kleine tong kreeg nu al tot 170 fr.

De gulvangers zijn weinig talrijk geweest. Alleszins minder schepen dan verwacht. Het schijnt dat er niet veel te vangen is. Toch konden de O.243 en de N.706 dinsdag ruim 800 bennen in de afslag zetten. De prijs voor kleine gulsortering was ver van slecht en liep zelfs op van 1.950 tot 2.180 fr. per ben. De grote sortering varieerde tussen 2.000 en 2.600 fr. terwijl kabeljauw tot 62 fr. het kg. kreeg. Een partij kleine schelvis werd dinsdag verkocht tussen 27 en 41 fr. volgens de grootte.

Een paar erg welkome vangsten van de West kregen flinke prijzen. Haai liep op tot 54 fr. het kg. terwijl kabeljauw hier tot 70 fr. noteerde. Wijting is duur gebleven, grote sortering varieerde van 54 tot 65 fr. en kleine wijting kreeg van 37 tot 42 fr. Voor schol, een erg schaars gebrachte soort, lagen de prijzen ook erg hoog. Goede kwaliteit kreeg tot 60 fr. en meer het kg. Steenschol heeft het weer iets beter gedaan dan de voorgaande week en werd verkocht tussen 50 en 135 fr.

De kustvisserij moest het, wegens de weersomstandigheden, een paar dagen kalmer aan doen. De garnaalaanvoer is ondertussen wel toegenomen. Dinsdag lagen de prijzen nogal ver uiteen en noteerden we tussen 85 en 151 fr. het kg. De visvangers blijven het nog vrij goed doen en zorgden nog voor tongvangsten die ruim genoeg waren om tot flinke resultaten te komen. Te meer dat de prijzen voor alle sortering aanzienlijk gestegen zijn ten overstaan van de voorgaande maanden.

VIJDAG 11 JUNI 1982

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.317	20	700	—	1.025.542
NOORDZEE				
O.123/306	12	440	—	843.666
KREEFTENPUT				
Z.38	10	85	2.200	415.322

MAANDAG 14 JUNI 1982

NOORDZEE				
O.318	13	555	—	1.073.867
KANAAL				
Z.502	20	165	2.040	775.435
O.518	13	130	1.370	638.940
Z.583	19	230	1.875	1.233.296
WEST				
N.3	12	180	—	479.826
RI.214	3	130	—	394.456
RI.11	5	320	—	978.490

DINSDAG 15 JUNI 1982

NOORDZEE				
O.243/N.706	12	820	—	1.768.320
WEST				
N.45	9	260	—	628.376

WOENSDAG 16 JUNI 1982

KANAAL					
Z.39	15	275	2.750		1.685.592

Verwachtingen

VRIJDAG 18 JUNI 1982

NOORDZEE: O.114/O.274 (450 m.);
O.232/N.752 (400 m.);
O.127/O.303 (420 m.).

MAANDAG 21 JUNI 1982

KANAAL: O.83 – Z.499 – Z.483.
WEST: O.35 – Z.72 – N.597 – O.229.
NOORD: O.206.
NOORDZEE: N.708/N.709.

DINSDAG 22 JUNI 1982

NOORD: O.314.
NOORDZEE: O.135/O.275 – O.26/O.285.
WEST: O.118.

WOENSDAG 23 JUNI 1982

NOORDZEE: O.279/O.128.

ZEEBRUGGE

		tong	vis dag.		fr.
DONDERDAG 10 JUNI 1982					
Z.525	K	300	15	—	164.230
Z.465	K	1.000	60	—	481.583
					645.813
VRIJDAG 11 JUNI 1982					
Z.427					284.135
Z.55					114.520
Z.12					140.000
Z.44					1.158.549
Z.512					142.940
Z.510					470.811
Z.474					157.820
					2.468.775
MAANDAG 14 JUNI 1982					
Z.484	W	1.200	60	8	434.170
Z.569	KRP	—	110	10	321.860
Z.181	KRP	20	100	10	360.555
Z.84	N	1.000	250	14	1.222.520
Z.596	W	700	80	12	491.270
Z.16	W	2.500	230	14	1.297.270
Z.209	KRP	—	160	12	414.337
					4.541.982
DINSDAG 15 JUNI 1982					
Z.189	N	600	300	12	745.850
Z.560	W	—	35	4	174.910
Z.519	KN	1.200	130	18	924.995
					1.845.755

WOENSDAG 16 JUNI 1982

Z.324	KN	800	130	15	888.589
Z.462	N	1.000	250	11	768.010
Z.92	KN	2.800	280	18	1.796.579
Z.402	KRP	—	120	9	408.039
Z.533	W	50	55	11	338.050
Z.576	KN	800	230	16	871.863
Z.196	W	1.000	90	11	788.310
Z.580	K	400	25	9	210.070
Z.300	K	1.000	30	4	274.720
Z.55	K	250	5	3	116.778
					6.462.078

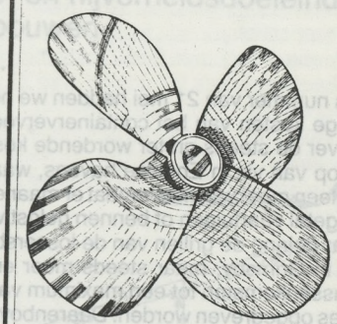
"HET VISSERIJBLAD"

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

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m∅
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

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

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	14 juni		15 juni		16 juni	
Lappen	262	290	300		270	276
Grote	305	327	345		320	325
3/4	271	329	360		359	365
Bloktongen	260	332	352		334	349
Vóór-kleine	167	232	229	240	203	219
Kleine	107	172	162	170	137	154
Slips	96	140	140	150	129	140

ZEEBRUGGE

Grote	296	312	299	303	302	315
Bloktongen	324	337	322		322	347
Fruittongen	364	383	349	380	327	364
Schone kleine	286	329	276	330	278	280
Kleine	181	196	189	207	190	196
Tout petit	140	146	155		130	148
Slips	110	116	129		113	128

NIEUWPOORT

Tong I	274	286	.....		274	280
Tong II	314	324	.....		304	310
Tong III	330	350	.....		360	370
Tong IV	338	345	.....		335	345
Tong V	198	210	.....		211	220
Kleine tongen	128	136	.....		135	145

PLADIJS

OOSTENDE

	14 juni		15 juni		16 juni	
Platen	46	52	.....		59	
Iek (groot-klein)	42	48	.....		58	59
Derde slag	26	33	.....		51	52
Platjes	22	25	.....		22	

ZEEBRUGGE

I	45	56	44	54	50	56
II	38	45	41	45	34	48
III	36	40	32	38	26	34
IV	24	26	22	26	20	26
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	60	70	.....		65	75
Platjes	50	56	.....		62	68
Drielingen	25	35	.....		28	32

DE HOGE KOSTEN BIJ VERKOOP IN ENGELSE HAVENS EN DEZE VAN CONTAINERVERVOER

In ons nummer van 21 mei hadden we het over de hoge kosten van het containervervoer, alsook over de steeds groter wordende kosten bij verkoop van vis in Engelse havens, waar men niet alleen moet wachten omdat er maar een beperkt getal vaartuigen of bennen gelost worden al naar gelang de grillen van de lossersbonden zoals in Grimsby, maar steeds meer en meer alle tussenkomsten tot een maximum van commissies opgedreven worden. Daarenboven is er in bepaalde havens geen officiële markt, zoals te Birkenhead, waar men meestal landt, maar is de kontrole en de verkoop buiten de markt van dien aard, dat er van die verkoop voor de reder weinig overblijft en alles in onkosten vergaat.

We hebben in ons nummer van 21 mei de enorme nadelen, verbonden aan het containervervoer opgesomd en in het nummer van 28 mei een schrijven van een vrouw ingelast, welke wijst op het gebrek aan huishoudelijk leven, bij al die verkopen in het buitenland, waardoor manlief soms een volle maand weg is.

Anderzijds wijst een andere vrouw op het feit, dat van dat vroeger in zee gaan, wanneer de reder zelf niet mee is, ook weinig in huis komt en dat zelfs sommige reders-schippers het niet zo nauw nemen een dagje langer in Birkenhead of elders te blijven liggen onder allerlei voorwendsels, zonder te spreken van de vis die er verkocht wordt.

En daar schrijft een ander vrouw, komt er niet veel drinkgeld (?) van naar huis.

Daar is maar een die er in alle opzichten geld aan verdient, schrijft een derde, want niet alleen het containervervoer geldt.

In Engeland is er al een Belgisch agentschap, welke zogezegd, de belangen van die reders, die er markten of hun vis van daaruit laten overbrengen, in handen heeft en die van uit België de Engelse firma X of Y meldt, wat mag en niet mag en aan welke prijs.

We hebben gemeend hieromtrent een klein onderzoek in te stellen en komen inderdaad tot zonderlinge vaststellingen.

Niet alleen de afrekeningen van bepaalde schepen liggen voor ons, maar ook een zeeverslag, waaruit we interessante gevolgtrekkingen menen te mogen halen.

Een dezer schippers, niet-reder, meldt in zijn zeeverslagen letterlijk: „Van de leveranciers van mazout vernam ik, dat zij met het agentschap overeengekomen waren om de vangst in containers te lossen, samen met de vangst van twee andere schepen. Daarna zou ik mazout krijgen. Er werd 3.500 tot 3.750 kg. vis gelost in een container.

Na afkomst vroeg ik de reders, waarom hij opdracht gegeven had de vangst in een container te lossen. Hij antwoordde dat hij deze opdracht niet gegeven had en dat het door het agentschap zelf, zo geregeld was".

Tot daar deze kenschetsende wijze van wat er in Engeland gebeurt.

