

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

Versijnt wekelijks
 Vrijdag 2 jul 1982 - Nr. 26

DE VISSERIJ HET KIND VAN DE REKENING

De moeilijkheden die de rederijen hebben om rond te komen schuift men al te veel in de schoenen van de, door de EEG of de eigen autoriteiten opgelegde beperkingen, zoals te kleine kwota, slechte marktordering, invoer uit derde landen waartegen niet ingegrepen wordt, netmaaswijdebeperking en verder over te weinig vis, te lage visprijzen, enz...

In feite ligt er slechts één enkele hoofdoorzaak voor handen, namelijk de totaal uit de hand gelopen brandstofprijzen.

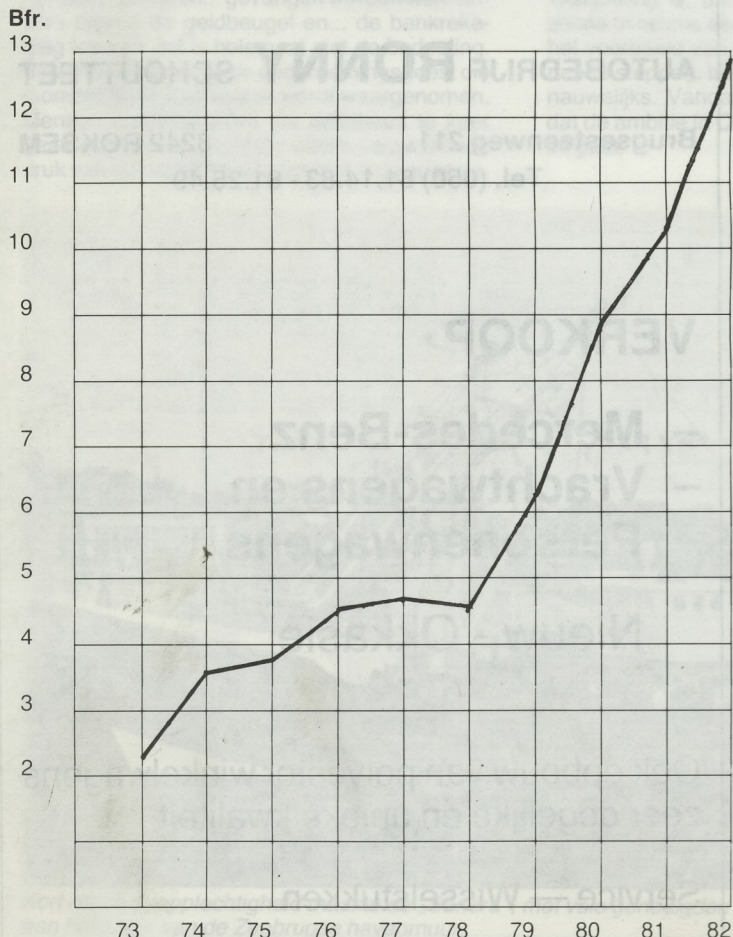
Mochten inderdaad de energieprijzen gebleven zijn, wat zij voor de landelijke industrieën kosten, dan was er in de visserij, zelfs met de huidige opgelegde beperkingen, zeker geen vuiltje aan de lucht.

Reders en vissers zijn inderdaad werkers, die doorgaans niet bij de pakken blijven zitten en zich aan de nieuwe toestanden aanpassen. Zij weten als niet één van aanpakken.

Dit wordt nu echter onmogelijk, of kwasi onmogelijk gemaakt met de brandstofprijzen, die sinds verleden jaar terug met 25% zijn opgelopen! Inderdaad was de brandstofprijs voor vissersvaartuigen op 22 juni 1981, 10,30 fr. de liter, terwijl dit thans 12,87 fr. is. Dus juist op de kop een verhoging met 25%.