Van een ander schip, welke met korre in schroef Fleetwood aandeed, was de afrekening van de agent aldaar de volgende:

Verkoop van vis, opbrengst:	5.413 £
Buiten de voorschotten aan bemanning, was er te betalen:	
Kaai en dokrechten	209,90
Het lossen	199.30
Kosten verkoop en duty	109,15
Brandstof 12.038 l.	1.747,92
Herstelling zoeklicht	24,50
Commissie	162,39
Totaal der onkosten:	2.453,20 £
Wat blijft er over:	2.959,85 £

Van de opbrengst moeten nog de lonen, sociale lasten, verzekering van schip en apparaten betaald worden.

Verder worden er de voorschotten aan de bemanning daar van afgehouden.

En op deze voorschotten wordt er een commissie van 15% aangerekend.

Wat we hierboven aanhalen is slechts één van de vele rekeningen welke ons in de handen vallen.

Het bewijst dat het groot tijd wordt dat de Hogere Overheid, zoals de N.M.K.N. bij geldleningen, zoals we die kennen, maatregelen treft om aan dergelijke toestanden, zoniet een einde te stellen, dan toch voorwaarden op te leggen, welke dienen gevolgd.

We hopen hierop later terug te komen.

NIEUWPOORT

MAANDAG 14 JUNI 1982

VIS

N.579	1.966 kg	133.440 fr.
N.590	1.828 kg	81.547 fr.
N.723	6.698 kg	257.895 fr.
N.551	365 kg	56.404 fr.
N.88	96 kg	18.175 fr.
N.575	1.011 kg	83.632 fr.

Drie kustvaartuigen en drie vaartuigen van de West losten hun vangst op de maandagmarkt. Westvis werd op een matige wijze aangevoerd, zodat voor deze soort een lonende prijsnotering haar te beurt viel. Tong nr. 1 kreeg 274 à 286 fr./kg. en tong nr. 2 314 à 324 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 330 à 350 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 338 à 345 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 198 à 210 fr./kg. en kleine tong 128 à 136 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 308 à 318 fr./kg. aangekocht, middenslagtarbot tegen 250 à 270 fr./kg. en griet tegen 170 à 220 fr./kg.

Zonnevis noteerde men aan 335 tot 345 fr./kg., tongschar aan 90 tot 130 fr./kg. en rode soldaten aan 65 tot 75 fr./kg., wijl voor robaard 65 à 75 fr./kg. werd geboekt. Grote pladijs kocht men tegen 3.000 à 3.500 fr. de ben op, drieling- of middenslag pladijs tegen 2.500 à 2.800 fr. de ben en visjes tegen 1.250 à 1.750 fr. de ben.

Kabeljauw werd tegen 4.800 à 4.250 fr. de ben geveild en gul tegen 2.750 à 3.250 fr. de ben. Grote wijting haalde 2.800 à 3.000 fr. de ben als roepprijs en kleine wijting 1.750 à 1.900 fr. de ben. Rog die slechts sporadisch werd aangevoerd, bekwam 3.750 à 4.250 fr. de ben voor de moers, 3.500 à 4.000 fr. de ben voor de tilten en 3.500 à 3.750 fr. de ben voor de scherpstaarten. Doorn- of speurhaai werd aan 2.200 tot 2.400 fr. de ben genoteerd, zeehond aan 1.700 tot 1.900 fr. de ben en zeehaai aan 600 tot 850 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 1.900 tot 2.250 fr. de ben en kleine zandschar aan 550 tot 800 fr. de ben.

Opnieuw was de vraag voor wat de Westers betreft groter dan het aanbod. Dit in zo'n danige mate dat sommige leurhandelaars de vismijn zonder de hen voldoende kwantiteit dienden te verlaten.

28/309

WOENSDAG 16 JUNI 1982

VIS

N.172	3.571 kg	234.291 fr.
N.346	3.745 kg	130.226 fr.
N.700	564 kg	45.650 fr.
N.710	274 kg	43.381 fr.
N.22	115 kg	23.405 fr.
N.788	98 kg	18.266 fr.
N.720	324 kg	47.342 fr.
N.575	1.019 kg	99.589 fr.
N.88	230 kg	30.772 fr.
N.211	150 kg	26.434 fr.
N.349	89 kg	18.324 fr.
N.551	86 kg	14.452 fr.

GARNAAL:

N.106	42 kg	8.161 fr.
N.782	75 kg	14.555 fr.

Op de woensdagmarkt boodden twee Westvaartuigen en tien kustvaartuigen hun vangsten aan. Tong nr. 1 kreeg 274 à 280 fr./kg. en tong nr. 2 304 à 310 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 werd aan 360 tot 370 fr./kg. betaald en fruittong of tong nr. 4 aan 335 tot 345 fr./KG. Tong nr. 5 haalde 211 à 220 fr./kg. en kleine tong 135 à 145 fr./kg.

Grote tarbot werd tegen 314 à 328 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot 260 à 300 fr./kg. en griet tegen 210 à 250 fr./kg. Zonnevis haalde 330 à 340 fr./kg., tongschar 90 à 146 fr./kg., rode soldaten 80 à 85 fr./kg. en robaard 70 à 85 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3.250 à 3.750 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 3.100 à 3.400 fr. de ben en visjes tegen 1.400 à 1.600 fr. de ben.

Kabeljauw mijnde men tegen 4.000 à 4.300 fr. de ben en gul tegen 3.000 à 3.700 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 3.100 à 3.350 fr. de ben geveild en kleine wijting tegen 2.100 à 2.400 fr. de ben. Grote zandschar bekwam 1.600 à 1.800 fr. de ben en kleine zandschar 1.200 à 1.300 fr. de ben, wijl voor knorhaan 800 à 1.000 fr. de ben werd betaald. Een partij rog werd tegen een mooie prijsnotering aan de koper gebracht. Moerrog haalde 3.500 à 3.600 fr. de ben, tilten 2.500 à 2.700 fr. de ben en scherpstaarten 2.750 à 3.000 fr. de ben. Doorn- of speurhaai werd aan 2.300 tot 2.500 fr. de ben genoteerd, zeehond aan 1.400 tot 1.750 fr. de ben en zandhaai à 300 tot 700 fr. de ben.

Een ruime belangstelling vanwege de handelaars en een matige prijsnotering kenmerkten de woensdagmarkt.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
11 juni	5.670	493.670
14 juni	11.964	631.093
16 juni	10.275	733.547

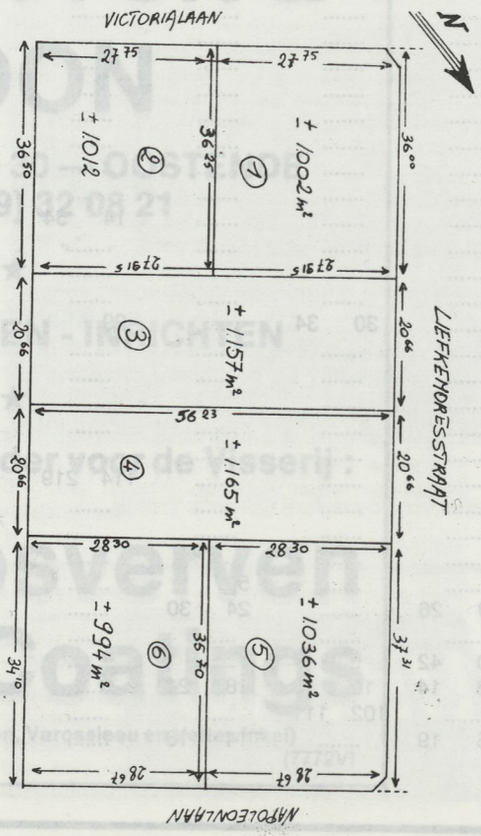
GARNAALAANVOER

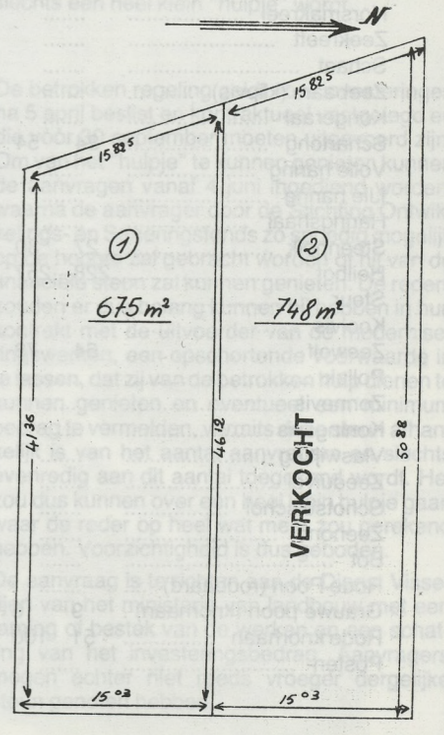
NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
16 juni	117	22.716	170	187