73	74	75	76	77	78	79	80	81	82
2,25	3,56	3,86	4,46	4,61	4,43	6,19	8,86	10,30	12,87

**GRAFIEK DER BRANDSTOFFPRIJZEN
1973/1982**



Om eens een duidelijk beeld te geven van de prijsverhogingen in de laatste jaren geven wij hieronder een statistiek van de brandstofprijs telkens in juni van het overeenkomend jaar en dit voor de tien laatste jaren, namelijk van 1973 tot en met 1982.

STRUKTUURHERVORMINGEN

Dat de visserij eveneens geherstructureerd dient te worden in functie van de nieuwe en betere technieken, nieuwe visopsporingsmethoden, nieuwe vangsttechnieken, nieuw vistuig, enz., is duidelijk. Hier zit men, voor wat de visserij betreft, in dezelfde probleemstelling als voor de industrie aan land.

Een groot verschil is echter dat herstructurering en modernisering niet voldoende zijn om de rendabiliteit te waarborgen of terug te winnen, daar de brandstofprijzen, niet alleen alle voordelen en winsten van een rationeler en moderner productieproces opsloepen, maar dit zelfs nog in het nadeel stellen.

Dit is wat we werkelijk, voor het zwaar investerende visserijbedrijf, een gevecht tegen de bierkaai mogen noemen.

Hoge koppen in de EEG-Visserijdienst te Brussel willen dit duidelijk onderscheid met de industrieën aan land niet inzien, waar men elektrische energie gebruikt die, in al die jaren praktisch gelijk is gebleven. Daar zou dus een herstructurering in de zin van een robotisering en modernisering kunnen volstaan. We stellen ons dan ook de vraag of men dit eenvoudig niet wenst te zien, dat wil zeggen of dit getuigt van slechte wil, of uit een gebrek aan doorzicht.

Dit bewijst duidelijk dat de visserij niet kan vergeleken worden met de bedrijven aan land, waar wellicht een modernisatie en computerisatie kan volstaan. De moeilijkheden in het visserijbedrijf, zijn conjuncturele en zelfs van politieke aard en niet zozeer structureel. Wat meer is moet aangomen worden, dat deze nadelige conjunctuur van blijvende aard is en nooit zal teruggeschroefd worden.

Antwoorden vanwege de heer Contogeorgus, EEG-kommissaris voor de visserij, op vragen vanwege leden van het Europees Parlement, voor een bijzondere subsidie als tussenkomst in de brandstofprijzen voor de visserij, mogen dus niet zo maar afgedaan worden alsof het ook in de visserij, heel eenvoudig om een structureel verschijnsel gaat.

Ware het nu nog mogelijk voor de visserij om de, zwaar uit de hand gelopen brandstofprijzen te kunnen verrekenen in het voortgebrachte produkt, dan zou men de brandstof heel eenvoudig als één der kostende factoren kunnen beschouwen. Dit is voor de visserij echter niet mogelijk, gezien de prijs hier afhankelijk is van vraag en aanbod en vooral van de mogelijkheden en koopkracht van de verbruiker. Vis staat daarbij in rechtstreekse concurrentie met de vleesprodukten, eieren, enz. Er kan dus niet over een bepaalde kostprijs heen gegaan worden, maar de brandstof luistert daar niet naar. Het probleem zit hem hier dus echt in het feit, dat de vissersvaartuigen geen stopcontact aan boord hebben verbonden met een elektrische centrale.

Met wat hier vooraf gaat, zouden we dus de visserijdienst van de EEG in het bijzonder, én de EEG in het algemeen, verzoeken rekening te willen houden de visserij in alle partnerlanden te subsidiëren. Ook dan nog zullen diegenen die niet herstructureren, zoals de EEG het wil, dat wil zeggen die niet willen moderniseren, moeten verdwijnen. Dat gezonde moderne bedrijven die zoveel mogelijk technische vernieuwingen toegepast hebben en hiervoor duchtig geïnvesteerd, als gevolg van de onmogelijk nog bij te houden prijzen, toch zouden verdwijnen, ware een schadelijk en schandelijk gebeuren, een misdaad tegenover een categorie van onze werkende bevolking.