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

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





VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	14 juni		14 juni		15 juni		15 juni		16 juni		16 juni		14 juni		16 juni	
Tarbot grote	240	269	268	280	.....		248	268	247		268	278	308	318	314	328
Tarbot middel	219	229	246	270	.....		240	268	200	220	242	246	250	270	260	300
Tarbot klein	129	151	201	241	.....		200	210	160		196	212	.....		.....	
Griet groot	172	211	240	248	.....		247	250	202	210	245	248	170	220	210	250
Griet middel	138	177	140	189	.....		190	194	139		184	196	.....		.....	
Griet klein	125	129	108	122	.....		133	142	113		140	146	.....		.....	
Schelvis groot	58		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	53		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	29	38	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	100	105	.....		.....		.....		63	70	.....		.....		.....	
Heek middel	72	85	.....		.....		.....		45	60	.....		.....		.....	
Heek klein	35	48	.....		.....		.....		24	37	.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	.....		.....		.....		.....		65		.....		.....		.....	
Rog I	.....		.....		.....		.....		.....		.....		75	85	70	72
Keilrog	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog	66	82	93	96	99		88	92	.....		58	64	.....		.....	
Tilten	60	80	86	90	92		77	82	.....		48	50	70	80	50	54
Scherpstaart	37	82	94	102	83		84	91	36	75	56	62	70	75	55	60
Halve mans	.....		56	59	.....		48	52	.....		34	42	75		55	
Teelt	.....		51	54	.....		48	60	.....		39	42	.....		.....	
Katrog	13	18	26	28	.....		30	36	14		20	26	.....		.....	
Kabeljauw	44	71	68	74	63	72	60	68	54		60	64	76	85	80	86
Gul (groot)	52	63	64	66	56	58	58	60	55		50	54	55	65	60	74
Gul (middel)	46	51	50	58	43	50	50	56	.....		50	56	.....		.....	
Gul (klein)	26	41	30	33	33	43	24	30	.....		24	30	.....		.....	
Hozemondhamme	100	246	108	256	.....		95	255	83	259	76	245	.....		.....	
Wijting groot	42	71	48	56	58	65	50	55	48		46	52	56	60	62	67
Wijting klein	32	41	24	29	38	42	30	33	.....		27	30	35	38	42	48
Schar	14	30	14	24	20	36	18	24	.....		12	16	11	45	25	35
Steenschol	22	135	.....		53	130	.....		16	96	.....		.....		.....	
Zeehaai	7	55	40	46	26	57	55		.....		.....		12	17	6	14
Hondshaai	12	24	.....		48		.....		.....		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		44	48	46	50
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	24	54	.....		.....		.....		14	54	.....		.....		.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	27	30	.....		30	34	.....		29		.....		.....		.....	
Heilbot	228	257	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	64	73	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		114	219	.....		335	345	330	340
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		50		.....		44	52	.....		.....	
Zeehond	.....		19	26	.....		24	30	.....		9	14	34	38	28	35
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		10	12	10	14
Rode Poon (roobaard)	.....		30	42	.....		.....		.....		6	42	65	75	70	85
Grauwe poon (knorhaan)	9	6	8	14	10	13	18	21	.....		6		7	12	16	20
Rode knorhaan	51	100	.....		102	111	.....		.....		.....		.....		.....	
Posten	.....		16	19	.....		14	16	.....		10	14	.....		.....	

NEDERLAND

Aan de donderdagmarkt van 10 juni werd aangevoerd: 555 kg tong; 22 kisten tarbot en griet; 1.423 kisten kabeljauw; 144 kisten wijting; 97 kisten schol; 81 kisten schar; 114 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 14,60-12,59; grote tong 18,99-18,74; grootmiddel tong 21,50-20,59; kleinmiddel tong 18,59-17,07; tong één 11.98-11,65; tong twee 9,52-9,29.

Per 40 kg.: steenbolk 65-57; poontjes 26; bot 30-26; haai 142-132; tarbot 529-360; griet 456-288; kabeljauw één 126-96; kabeljauw twee 144-98; kabeljauw drie 124-94; kabeljauw vier 116-98; kabeljauw vijf 114-98; schol een 130-96; schol twee 114-108; schol drie 138-106; schol vier 96-72; schelvis vier 94; wijting drie 120-82; schar 59-35; tongschar 186-72; horsmakreel 45-40; rode poon een en twee 220-172; rode poon drie 144-132.

Aan de vrijdagmarkt van 11 juni werd aangevoerd: 4.555 kg. tong; 76 kisten tarbot en griet; 3.674 kisten kabeljauw; 3 kisten koolvis; 33 kisten schelvis; 515 kisten wijting; 961 kisten schol; 138 kisten schar; 19 kisten makreel; 272 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 14.13-12,66; grote tong 19,44-18,00; grootmiddel tong 21,70-21,24; kleinmiddel tong 17,50-16,75; tong één 12,84-12,03; tong twee 10,23-9,31; zalm 15,00-11,70.

Per 40 kg.: witte koolvis drie 84; steenbolk 60-40; tongschar 160-48; haai 132-58; schartong 57; horsmakreel 60,00-10,20; krab 57; poontjes 45-26; rode poon één én twee 214-180; rode poon drie 170-96; tarbot 513-396; griet 478-268; kabeljauw één 134-95; kabeljauw twee 160-132; kabeljauw drie 112-94; kabeljauw vier 110-94; kabeljauw vijf 122-76; schelvis twee 84; schelvis drie 134-72; schol één 124-82; schol twee 138-100; schol drie 128-100; schol vier 102-78; wijting drie 108-70; makreel twee 114-82; schar 65-30; hammen 560-496; wolf 220-132; bot 28.

Aan de maandagmarkt van 14 juni werd aangevoerd: 5.775 kg. tong; 42 kisten tarbot en griet; 2.598 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 329 kisten wijting; 872 kisten schol; 83 kisten schar; 11 kisten makreel en 142 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 14.23-12.56; grote tong 20.46-19.74; grootmiddel tong 21.65-20.39; kleinmiddel tong 16.98-16.39; tong een 11.66-10.87; tong twee 9.69-8.37; zalm 11.59-10.52.

Per stuk: kreeften 25.18.

Per 40 kg.: hammen met kop 204; rode poon drie 112-40; mullets 252-250; roggen 186-114; tarbot 530-338; griet 505-286; kabeljauw één 135; kabeljauw twee 134-102; kabeljauw drie 112-96; kabeljauw vier 120-106; kabeljauw vijf 124-98; schelvis drie 140; schelvis vier 104; wijting drie 132--94; makreel twee 92-70; schar 70-44; tongschar 233-68; steenbolk 77-52; krab 40; haai 132; horsmakreel 22-20; poontjes 44-26.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

EEN "hulpje" VOOR DE NEDERLANDSE KOTTER-RONDVISVLOOT !

Uit de bijna ledige kas van de Nederlandse Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds zou ongeveer 60 % gehaald worden ten voordele van de traditionele rondvisvloot die onder meer te Katwijk alleen reeds, sinds 5 april, met 15 vaartuigen stilligt, omdat men uit de algemene onkosten niet komt. Deze 60 % zouden dan 250 duizend gulden of aan de officiële muntkoers zo een 4,4 miljoen B.fr. betekenen.

Het is natuurlijk niet de rondvissersvloot uit Katwijk alleen, die niet meer aan haar trekken komt. Integendeel is dit een algemeen verschijnsel. De 4,4 miljoen B.fr. is dan ook maar te zien als een "hulpje", een symbolisch gebaar. Men zou op een gedeelte van dit geld beroep kunnen doen voor het helpen financieren van de noodzakelijke investeringskosten voor modernisatie en aanpassingen voor de betrokken rederijen. Er zit echter een addertje onder het gras, namelijk, dat men hoogstens recht heeft op één derde der investeringskosten, maar, in geval de 4,4 miljoen niet toereikend zijn voor al de gegadigden, wordt men slechts pondsgewijs betaald, naar gelang het aantal beroepers op de steun. Dat wil zeggen, dat het evengoed een peulschilletje kan worden wanneer te velen beroep doen op deze hulp zodanig, dat het nog slechts een heel klein "hulpje" wordt.

De betrokken regeling geldt voor investeringen na 5 april beslist en kontraktueel vastgelegd en die vòòr 30 september moeten uitgevoerd zijn. Om van het "hulpje" te kunnen genieten kunnen de aanvragen vanaf 4 juni ingediend worden, waarna de aanvrager door de Stichting Ontwikkelings- en Saneringsfonds zo spoedig mogelijk op de hoogte zal gebracht worden of hij van de financiële steun zal kunnen genieten. De reders zouden er dus belang kunnen bij hebben in hun kontrakt met de uitvoerder van de moderniseringswerken, een opschortende voorwaarde in te lassen, dat zij van de betrokken hulp dienen te kunnen genieten en eventueel een minimum bedrag te vermelden, vermits deze steun afhankelijk is van het aantal aanvragers en slechts evenredig aan dit aantal toegekend wordt. Het zou dus kunnen over een heel klein hulpje gaan waar de reder op heel wat meer zou gerekend hebben. Voorzichtigheid is dus geboden.

De aanvraag is te richten aan de Dienst Visserijen van het ministerie van landbouw met een raming of bestek van de werken en een schatting van het investeringsbedrag. Aanvragers mogen echter niet reeds vroeger dergelijke steun genoten hebben.

HONDERDEN MILJOENEN INVESTERINGEN IN NEDERLAND VOOR DIEPVRIESTREILERS EN KOELRUIMTEN

Het ene gaat moeilijk zonder het andere. De grote Nederlandse diepvriestreilers van meer dan 70 meter, thans gevolgd door de allergrootste, de 78-meter "Peer Sluis" KW.80 met een hoofdmotor van... 4000 PK ! en die voornamelijk op makreel werden en zullen worden ingezet, kunnen niet buiten het feit, dat men moet beschikken over een aangepaste diepvriesruimte.

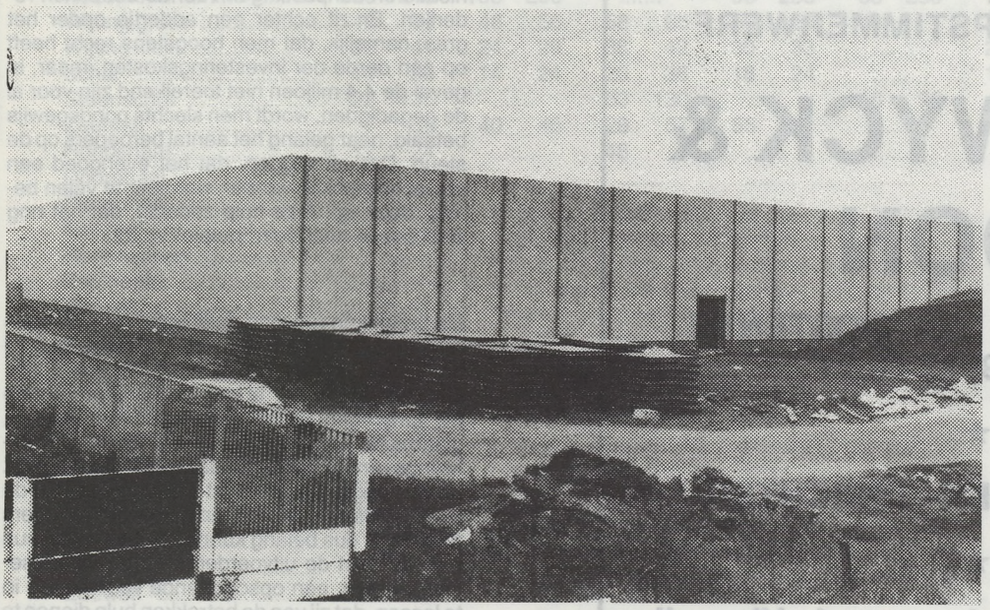
De makreel wordt wel aan boord van deze grote ultra-moderne hektreilers gediepvriesd, maar, om het hoofd te kunnen bieden aan het wel en het wee van de internationale afzetmarkt, moet eveneens over de nodige diepvriesstockageruimte beschikt kunnen worden. Aldus hebben de betrokken rederijen, "Cornelis Vrolijk", Kennemerland en verder Parlevliet en Van der Plas zich grote financiële inspanningen getroost voor de verbouwing van de bestaande koelruimten, moderniseringen en nieuwbouw.