Dat men dit in regeringskringen en in EEG-kringen toch goed overwege.

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

Ter illustratie geven wij hieronder de energieprijzen in de bedrijven aan land en waarmede het machinepark op gang gehouden wordt.

ELEKTRISCHE ENERGIE: STATISTIEK DER PRIJZEN PER KILOWAT

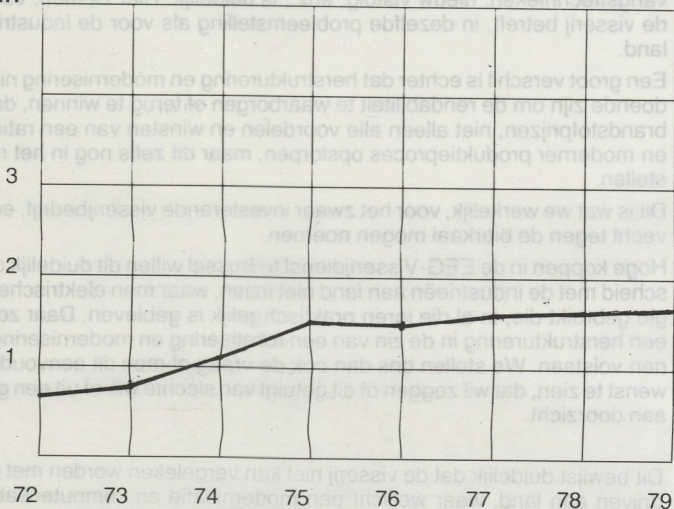
Het gaat hier om de prijzen hoogspanning, het totaal gemiddelde genomen tussen de verbruikersbedrijven boven de 1.000 Kw en beneden de 1.000 Kw. Nauwkeurige gegevens over '80 en '81 zijn nog niet ter beschikking.

	1972	'73	'74	'75	'76	'77	'78	'79.	(1)
In fr.	0,80	0,83	1,11	1,48	1,44	1,51	1,53	1,54	

Van 1972 tot 1979 is de prijs van de Kw. bijna verdubbeld terwijl, volgens onze inlichtingen de prijs in '80 tot 1,80 fr. zou gestegen zijn zodanig dat, als wij aan de periode '72 tot en met '80 beschouwen, op dit ogenblik de elektrische energieprijzen met 2,25 fr. zou verhoogd zijn. Als gevolg van regeringstussenkomsten is de prijs van de elektrische energie in 1982 voor de bedrijven zelfs licht teruggelopen om de ekonomie van het land te stimuleren.

GRAFIEK 1972/1979

Bfr.



(1) Inlichtingen uit het jaarverslag 1980 der energiebedrijven.

Een vergelijking tussen beide prijzenstatistieken en grafieken toont aan dat voor wat de gasoil voor de visserij betreft, de prijs verzesdubbelde.

Voor de elektrische energie is dit van 1972 tot einde 1979 officieel nog niet eens verdubbeld terwijl voor 1982 dit praktisch in dezelfde orde van grootte ligt.

**REDERS en
VISSERS.**

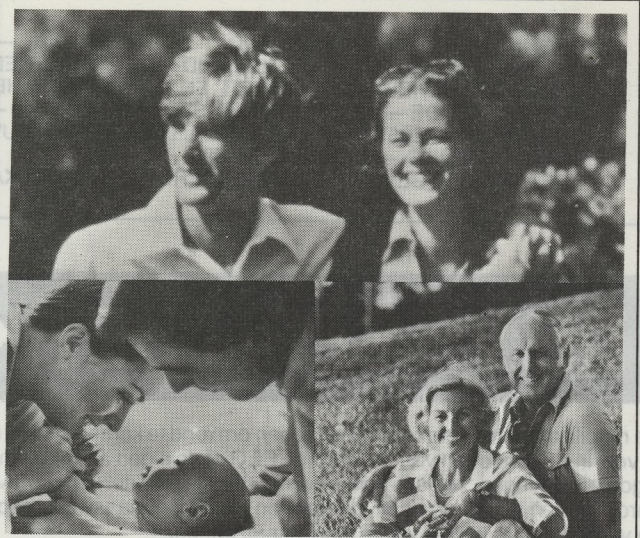
voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

**wendt U in volle
vertrouwen tot de**

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01



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

De BBL denkt aan u...