Aldus zal de diepvriesstockagekapaciteit te IJmuiden gevoelig opgetrokken worden. Voor de Rederij Kennemerland wordt een diepvriesruimte opgetrokken met een kapaciteit van meer dan 22 duizend m3. De rederij Cornelis Vrolijk verdubbelt de diepvrieskapaciteit van de bestaande, terwijl bij Parlevliet en Van der Plas aan de bestaande 6 duizend m3, nog eens 5 duizend m3 toegevoegd wordt.

Eén en ander is ook wel ingegeven door het plotseling uitvallen van de uitvoer van diepgevroren makreel naar het West-Afrikaans land van Nigeria. Dit land met zijn 90 miljoen inwoners was een praktisch niet te verzadigen afnemer tot men plots in dit land een einde diende te



stellen aan de invoer bij gebrek aan buitenlandse deviezen. In afwachting dienden de grote Nederlandse rederijen aldus hun stockagemogelijkheden te verruimen. Dit is natuurlijk een financiële tegenvaller voor betrokken rederijen omdat nu investerings- en stockagekosten de prijs van de diepvriesmakreel komen verzwaren. Voor de Nederlandse minister van landbouw en... visserij weer eens een gelegenheid om zijn stokpaardje te berijden en te wijzen op de grote risiko's van de ongebreidelde investeringen door de betrokken rederijen, met de daarbij gaande waarschuwing dat men later liefst niet op de Nederlandse regering dient te rekenen voor bijstand of tussenkomst als het ergens financieel te zwaar wordt.



De nieuwe koel- en diepvriesruimten voor de rederij Cornelis Vrolijk

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN !

VLAGGETJESDAG IN NEDERLAND

Vlaggetjesdag te IJmuiden in Nederland. Grote opkomst daar het weder enigszins medezat, maar natuurlijk niet meer de massa van vorige jaren. Daarvoor ontbreekt een voornaam pigment, namelijk een EEG-toelating voor het vissen op de groene nieuwe zomerharing. Het is daarom ook, dat de voorzitter van het Produktschap voor Vis en Visprodukten, de heer Hazekamp tijdens de officiële opening van zaterdag 12 juni, vlaggetjesdag terzelfdertijd als een protestdag in die zin zag.

▲

Op vlaggetjesdag in IJmuiden werd eveneens de spitsvondigheid en het aanpassingsvermogen, evenals de handelsgeest van de Nederlandse visser in de goede verf gezet. Inderdaad, niettegenstaande het verbod om op haring te vissen, kan de Nederlandse visser het toch nog altijd waar maken om nieuwe mogelijkheden te ontdekken en in de praktijk om te zetten.

▲

Vlaggetjesdag, die in feite de Dag van de Nederlandse visserij is, werd officieel geopend door de burgemeester van de gemeente in Velsen, de heer Molendijk. Het is inderdaad op het grondgebied van de gemeente Velsen, dat de IJmuidense mijninstallaties en afslag liggen. Ook deze spreker betreurde de afwezigheid van de haring, maar wees er toch op, dat men de vis en de visserijbedrijvigheid in IJmuiden niet klein kan krijgen.

▲

De heer Tankink plaatsvervangend directeur-generaal van het ministerie van landbouw en visserij bracht enkele gemeenplaatsen aan het licht, waaraan de visserij geen brood heeft. Hij wees er op, dat de vrijheid voor de visser op zee verdwenen is en dat men dan ook van de mogelijkheden, die er nog overbleven, gebruik moet maken. Deze mogelijkheden waren onder meer het vissen op onderbeviste en niet in beperkingen opgenomen soorten, het sluiten van overeenkomsten met andere landen, samenwerking met firmas uit het buitenland, tussen handel en producent, enz. Al gemeenplaatsen waarbij het ministerie van landbouw en visserij zich buiten weet te houden en vooral geen sprake van steun noch hulp. Met andere woorden, ons ministerie rekent er op, dat de visser wel zijn plan zal trekken, ook al vallen hierbij veel slachtoffers.

▲

Aan de uitstalkraamtjes opgesteld ter gelegenheid van Vlaggetjesdag, kon men toch lekkere zeevisprodukten krijgen, maar voor een broodje met een haringfilet of een kadetje met een lekkernij moet men toch diep in de beugel tasten. Van drie tot vier gulden is toch geen kleinigheid meer ! Het zal wel meer de handel dan de visser zijn, die hieraan verdiende.

Vlaggetjesdag gaf eveneens de gelegenheid om het opleidingsschip van de Nederlandse zeekadetten te bezichtigen. Hierdoor lag de "Koningin Juliana" speciaal aan de kade afgemeerd. Ook de "Willem Beukels" eveneens van de zeekadetten mocht het publiek bezoeken.

VERSCHEIDENE KUSTVISSERS MET ONDERMAATSE NETTEN IN OVERTREDING GENOMEN

Door de Zeemacht die, volgens de wet van 10/10/78 tegen het vissen in de Belgische twaalf-mijlszone met ondermaatse netten moet optreden, werd in de nacht van maandag 14 op dinsdag 15 juni kontrole uitgeoefend op de schepen van de eigen kustvisserij. Ze hebben hierbij geen bot gevangen, maar tong in de werkelijke en figuurlijke betekenis van het woord.

In de vroege morgen van dinsdag werden achtereenvolgens een ganse rij kustvissersvaartuigen die op tong visten door de mijnenveger „Rochefort" gekontroleerd. Hierbij werden de N.700, de N.788, de O.150, O.104 en de O.77 in overtreding genomen. De O.77 voor ondermaatse netten en de andere vaartuigen voor ondermaatse netten en het aan boord hebben van ondermaatse vis.

De hoofdnetten werden op gebied van maaswijdte reglementair bevonden, maar in de kuil van de netten waren versperringsnetten aangebracht met ondermaatse wijdte, hetgeen men met de naam van binnenkuil aanduidt. Van een bepaald vaartuig was zelfs de kuil van het hoofdnet ondermaats.

Voor de ondermaatse vis zijn het de Waterschoutsdiensten die een P.V. dienen op te stellen en dit aan het Parket van de Prokureur des Konings voor vervolging dienen over te maken. Voor de ondermaatse netten is het de Zeemacht, die de overtreding vaststelt en doorstuurt aan de Prokureur. Verleden week nog werd de N.349 voor zelfde feiten in overtreding genomen.

Op het gebruik van ondermaatse netten, hetzij van het hoofdnet of door een versperringsnet (binnenkuil) staan er straffen van 1.500 tot 40.000 fr. boete. Deze boeten moeten thans vermenigvuldigd worden met het koëfficient „60" zodat de minimumboete 90 duizend fr. wordt en de maksimumboete 2,4 miljoen fr. Voor het aan boord hebben of houden van ondermaatse vis belopen de boeten van 400 tot 4.000 fr. wanneer het vissen tussen zonsondergang en zonsopgang gebeurde en overdag van 200 fr. tot 2.000 fr. Ook deze bedragen moeten met zestig worden vermenigvuldigd, zodat het hier dus eigenlijk gaat over boeten van 12 duizend tot 120 duizend fr. De twee boeten, namelijk voor het gebruik van ondermaatse netten en voor het aan boord hebben van ondermaatse netten, mogen samengevoegd worden. Het kan dus heel kostelijk uitvallen.

Aan boord van één kustvissersvaartuig werd 39 kgr. ondermaatse tong aangetroffen en aan boord van een ander vaartuig 9,5 kgr.

REDERS, GEBRUIK UW VERSTAND

We kunnen zeker de aktie van de Zeemacht niet afkeuren. Inderdaad waar men op de buitenlandse vaartuigen jaagt voor overtredingen op de visvangstreglementen, is het normaal eveneens de hand te houden aan de reglementen voor de eigen visserij. Ook in de andere landen vooral in Groot-Brittannië, wordt onverbiddellijk tegen de eigen visserij opgetreden.

Wij vinden het anders ergens wel jammer dat sommigen van onze eigen kustvisserij de mond vol hebben over illegale visserij door Nederlandse vissersvaartuigen, terwijl zij zelf regelmatig in overtreding vissen. Als voornaamste reden voor het weren van de grote vaartuigen uit de twaalf-mijlszone gebruikt men het argument van de bescherming van de kleine vis, van de aanwezigheid van paaiplaatsen, kinderkamers, enz... Het is dan ook onbegrijpelijk en zelfs onaanvaardbaar dat zelfde mensen plots doof worden voor deze argumenten wanneer het om hun eigen zogezegd voordeel (?) gaat. In werkelijkheid heeft geen enkel visser voordeel aan het aan de haak slaan van ondermaatse vis. Het is ten slotte de eigen ruiten, dat men ingooit. Men belet op deze manier dat de kleine en allerkleinste tong tot een zekere grootte komt of tot paairijpheid. De betrokken vissers verspelen aldus de kans zelfde kleine tong, later onder een duidelijk groter handelsformaat in het net te krijgen, of van de voortzetting van de, tot paairijpheid gekomen kleine tong, te genieten. Het instellen van een verbod op het vangen van ondermaatse tong, dat wil zeggen van het gebruik van ondermaatse netten of van het aanbrengen van versperringsnetten is dus ten zeerste nuttig voor de visserij in het algemeen en dus eveneens voor onze kustvissers. Aan deze logika kunnen wij niet buiten en zullen ons dus zeker onthouden van aanvallen op de Zeemacht zoals we dit onlangs medemaakten vanwege bepaalde pers en het informatieblad van de reders. Wij hebben het algemeen belang van ONZE visserij in het bijzonder en van DE visserij in het algemeen op het oog, en kunnen het alleen spijtig noemen, dat bepaalde vissers hierin zo kortzichtig zijn.

Hoe onaangenaam het ook moge klinken, is het de plicht van de Hogere Maritieme Overheid onmeedogend op te treden tegen de aanvoer van ondermaatse vis en bijzonderlijk tong. Het valt tevens te betreuren dat een Rederscentrale zuiver uit snobisme om goed te staan met de overtreders, de reders niet wijst op de noodzakelijkheid, het nut en dus het groot belang van die maatregel. En dan zou kunnen opgetreden en verdedigd worden in gevallen als deze van de Z.502, waar een schipper zonder foutief te zijn, willekeurig beboet wordt.

Want in zo'n geval is het de plicht van de Rederscentrale principieel de verdediging op te nemen opdat op internationaal vlak gelijkvormig zou opgetreden worden, maar niet de journalisten van dagbladen op te jagen tegen de Zeemacht of Maritieme Autoriteit die hier terecht optreedt tegen markante misbruiken.

Ook zouden de stedelijke politie en waterschouten de viswinkeliers in overtreding moeten nemen, die ondermaatse tong verkopen en dan nog tegen prijzen die gaan van 160 fr. tot 200 fr. per kg. En die verkoop geschiedt dan ook aan restaurants.

Dat sommigen, om in de gratie te staan van overtreders, het zo niet willen, kan slechts dubbel betreurd worden, want wat blijft er dan nog over van het gezag van een beroepsorganisatie tegenover de overheid?

OVERVAARTEN OOSTENDE - DOVER

SCHEPEN

Voor de week van 20.6 tot 26.6.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 20.6.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 06.00, te 09.00, te 18.00 en te 21.00 u.
- Dagelijks te 03.00 u., behalve op 20 en 21.6.82
- Dagelijks te 13.45 en te 23.59 u., behalve op 26.6.82
- Op 26.6.82 bijk. afv. te 12.00 en te 15.00 u.
- 0p 25.6.82 bijk. afv. te 12.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
- Dagelijks te 01.30 u.
- Dagelijks te 05.15 u., behalve op 20.6.82
- Dagelijks te 19.30 u., behalve op 26.6.82.

Afvaarten uit Dover Western Docks :
- Dagelijks te 11.40 en te 15.30 u.
- Dagelijks te 19.10 u., behalve op 26.6.82.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 20.6.82
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 20 en 21.6.82
- Op 25 en 26.6.1982 bijk. afv. te 16.00 u.

Afvaarten uit Folkestone :
- Dagelijks te 18.45 en te 23.55 u.
- Dagelijks te 22.30 u. behalve op 26.6.82.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
- Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50, te 16.35 en te 19.40 u.
- Op 26.6.82 bijk. afv. te 06.50 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.
- Op 26.6.82 bijk. afv. te 08.25 u.



BRIEVENBUS – BRIEVENBUS

NOG DE OVERDREVEN KOSTEN VOOR DIENSTVERLENING IN BRITSE HAVENS

Men schrijft ons.

Naar aanleiding van het feit dat een schroef onder water, via duikershulp diende vrij gemaakt te worden, werd door „Celtic Sea-Services" te Birkenhead, voor een prestatie van ongeveer één uur, 225 pond in rekening gebracht of ongeveer 19 duizend B.fr. Informatie bij de betrokken firma wees uit, dat, wat ook de werkelijke duur van de geleverde prestaties betreft, men hiervoor een volledige dagprestatie aanrekent.

Het antwoord luidt tekstueel:

„This is a standard-charge for any time worked from 8 a.m. till 16 p.m.".

Na 16 uur worden er nog ekstra kosten bijgerekend! Bepaalde personen vragen zich af of sommige Belgische firma's die onder meer in Engeland tussenpersoon spelen voor het leveren van brandstof, vervoer en lossen van vis en dergelijke meer, hier niet in betrokken zijn.

Men kan zich hierbij toch wel de vraag stellen waar de Rederscentrale, die anders de mond vol heeft over dienstverlening aan haar leden, hier nu blijft om zich te bezwaren tegen deze schandelijke en schadelijke praktijken, of op te komen voor de werkelijke belangen van onze reders.

In Engeland maken al te veel firmas en personen schromelijk misbruik van dienst- en hulpverlening aan onze vissers en vaartuigen om onverantwoorde sommen aan te trekken. Betaalt men niet, dan legt men U aan de ketting, of er wordt U alle hulp ontzegd. Met andere woorden men zet U het mes op de keel en verplicht U tot betaling.

Reders vermijdt dan ook zoveel mogelijk Engelse havens als overslag- of losplaatsen en tracht U zelf te verenigen voor dienstverlening. Ook het containervervoer schijnt een monopolie in bepaalde handen te worden, waardoor al te gemakkelijk misbruiken ontstaan of kunnen ontstaan. Thans betaalt men reeds 70 duizend fr. voor het gebruik van een container, waarbij dan nog het gebruik van bennen en andere toevoegelijke kosten bijkomen die ook al 45 fr. per kist kosten.

Onze vissers moeten beter beschermd worden en zijn er ten slotte niet om op één of andere manier uitgebuit te worden.

Ene die het goed weet

Nota der Red.: Wij verwijzen dienaangaande naar onze artikels in onze bladen van 21 en 28 mei verschenen en ook naar het artikel over de hoge kosten bij de verkoop in Engelse havens. We raden onze reders aan goed hun rekeningen na te gaan en hun schippers strakke richtlijnen te geven en hen eerst te raadplegen vooraleer iets te laten doen, daar het achteraf te laat is.

KARIKATUUR OF HUICHELARIJ OP EXAMENS TER VISSERIJ TE OOSTENDE?

Men schrijft ons:

Voor het ogenblik lopen de examens ter visserij in de zeevaartschool te Oostende, zowel voor de afdeling dek als voor de machineafdeling. Het past hier de werkwijze even door te lichten.

Dit examen is de grootst opgevoerde show die men zich kan indenken en het getuigt van de grootste huichelarij. Ziehier enkele voorbeelden:

Voor de afdeling dek komen de leerlingen van de vissersscholen Ibis, Paster Pype, Bauwens, Nieuwpoort en Heist voor een centrale jury die onpartijdig (sic) moet oordelen. In deze jury, voorgezeten door een gepensioneerde ambtenaar, zitten zowel directeurs (het liefst zoveel mogelijk) als gepensioneerden. De ingestuurde vragen worden vooraf bij de leerlingen zodanig ingeoefend dat ze de antwoorden van buiten kennen. Nog komischer: ze worden in het geheim (sic) vooraf aan de bevriende scholen uitgewisseld en dan ingedrild. Dit zijn dan de zogenoemde „rode" of „elleboogvraagjes". De kandidaten herkennen deze dadelijk op het examen en kunnen niet nalaten hun vreugde over deze herkenning met elkaar te uiten. Met strenge huichelachtige directeursgezichten worden de examens dan „verbeterd" en de leerlingen erdoor gesleurd, elkeen alles van elkaar wetend en toch doen alsof alles ernst is.

Haalt een leerling van een bepaalde school, in weerwil van alle vooraf getroffen maatregelen het niet, dan is de betrokken leraar te beklagen. Hij wordt op de bureau van de directeur ontboden en krijgt alle schuld op zijn hoofd, zonder mogelijk verweer en met het dreigement van een slecht uurrooster voor het volgende schooljaar. De andere scholen hebben immers zoveel geslaagden meer. Waarom ook geen vraagjes uitwisselen? In de machineafdeling ligt de zaak even zo slecht en daar komt zelfs nog bij, dat de kandidaten vooraf weten als ze niet slagen ze toch een vergunning krijgen voor schepen van 1.000 pk. Waarom dan examens doen?

Is dit alles niet je reinste huichelarij? Wanneer komt hier een einde aan dit geknoei, heren ministers, reders en directeurs? Wie waagt het hier in te grijpen?

Een relatie uit het „milieu".

BELGIE

De Z.319 verkocht 14 dagen geleden te Grimsby en zette ongeveer 720 van onze bennen in de markt. Door dit vaartuig werd een brutobesomming gemaakt van 1,1 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde per ben van zowat 1.540 fr. De vraag stelt zich hoeveel daarvan in algemene onkosten verging.

FRANKRIJK

In de Franse vissershaven Lorient zijn thans bijna 240 vissers bij de werklozensteun ingeschreven. Niettegenstaande dit feit, houdt men thans, onder leiding van de syndikaten, de grote industriële treilers aan wal omdat er niet genoeg verlofdagen ingelegd worden ! Anderzijds kunnen sommige treilers niet in zee steken omdat ze niet aan een komplete bemanning geraken ! Men zou bijna denken dat voor velen de dop ook zijn charmes heeft. Nochtans zou Mitterand en Co de werkloosheid oplossen. Wanneer zullen ze sommige vakbondleiders als opruiers in de bak steken ?

▲

Zes reders-schippers hebben te Marseille een coöperatieve gesticht voor de bouw, uitbating, aankoop van toeleveringen, enz... van hun vaartuigen. De zes nieuwe vaartuigen die door één enkele werf gebouwd werden, zijn zusterschepen van 25 m., in hout gebouwd met een motor van 430 Pk, met gekoelde visruimen op — 2° met 50 m3 inhoud. Zij kunnen 12 duizend l. gasoile aan boord nemen, waarmede zij 10 dagen in zee kunnen verblijven. Er is akkomodatie voor 6 personen aan boord.