AUTOBEDRIJF RONNY SCHOUTTEET

Brugsesteenweg 211

8242 ROKSEM

Tel. (050) 81.14.83 - 81.25.49

VERKOOP

- Mercedes-Benz
- Vrachtwagens en
Personenwagens

Nieuw - Okkaside

Ook opbouw van polyester winkelwagens
zeer degelijke en unieke kwaliteit

Service — Wisselstukken

Vier nieuwe treilers voor Zeebrugse vissersvloot in amper een half jaar

Z.89 „SANDRA” IN BEDRIJF GENOMEN

De numerieke uitbreiding van de Zeebrugse vissersvloot gaat met een ontstellend ritme de hoogte in. Sedert de jaarwende werden al drie nieuwe eenheden in bedrijf genomen voor de toch wel ambitieuze visserijmiddens uit de Oostkust. Dat waren met name de Z.300 voor de Rederij Veerman, de Z.39 voor de Rederij Zuiderzee en de Z.50 voor de Rederij Versluys-Lagast. Stuk voor stuk vaartuigen, die de vangstcapaciteit van de Zeebrugse vloot opvoeren maar gelijk ook voor werkgelegenheid zorgen in ons toch wel heel speciaal bedrijf en dat is op zichzelf al een bijzonder bemoedigende vaststelling. Het is een aanwijzing dat de mensen die deel uitmaken van het visserijbedrijf nog vertrouwen hebben in de toekomst en mede daardoor nog durven investeren. Vandaag de dag is het bouwen van een vissersvaartuig van het grote midenslagtype inderdaad een heel serieuze onderneming, want het gaat gepaard met pakweg een investering van ongeveer 50 miljoen frank. Goed, daarvoor kan een scheepswerf een degelijk vaartuig afleveren maar dan staat een reder in wezen nog nergens. Er moet gevaren, gevestigd en... gevangen worden want anders blijven de geldbeugel en... de bankrekening leeg en dat is helemaal niet de bedoeling. Bijzonder te loven is de ondernemingsgeest die momenteel te Zeebrugge wordt waargenomen. Mensen die durven en die ambitieus te keer gaan niettegenstaande de steeds verzwarende druk van de exploitatiekosten met in de spits na-

tuurlijk de kostprijs voor de brandstof. Wij hebben desbetreffend al eerder de bijna onhoudbare situatie weergegeven; wij willen het hier dus laten voor wat het is, maar dat beduidt dan niet dat meteen ook dat probleem is opgelost. Wij herhalen het, er moet een onwrikbaar geloof in de toekomst van het visserijbedrijf bestaan om nog op zo'n bijna ongelooflijk forse manier te durven investeren. In dat verband bestaat er toch wel een schrille tegenstelling tussen Zeebrugge en Oostende, ooit de grootste vissershaven van ons land maar nu al zowel wat betreft numerieke sterkte, vangstcapaciteit, motorvermogen, kapitaal, aanvoer en opbrengst ruim voorbij gestoken door Zeebrugge. Het kan misschien negatief overkomen maar men kan er helemaal niet meer omheen dat Oostende achteruit gaat, terwijl Zeebrugge een voortdurende evolutie meemaakt. Dat komt, zo beweren insiders, omdat de mentaliteit van de Zeebrugse vissersbevolking totaal verschillend is van de Oostendse rederijen. Zeebrugge houdt het nog op een familiaal bedrijf, van vader op zoon dus, en een wel bijzonder vermeldenswaardige vaststelling is, dat de Zeebrugse vissers hun zoons minstens een impuls geven om ook, naar het voorbeeld van vader, het visserijbedrijf binnen te stappen. In Oostende gebeurt dat niet of nauwelijks. Vandaar misschien de vaststelling dat de ambitie in Oostende voortdurend achteruit gaat.