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

HET SYMBOLISCH KRUIS VAN HET „EREPARK" TE OOSTDUINKERKE

Wanneer men het erepark van het Nationaal Visserijmuseum bezoekt, komt men onder de indruk van het enorm aantal vissersnamen die op sobere platen vermeld staan.

Allemaal namen van eenvoudige mensen die om den brode de vissersstiel hebben bedreven en hierbij hun leven verloren hebben.

De honderden namen zouden met nog evenveel aangevuld kunnen worden moesten alle slachtoffers er vermeld staan.

Men weze echter dit indachtig: de ingebeitelde namen zijn alleen deze waarvan het stoffelijk overschot nooit werd teruggevonden.

Het graf van die slachtoffers is Gods wijde zee, waar geen houten kruisje of marmeren graf U zegt wie er onder ligt, of hij arm of rijk was!

Deze, en nog zoveel anderen, mogen we niet vergeten.

Wat niet alleen ons, kustbewoners, maar de vele „landelijke" bezoekers, het meest aangrijpt is het wrakschip dat op het erepark werd neergelegd, de kop van een houten vaartuig, met zware blote ribben die zo armzalig de lucht insteken en nog slechts verbonden zijn door een stuk kiel en door enkele huidplanken.

Velen hebben zich reeds de vraag gesteld: „Is dit een Belgische vissersboot geweest? Hoe oud zouden de resten van deze boot wel zijn? Is dit schip werkelijk bij een ramp gebleven?"

Op deze, en nog veel meer vragen, kunnen we het volgende antwoorden.

Dit houten vissersvaartuig werd gebouwd te Oostende op de scheepswerf van Henri Deweert in 1930 en dit in opdracht van reder Verleene Felix.

Het schip had een kiellengte van 20 m. (23 m. van voorsteven tot achterspiegel) en had een bruto-tonnage van 68,35 ton.

Er werd een Deutz Diesel motor ingebouwd van 150 pk. (drie cylinder, 300 toeren per minuut, agentschap huis Valcke)

Het vaartuig kreeg het nummer O.128 en de naam „Reine des Anges". Het was een sterk vaartuig, dat door reder Verleene, en zijn zoon Engel, in dergelijke nette toestand onderhouden werd, dat dit vaartuig als de „parel" van de vloot werd betiteld!

De visserij werd bedreven in het kanaal, de Witte Bank, terwijl het vaartuig gedurende de wintermaanden ingezet werd voor de haringvangst.

Bij het uitbreken van het oorlogsgeweld, in mei 1940, was de O.128 op visvangst in het kanaal, kon de thuishaven Oostende niet meer bereiken, werd opgejaagd door de Duitsers van de ene haven naar de andere, en belandde uiteindelijk in La Rochelle, waar het door de Duitsers in beslag werd genomen. Heel de oorlog werd het schip door de bezettende macht gebruikt en... verwaarloosd!

Toen vader Felix en zoon Engel in 1945 hun vaartuig terugvonden, was het voor hen een katastrofe. Het schip was totaal onttakeld, stond half vol water en was beschadigd aan de romp, had afgesplinterde kimkielen, enz.!!

De hoogst nodige herstellingswerken en het terug op gang krijgen van de motor werden in La Rochelle uitgevoerd. Dit om de reis naar Oostende te kunnen ondernemen.

In de thuishaven werden de verdere herstellingen op de scheepswerf voltrokken.

Terug opgeknapt bedreef de O.128 verder de visserij tot in 1963. Romp en motor hadden dus de ouderdom van 33 jaar bereikt.

De familie Verleene liet dan een nieuw stalen vaartuig bouwen op de scheepswerf Seghers te Oostende.

„Reine des Anges" had zijn taak volbracht.

Het vaartuig werd onttakeld maar belandde in Nieuwpoort waar er nog een liefhebber was die de motor voor reserve stukken kon gebruiken. Eenmaal de motor uit het schip zette men de romp, dit voor afbraak, in de havengeul op een „droogvallende" plaats ter hoogte van het „Kattesas".

Dek en rompplanken werden afgebroken en verkocht, maar... de verdere afbraak bleef steken.

Alleen „voor"- en „achter"steven en enkele planken aan de kiel bleven er liggen.

Dit duurde jaren.

Het wrak bleef maar aan het „Kattesas" liggen als trekpleister voor schilders en fotografen.

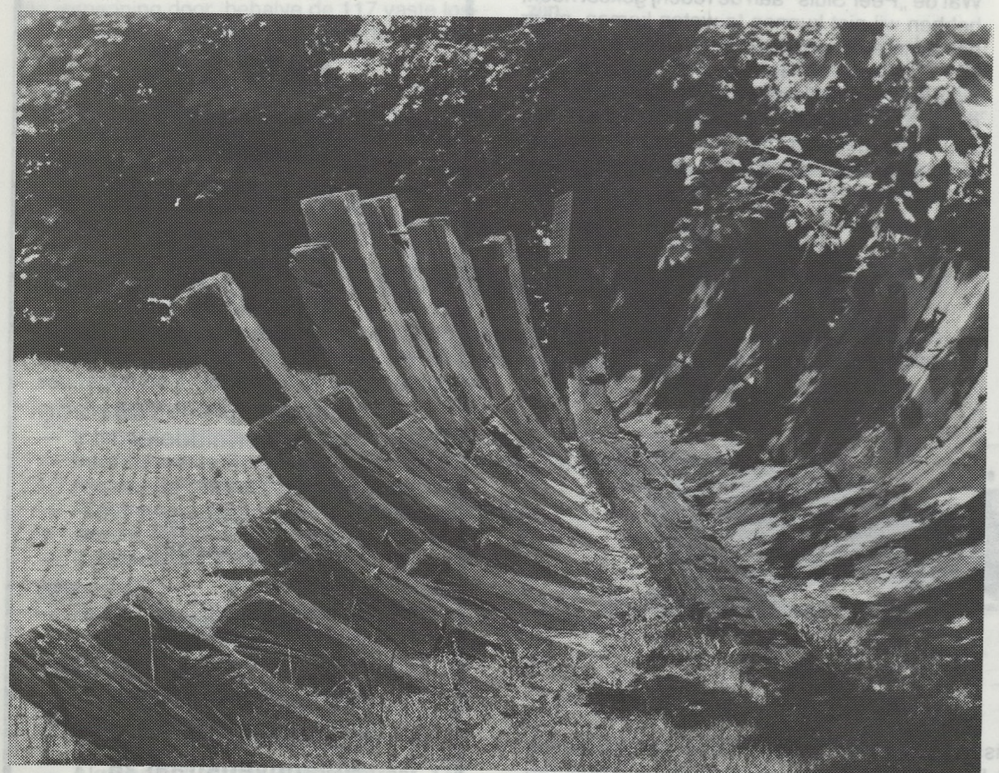
Uiteindelijk viel dan de blik van de Heer H. Loones, burgemeester en stichter van het Nationaal Visserijmuseum op deze overblijfselen.

Burgemeester Loones kreeg de uitzonderlijke gedachte, de voorsteven met ribben en de halve kiellengte op het erepark te plaatsen!

Een beter symbool voor het vissers ereplein kon zeker nooit gekozen worden.

Een dergelijk sprekend en prachtig monument doet menig beeldhouwer en kunstminner verrast opkijken.

Jef VERBANCK.



Dit zijn de resten – de voorsteven en kiel met vorenste ribben van het schip – die op het erepark van het Visserijmuseum te Oostduinkerke, als symbolisch kruis, neergelegd werden.
(Fotografie Leerman-Oostduinkerke)

GEVRAAGD DOOR NATIONAAL VISSERIJMUSEUM OOSTDUINKERKE

Wie kan ons helpen aan een „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak", editie 1980? Dit boekwerk is bestemd voor de kollektie van het Visserijmuseum.

Het kan afgegeven worden op volgende adressen:

- **het Visserijmuseum te Oostduinkerke;**
- **de verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood", Hendrik Baelskaai 27, te Oostende;**
- **de h. Jef Verbanck, Havenstraat 6 te Nieuwpoort.**

De directie van het Visserijmuseum dankt bij voorbaat de schenker.

"HET VISSERIJBLAD"

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

DE NIEUWE NEDERLANDSE „PEER SLUIS" KENDE ZIJN VLAGGETJESDAG

De overdracht van de nieuwe en grootste Nederlandse hekdiepvriestreiler „Peer Sluis" door de werf Welgelegen uit Harlingen, gebeurde te IJmuiden in de ochtend van de Dag van de Nederlandse Zeevisserij ofte Vlaggetjesdag. „Peer Sluis" KW 80 kende aldus terzelfdertijd zijn vlaggetjesdag. Dat dit ultramodern vaartuig eveneens deel uitmaakte van de vlaggetjesdag, was de overtuiging van veel bezoekers, die op zaterdag 12 juni, eventjes aan boord klommen ter bezichtiging en zich mengden onder de officiële genodigden aan boord.

„Peer Sluis" de 78-meter nieuwe diepvriestreiler is de modernst uitgeruste in West-Europa en misschien wel van het ganse kontinent. Het behoort toe aan de rederij „Kennemerland" en zal ingezet worden op de makreel en horsmakreel (poer). De Nederlandse grote diepvriestreilers hebben vorige seizoenen inderdaad schitterende resultaten gemaakt op de makreel en de Nederlandse handelsgeest had voor de nodige afzet in het buitenland gezorgd. De wakkere en zeer nuchtere Nederlander heeft dan ook op deze eerste lauweren niet liggen slapen en een nieuwe ultramoderne vloot van diepvriestreilers uitgebouwd waarvan we, onder meer vernoemen, de vorige rekordhouder in lengte die een jaar geleden in de vaart kwam, namelijk de 71 m. „Annie-Hillina" van de rederij Parlevliet en Van der Plas.

De laatste technische snufjes en nieuwigheden vonden een verwending aan boord van het nieuwe vaartuig. Zo zal ook de verpakking van de ingevroren produkten mechanisch gebeuren. De invrieskapaciteit van deze treiler is 125 ton per 24 uur. Dat is meer dan het dubbele van de Britse diepvriesschepen, die in het begin der zeventiger jaren gebouwd werden en nu de strijd niet meer aankunnen en dienen op te liggen, gesloopt of aan het buitenland verkocht. Onze Noorderburen bleven echter bij deze pakken niet zitten.

„Peer Sluis" heeft een hoofdmotor van 4.000 p.k. en een 24-koppige bemanning. Het bevel zal gevoerd worden door de 36-jarige schipper uit Katwijk, schipper A.P. Jonker. Behalve de enorme apparatuurkamer in de brug, konden de vele genodigden en vlaggetjesdagbezoekers die een rondgang deden op het schip, de ogen wijd open trekken in de verwerkingskamers en diepvriesinstallaties.

„Peer Sluis" het vlaggeschip van de Nederlandse diepvriestreilers, overgedragen en te bezichtigen op Vlaggetjesdag van de Nederlandse visserij, beter kon het niet passen.

ENKELE TECHNISCHE GEGEVENS

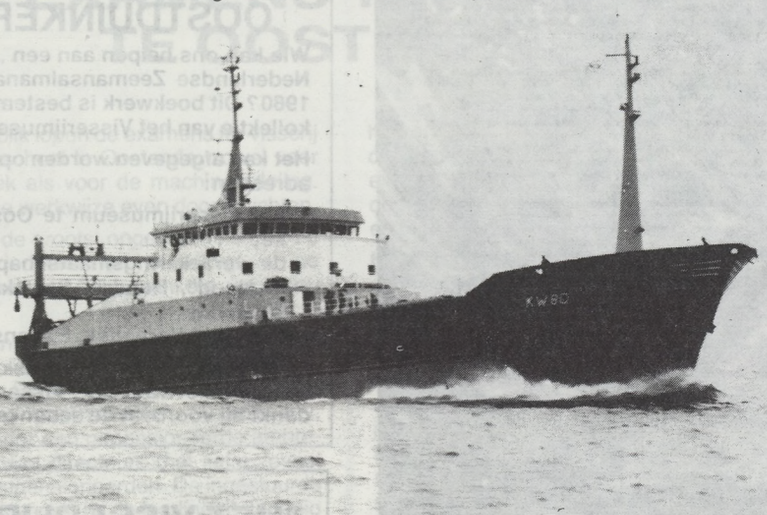
Lengte over alles 78,22 m., breedte en diepgang 5,15 m. Brutotonnemaat 1.750. De snelheid van de KW 80 is 14 mijlen.

Hoofdmotor is een Stork-Werkspoor van 4.000 p.k. en de hulpmotor is van Japanse oorsprong een „Mitsubishi" van... 1.290 p.k.!

Aan boord een elektrich aangedreven vislier waarmede men een trekkracht haalt van 250 ton en de netten worden opgetrokken met een snelheid van 75 meter per minuut, hetzij 4,5 km. per uur.

Er kan 400 m^3 zware fuel opgeslagen worden samen met nog 220 m^3 gewone gasoil. Er is een drinkwatertank van 75 m^3 en aan boord zijn eveneens viskoeltanks met een inhoud van 225 m^3 om de vis, vóór verwerking, in optimale versheid te behouden. De vis wordt naar de opslagbunkers door middel van 8 transportbanden vervoerd. De opslagbunkers bevinden zich boven de platenvriezers, zodat in alles gezorgd wordt om zo efficiënt mogelijk te werken en zo min mogelijk tijd te verliezen. De visruimen zelf, hebben een opslagvermogen van 2.650 m^3. Voor de verkoeling wordt een pekel gebruikt die een koude temperatuur van 36° C onder nul bezit.

Wat de „Peer Sluis" aan de rederij gekost heeft, hebben wij niet kunnen te weten komen, maar het zal in elk geval geen peulschilletje geweest zijn. Toegegeven dat het om kapitalen gaat waarmee werkelijk lef en durf gepaard gaan om deze in de visserij te durven investeren. Men zou bijna geneigd zijn ook maar te roepen „Oranje boven" ook al komt dit uit onze mond een beetje aarzelend naar boven.



Begin deze week maakte Nederlands grootste vissersschip, de KW 80 "Peer Sluis" van rederij Kennemerland onder commando van schipper A.P. Jonker uit Katwijk de technische proefvaart. Het is de bedoeling, dat de visgigant met een hoofdmotor van maar liefst 4000 pk komende zaterdag ter gelegenheid van de "Dag van de Nederlandse Visserij" in IJmuiden ligt afgemeerd.

Foto: "Stuurboord visserij editie"

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

Camiel VANTORRE

Echtgenoot van Mevrouw
Lia VAN KEIRSBILCK

Ere-gemeenteraadslid van Heist
Oudstrijder 1914-1918
Stichter en ondervoorzitter van de supportersclub „De Zeemeermin"
Voorzitter van de Mutualiteit
Van Gheluwe's Genootschap-Heist
Vereerd met verscheidene Militaire en Burgerlijke eretekens

Geboren te Heist op 2 juni 1899 en overleden te Knokke-Heist op 15 juni 1982.

De plechtige uitvaartmis zal plaats grijpen op zaterdag 19 juni 1982 om 10 u. in de parochiekerk van St. Antonius Abt te Heist, gevolgd door begrafenis in de familiekelder op het stedelijk kerkhof te Heist.

Personen die, bij vergetelheid geen rouwbericht zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigd, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

St. Antoniusstraat 57,
8390 KNOKKE-HEIST

"HET VISSERIJBLAD"

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

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GRIMSBY VERLOOR IN 14 DAGEN 5 MILJOEN LANDINGSRECHTEN

Door de strakke houding van het vislosserssyndikaat verloor Grimsby-vissershaven in de laatste 14 dagen eindigend op 11 juni 5 miljoen vislossersrechten.

In een vorige uitgave hebben we er op gewezen, dat de lossers op een bepaald ogenblik, ofwel het lossen van de vissersvaartuigen stil legden, ofwel weigerden nog bijkomende treilers te lossen. Gezien zij, wat hun looneisen betreft, geen volledige voldoening kregen, hielden zij zich aan een strakke uurrooster waardoor onder meer twee IJslanders en enkele Deense vaartuigen moesten afgeleid worden naar Hull en de eigen bemanningen van enkele andere vaartuigen zelf voor de lossing van de vis moesten instaan. Het toppunt van het syndikaal cynisme was dan nog, dat de syndikaten een klacht indienden bij de rechtbank omdat niet-ingeschreven, of niet als vislossers geregistreerde werknemers voor het lossen instonden.

Door de organisatie van de visgroothandel werd toen beslist de vrijwillige tussenkomst van 1 pond per kit, of nagenoeg 1,25 fr. per kg. ten voordele van de uitbatingsoverheid van het visserijdok, niet meer te betalen, tot voldoende waarborgen aanwezig zijn dat alle, zich aanbiedende vaartuigen gelost worden. Voor betrokken havenautoriteiten komt dit zeker hard aan en nu reeds werd berekend, dat dit voor de betrokken twee weken op een verlies van meer dan 5 miljoen komt. De eerste week werden er inderdaad 28 duizend kit aangevoerd, terwijl de vooruitzichten voor de tweede week nog hoger lagen. Toch leverden de autoriteiten een speciale inspanning door, behalve de 117 vaste lossers, nog 45 supplementaire lossers in te zetten.

In elk geval zag het er verleden week nog niet naar uit, dat men aan een oplossing toe is, toen de lossers, op het einde van hun schift te 9 u. 's morgens plots het lossen van de Schotse ankerseiner „Bennisan" stil legden. Hierdoor bleven 76 kit. of een kleine honderd van onze bennen in het ruim zitten. Niettegenstaande men de schipper van het betrokken vaartuig er op wees, dat zelf lossen met eigen bemanningsleden aanleiding zou geven tot een klacht bij de rechtbank, weigerde de schipper zich hierdoor te laten intimideren en besloot zelf voor het verder lossen in te staan omdat de vis anders van haar kwaliteit zou verliezen.

Anderzijds hebben de havenautoriteiten die voor de lossing instaan, reeds laten weten, dat de toestand onhoudbaar wordt indien de visgroothandel op haar beslissing niet terug komt en zich opnieuw bereid verklaart de één pond rechten per aangekochte kit te betalen.

Op gevaar af dat Grimsby nog meer schepen aan Hull verliest, omdat de schippers het risiko niet wensen op te lopen midden in het lossen van hun vaartuig, in de steek gelaten te worden om dan nog voor de rechtbank gedaagd te worden, en niettegenstaande de lossers hiervan toch ook het slachtoffer zouden kunnen van worden, blijven de eisen van het losserssyndikaat voor meer loon toch gehandhaafd. De vislossers die tot het syndikaat van de transportdokkersbond behoren, krijgen een bijzondere werkloosheidsvergoeding als dokker en hebben aldus, ook zonder werken een zeer goed inkomen. Dit bewijst nog eens duidelijk, dat te hoge werkloosheidsvergoedingen aanleiding geven of kunnen geven tot heel wat misbruiken. Dit is in ons land ook het geval. Velen willen niet meer werken omdat hun dopgeld en kindervergoeding plus het werken in 't zwart ruim voldoende zijn.

We menen dat het dringend tijd wordt, dat men daar iets aan doet ofwel dat de mentaliteit van de syndikaten verandert, alhoewel we vrezen, dat voor dit laatste in syndikale kringen zeker niet veel plaats is.

De ziekte leden aan te werven zit er in. Plichten tellen niet meer.

WAAR IS HET VISSERIJBLAD VERKRIJGBAAR ?