☆ ☆ ☆

Wat ook, voorbij zaterdag was het weer feesten geblazen in de Zeebrugse vissershaven. Een dreigend grijze lucht, neigend naar een flinke regenbui kon de feeststemming helemaal niet temperen en reeds geruime tijd vóór drie uur – moment waarop E.H. Ben Gryson Gods zegen over het vaartuig borstelde – had een enorme menigte zich op en rond de steiger verzameld. De nieuwe eenheid zelf – de Z.89 „Sandra” – werd zelfs stormenderhand ingenomen door een massale menigte. Rijkelijk bevlagd lag de zilvergrijs geschilderde „Sandra”, gebouwd voor rekening van de Rederij PVBA Van den Broucke-Schiltz, tegen de steiger gemeerd. Aan boord bemerkten wij o.a. secretaris-generaal Marcel Poppe van het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart, provincieraadslid Eerebout, voorzitter van de Visserijkommissie; directeur-generaal Simoen van het Ministerie van Openbare Werken die het peterschap had aanvaard; de h. Depaepe, districtshoofd bij het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart wiens echtgenote als meter fungeerde; de h.

VOETBAL EN VISSER

Scheepsbouwer Roger Degraeve – die met de Z.89 meteen zijn 61e eenheid afleverde – is naast een bekwaam vakman ook een fanatieke aanhanger van Club Brugge. Dat entoesiasme, waarmee Roger Degraeve de blauwzwarten volgt, heeft al geleid tot één konsekwentie. Hij is sedert meerdere jaren met name voorzitter van de Brugse Spionkop en ieder „kop” die zich zelf respecteert, heeft een blazersensemble, om het met stijl te zeggen. Voor Roger Degraeve is het dus een kleintje om die „blazers”, bij iedere doopplechtigheid, ook even naar Zeebrugge uit te nodigen voor wat muzikale begeleiding betreft. Dat gebeurde ook afgelopen zaterdag. De muzikanten hadden hun optrekkje genomen onder de bak op de voorplecht en van daar slingerden zij hun gezellige deuntjes de grijze lucht in. Nu zeggen stouterikken dat de Brugse Spionkop zo vals aan het spelen was, dat er op een bepaald moment een ware wolkbreuk over de koppen van de genodigden werd geledigd. Andere leukerikken zegden zelfs dat de muziekkapel speelde in de trant waarmee Club Brugge afgelopen seizoen de competitie afwerkte: zeer, zeer pover! Maar ja, dat zullen wel allemaal leugens geweest zijn.



Kort na de doopplechtigheid maakte de „Sandra”, met vele genodigden aan boord, een korte trip tot aan het kopje van de Zeebrugse havenmuur.

(Vervolg op blz. 5)

UITHOUDINGSVERMOGEN

PLUS!

ABC-diesels hebben een lange levensduur.
Bij ABC worden motoren niet goedkoop ontworpen; maar volgens hoogstaande technische specificaties.

Hoe valt het anders te verklaren dat er overal ter wereld nog zoveel ABC-motoren dagelijks betrouwbaar en economisch werken; 15, 20 en zelfs 30 jaar na indienststelling.

Ook vandaag zijn de ABC-motoren gebouwd met dezelfde degelijke karakteristieken. Deze sterkte is ingebouwd in elk onderdeel van de ABC-diesel.

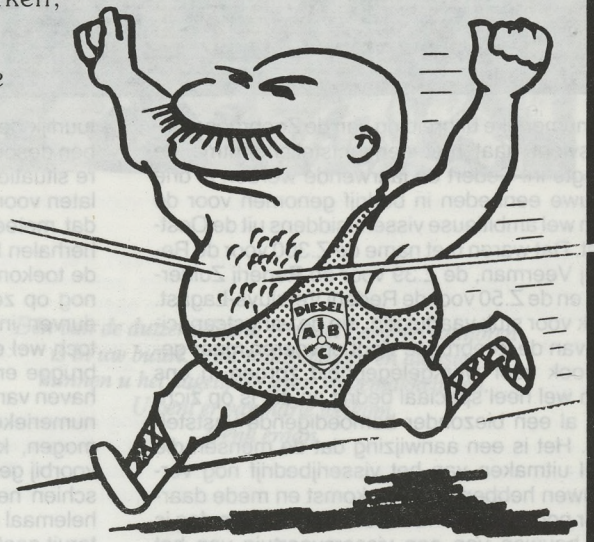
Dat noemt ABC «Meer Uithoudingsvermogen».



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.

Tel. 091/234541 Telex 11298



**Het uithoudingsvermogen
De betrouwbaarheid
Het laag verbruik
De goede service
waren de factoren waarmee de
Rederij P.V.B.A. Van den Broucke-
Schiltz rekening hield bij de keuze
van de „A.B.C.”-motor voor
hun nieuw vissersvaartuig.
De „A.B.C.” dankt de rederij
voor het vertrouwen in
haar motoren.**

(Vervolg van blz. 3)

Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale; de h. Jef Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge; volksvertegenwoordiger Manu Desutter uit Knokke-Heist; Robert Vancraeynest, directeur-generaal bij het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart; Jozef Vandesande, inspecteur bij het Ministerie van Financiën; schepen Raymond Reynaert van Brugge; Luc Maertens van de Dienst voor de Zeevisserij; de hh. Bourgois en Deblicq, respectievelijk van de Zeevaartinspectie en de Scheepsmeedienst; Jozef Ameal, directeur van de Vismijn te Zeebrugge; de hh. Vandestockt, Lenotte en Van Gerven namens de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid; havenmeester-politiekommissaris Ollivier Van Nuffel; de hh. Belprez en Rappé namens de Generale Bankmaatschappij; gemeenteraadslid Arnoud Vanhouteghem; de h. Depoorter van de Anglo Belgian Corporation; de h. Theunissen van de Van Voorden Groep uit Zaltbommel; de hh. Waeghe en Vermeille namens de Rijkvisserijschool te Knokke-Heist en vele anderen.

Een fanfare zorgde tussendoor voor de muzikale begeleiding met wat gezellige hoempapa-muziek maar toen E.H. Gryson de eigenlijke doopplechtigheid aanving, heerste die devote stilte die bij elke doop van een vissersvaartuig wordt opgetekend. E.H. Gryson belichtte in een korte uiteenzetting het geloof in de visserij. Na de doopplechtigheid werd aan boord nog een korte ontvangst gehouden, waarop de „Sandra” de aanlegplaats verliet voor een korte trip tot aan de kop van de Zeebrugse havengeul met aan boord vele genodigden en sympathisanten.

FEESTMAAL EN TOESPRAKEN

's Avonds greep dan in het restaurant „Patrick Rommel” in de Oosthoek te Knokke een eetmaal plaats waaraan vele genodigden deelnamen. Het was tijdens dit feestmaal dat door enkele mensen het woord werd gevoerd. In de eerste plaats door scheepsbouwer Roger Degraeve die de rederij PVBA Van den Broucke-

DUBBELE VIERING VOOR „SANDRA”

De Z.89 „Sandra” werd genoemd naar de enige dochter, meteen ook het enige kind van het echtpaar Médard Van den Broucke. Sandra is een frisse, zeg maar leuke meid van bijna achttien die vorige week zelfs het voorwerp uitmaakte van een dubbele viering. Zaterdag was er de doop van het vissersvaartuig „Sandra”, maar één dag eerder had de familie van Médard Van den Broucke een feestje gebouwd omdat Sandra, de echte dan, met sukses was afgestudeerd als sanitair helpster waarmee meteen de basis gelegd werd voor verdere studies van verpleegster. Dat verdient wel een proficiat en veel sukses in de verdere studies.