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

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

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

NIEUWPOORT
- **Vermote, Langestraat, 127**

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

ZEEBRUGGE
- **Verstraete, Heiststraat, 71**

GROOT-BRITTANNIE

Te middernacht op 6 juni ll. is in de Noordelijke Ierse Zee de zomervisserij op de haring opengesteld. Het gaat hier om een beperkt kontingent van 3200 ton. Deze visserij is voorbehouden aan vaartuigen beneden de 80 voet (24,40 m.) en aan vaartuigen van en boven de 80 voet, die een traditionele haringvisserij in dit gebied kunnen bewijzen. Er zijn eveneens individuele beperkingen per vaartuig opgelegd. Vaartuigen beneden de 15,27 m. hebben recht op een wekelijks kwantum van 6,4 ton (128 van onze bennen). Meer dan 15,27 tot 19,85 m. tot 9,6 ton (192 bennen) en meer dan 19,85 m. 12,8 ton of 256 bennen.

▲

Peterhead werd de eerste Britse vissershaven. Alleen reeds in de eerste 5 maanden van dit jaar werden meer dan 723 duizend van onze bennen in de afslag geplaatst. Gevolg hiervan was, dat in waarde in de eerste 5 maand van dit jaar, deze van het vorig jaar voor dezelfde periode met 340 miljoen B.fr. werd overtroffen. Nog een typisch voorbeeld : 14 dagen geleden werden 207 aanvoeren genoteerd, hetzij bijna 40 duizend van onze bennen voor een waarde van 90 miljoen B.fr. hetzij een gemiddelde prijs van nagenoeg 2250 B.fr. de ben. Veertig duizend bennen in één enkele week (!) om van te duizelen of... te watertanden.

▲

De Hertog van Kent heeft in Lowestoft het nieuw onderzoekingsstation voor de visserij geopend. Het is het best ingericht onderzoekingscentrum uit de EEG en de oprichtingskosten belopen 204 miljoen B.fr. Er zijn verscheidene modern ingerichte laboratoria, komputerzalen en konferentie-auditoria. Opening geschiedde op 26 mei l.l. Iets voor ons Rijksstation om misschien wat nuttige ervaring ten goede van onze visserij op te doen.

▲

In het nieuw museum van de Schotse vissershaven Eyemouth werd een groot wandtapijt opgehangen en ingehuldigd ter herinnering aan de grote ramp die de visserij in 1881 in deze haven trof en waarbij in een grote storm 129 vissers op zee bleven.

▲

Veertien vissers die in Plymouth Engeland een kursus volgden voor brandbestrijding aan boord van vissersvaartuigen kregen hun diploma uitgereikt. We vragen ons af hoeveel vissers in feite op de hoogte zijn hoe, op welke manier en met welke middelen men een brand dient te bestrijden of in de rook moet trachten te doen verstikken door alle luchtkokers en luchttoevoer af te snijden. Men geeft oefeningen voor de reddingsvlotten, waarom ook hiervoor niet ?

▲

De Britse diepzeevisserij heeft bij de eigen regering aangedrongen om financiële steun, minder vangstbeperkingen en hoger kwota. Deze verzoeken werden met des te meer aandrang gesteld wegens de massieve investeringen vanwege Frankrijk, maar vooral Nederland in reuze diepvriestreilers, zoals de "Peer Sluis" van 78 m., die op 12 juni van stapel liep.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

OPNIEUW EEN SPANJAARD DOOR FRANSE RECHTBANK VEROORDEELD

Als we schrijven "opnieuw een Spanjaard..." dan hebben we het niet zozeer over het in overtreding nemen wegens een randgeval, maar weerom eens voor het aan boord hebben van duizend kgr. ondermaatse vis, dit op een totale vangst van 2 duizend kgr. De helft van de gevangen vis dus is ondermaats.

Het spijt ons er terug te moeten op wijzen, dat dergelijke flagrante overtredingen bij voorkeur met Spaanse vissers voorkomen.

Een eerste maal werd het Spaans vissersvaartuig de "Cibeles" gespot op 26 mei, vaartuig niet opgenomen in de lijst van de vergunningshebbers en toch vissende in de Franse ekonomische zone. Vervolgd gedurende 40 minuten door de Franse vedette "Henri Noguès", wist de Spanjaard echter te ontkomen. Het was echter maar uitgesteld, vermits verleden week de Spanjaard opnieuw gemeld werd en aan de snelle Franse vedette de "Dtern" kon hij ditmaal niet ontkomen.

De "Cibelès" had reeds 16 overtredingen opgelopen, maar voor de thans bevelvoerende schipper aan boord sinds maart '82, was het de eerste overtreding, de vlucht op 26 mei, die hij trouwens ontkent, niet mede geteld.

Niettegenstaande de verdediging voor de rechtbank staande hield, dat de EEG-rechtspraak van geen tel is, wanneer deze niet gevolgd wordt door een Franse wet, werd de Spaanse schipper toch beboet. Hij kreeg 600 franse fr. boete om niet gestopt te hebben op 26 mei. Voor de overtreding op 2 juni kreeg hij eveneens 600 Fr. fr. om de vluchtpoging met hierbij nog 10 duizend Fr. fr. voor illegaal vissen en 1200 Fr. fr. voor het aan boord hebben van ondermaatse vis. Verder werd de vis aangeslagen evenals het netkuil. In totaal dus circa 93 duizend B.fr. !

Voor zo een eerder kleine boete, kan men wel het risiko lopen voor een illegale visserij. De Franse vedetten kunnen immers niet overal terzelfdertijd zijn en als men verscheidene keren aan dit waakzaam oog ontsnapt, is deze visserij misschien toch renderend ?

De zaak werd voor de rechtbank van Lorient behandeld, terwijl de Spaanse visser, mits een borgstelling van 110 duizend B.fr. de haven mocht verlaten tot... een volgende keer.

Ook hier dient hard opgetreden in 't belang van de ganse visserij

ALLERLEI

Nadat het schip van de milieustrijders "Greenpeace" door de Russische autoriteiten uit Lenigrad werd weggesleept, gebeurde nu hetzelfde met het yacht "Sirius" van de Greenpeace-organisatie. Aan boord hiervan bevonden zich militanten uit 8 landen.

▲

De Griekse reders hebben nu een vereniging gesticht tegen... de zeebezoedeling. We hebben zo de indruk, dat de vos hier de passie preekt, omdat het aan boord van, in het bijzonder de Griekse vrachtschepen, in verband met de zeebezoedeling zeker al geen koek-en-ei is.

▲

Na vier lange jaren, het was inderdaad in maart 1978, dat de "Amoco-Cadiz" voor een reuzebezoedeling op de Franse Bretoense kust zorgde, sleept het proces tegen de verantwoordelijken van de ramp zich te Chicago voort. Een eindeloos defilé van vooral Franse advokaten die de belangen van ontelbare Bretoense gemeenten, instellingen, firmas en andere verdedigen en de eisen voor schadeloosstelling naar voor brengen. We menen dat het vooral de advokaten zullen zijn, die het best met deze zaak zullen gediend zijn en in elk geval diegenen zijn, die zullen trekken.

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

SHETLAND PROTESTEERT TEGEN NIET VRIJ GEVEN KONTINGENT ZOMERHARING

Het is dus niet alleen de Nederlandse haringvisser, die zijn misnoegen en zijn protest heeft laten horen, tegen het niet-vrijgeven van een kontingent zomerharing, de zogezegde groene of maatjes haring, maar thans eveneens de redersfederatie van de Shetland-eilanden. In verband hiermede heeft deze organisatie een schrijven gericht aan de Schotse staatssekretaris Younger, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft. Daarin wordt onder meer gewezen op het feit, dat de praktijk en de ondervinding bij het vissen, de bevindingen van de biologen tegenspreekt alsof de haring in het noordelijk deel van de Noordzee niet voldoende hersteld is om, al was het maar een beperkte zomerharingvisserij toe te laten.

Behalve de vaststelling door de vissers, dat er voldoende haring aanwezig is, wordt door de Shetlands eveneens opgemerkt, dat het doortrekken van het haringverbod, alleen reeds voor het eiland Whalsay honderd haringvissers aan land zal houden omdat deze bemanningen van speciaal ingerichte purse-seiners voor het ogenblik over geen andere visserij beschikken. Anderzijds zijn er, volgens de federatie, wel precendenten genoeg dat men, wegens dringende sociale en ekonomische redenen een bepaalde beperkte visserij toelaat.

Ook wenst de federatie in haar schrijven aan Younger dat Groot-Brittannië zou weigeren de voorstellen van de Brusselse Kommissie te aanvaarden om het kwotum van de Noorse haringvissers deze zomer voor de westkust van Schotland nog eens op te trekken. Inderdaad werd dit kwotum van 6.000 ton vorig jaar, opgetrokken naar 12 duizend ton.

Wij zelf zijn echter overtuigd, dat de zomerharing in de Noorse zee heel wat beter zou gediend zijn door een stop, of minstens door een streng beperkte visserij van zeer jonge haring door de Denen in het Kattegat en Skagerak. Deze jonge haring die later naar de Noordzee uitwijkt tot op de Schotse kusten, is precies de jonge generatie van de Noordzee-zomerharing. De Denen vissen deze haring voor de... vismeelfabrieken! Brits en voornamelijk Schots protest hiertegen, heeft nog niet geholpen omdat het over een Deense... traditionele visserij gaat!

Verder wijt men het niet sneller herstellen van de haringstock in het noorden van de Noordzee eveneens aan de grote bijvangsten aan jonge haring, vooral bij de sprotvangsten, en bij andere industriële visserij, dat eveneens in het bijzonder door de Denen uitgeoefend voor vismeeldoeleinden. Het is inderdaad niet de eerste maal, dat Deense schippers opgeleid werden door Britse patrouillevaartuigen wegens het overschrijden van bijvangsten.

Wat de haring betreft, werden bij de opgebrachte Denen reeds verscheidene malen bijvangsten aan haring in de sprot, gaande tot 30% vastgesteld! De Shetland- en Schotse vissers vinden het dan ook onaanvaardbaar, dat zij hiervan het gelag dienen te betalen.

En zij hebben gelijk.