Schiltz dankte voor het vertrouwen dat in de werf werd gesteld en het feit dat de Z.89 „Sandra” bij Hulp in Nood, waarvan de heer Degraeve ondervoorzitter is, op een uitstekende manier is verzekerd.

„Peter” Ir. SIMOEN: „Zeebrugs visserijdok wordt verlengd!”

De heer Ir. Simoen, Inspecteur-generaal bij het Ministerie van Openbare Werken - Dienst der Kust te Oostende - die zoals bekend het peterschap over de nieuwe treiler aanvaardde, toonde zich bijzonder gelukkig en fier. Het is de eerste maal dat zo'n gelegenheid mij te beurt valt, zegde de h. Simoen, en ik kan verzekeren dat

(Vervolg op blz. 7)



Een beeld van de doopplechtigheid van de Z.89 „Sandra”.

Brusselle-Marine leverde:

De 4-trommel vislier is van het bekende merk «Brusselle» type 2400-4 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaartuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te beoefenen, is deze vislier keurig ingebouwd samen met de elektrische motor en volledig vanuit de brug bediend bij middel van licht bestuurbare pneumatische kleppen. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 4 trommelremmen, waarbij in éénzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep: «trommel vrij - trommel op rem» - «trommel ingeschakeld».

Deze techniek vindt zijn oorsprong op de grote lieren voor fabriekschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend is dat tevens veelvoudig gebruik gemaakt werd van het inbrengen van hoofdaslageringen op kogel- en zelfinstellende rollagers waardoor heel wat pk's bespaard worden voor de aandrijfmotor.

Dit wordt ook duidelijk wanneer we de steekkaart van de lier inkijken:

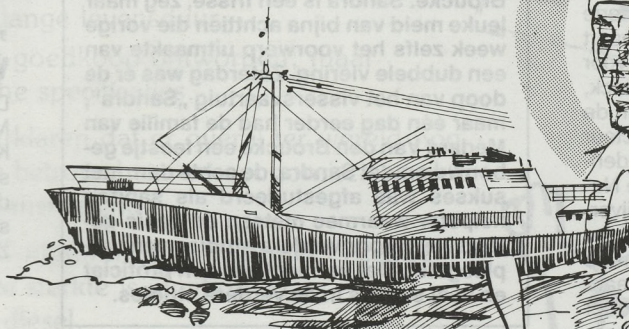
- Trekt op 1e laag 28,5 ton aan 20 m/min. - komt tot stilstand bij 42 ton;
- Trekt op buitenste laag: 11 ton aan 55 m/min. - komt tot stilstand bij 16 ton;
- Trekt op gemiddelde laag maximaal 24 ton;
- Trommelcapaciteit op de hoofdtrommels: ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels: ieder 115 m. kabel diam. 24 mm.

De elektrische aandrijving met elektromotor van 145 pk nominaal, werd eveneens

zodanig opgevat, om een soepele werking van de lier te waarborgen, met de nodige alarmmiddelen tegen overbelasting.

De elektro-hydraulische stuurinrichting, eveneens van het merk Brusselle vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig opgestelde cilinders werkend op een zwenkjuuk met rollen en anderzijds een onlangs vernieuwde uitgave van een elektrisch gedreven pompset, waarmee de besturing praktisch met één vinger kan gebeuren, met daarnaast een handbestuurde pomp met stuurwiel voor het gemakkelijk manoeuvreren in de haven. Overschakelen van één op andere pomp kan onmiddellijk gebeuren vanaf het stuurhuis. Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor een grotere stuurveiligheid.

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
 PROMAC NEDERLAND
 VAN VOORDEN PROP-REPARATIE
 HODI ZALTBOMMEL



Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande produkten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitskontrolle.

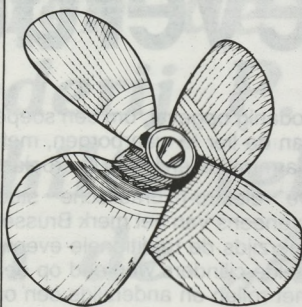
Oog en oor voor uw wensen.

Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen de Rederij Van den Broucke-Schiltz van de Z.89 "Sandra" behouden vaart en goede vangsten!

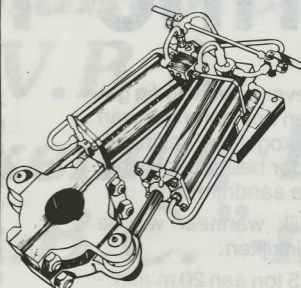
Vaste schroeven tot 4 m.Ø.
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

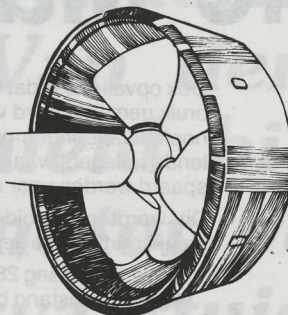
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

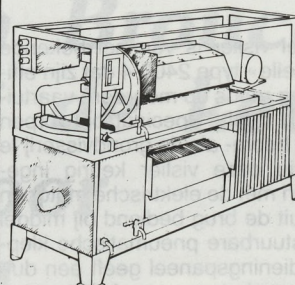
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

Hodi Zaltbommel b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-2654
 Postbus 67
 5300 AD Zaltbommel
 Telex 50140

Unieke scherfjinstallaties
 die zondermeer in het
 gekoelde visruim kunnen
 worden gemonteerd.
 Capaciteiten 600 kg tot 4500
 kg/24 hr. Roestvrijstalen
 konstruktie.



PROMAC

Promac Nederland b.v.
 Oude Stationsweg 15
 Tel.: 04180-3855
 Postbus 22
 5300 AA Zaltbommel
 Telex 50110

(Vervolg van blz. 5)

het een hele belevenis is. Je wordt bij wijze van spreken rechtstreeks gekonfronteerd met de visserij en de mensen die er in leven. Trouwens, uit de contacten die ik met de zeevisserij had, heb ik kunnen vaststellen, dat er momenteel een enorme ambitie heerst aan de Oostkust. Dat er nog op zo'n forse manier wordt geïnvesteerd, kan alleen maar leiden tot de vaststelling dat er nog geloof bestaat in de toekomst van de visserijsector. Zelfs al wordt de exploitatie van een treiler sedert enkele tijd bijzonder bezwaard door de voortdurend stijgende brandstofprijzen, aldus de heer Simoen.

Sedert hij in 1950 in dienst kwam bij het Ministerie van Openbare Werken, werd heel wat gerealiseerd. Het was in 1956 dat de heer Simoen zijn eerste opdracht kreeg in het kader van de Zeebrugse visserij. De kaaimuur moest toen met name met 200 m. verlengd worden, terwijl ook de vismijn werd uitgebreid. Dat was de eerste taak die de h. Simoen uitvoerde ten bate van de visserij. Ondertussen is daar heel wat bij gekomen en er staat nog een en ander te wachten ook, want het was met vreugde, dat hij kon mede delen, dat binnen afzienbare tijd het visserijdok van de Zeebrugse vissershaven zal verlengd worden met ongeveer 75 m. Momenteel is men bezig aan de ontwerpen voor deze werken en de heer Simoen hoopt, dat men einde dit jaar of begin volgend jaar de aanbesteding zal kunnen uitschrijven. Die verlenging komt er natuurlijk in de richting van de helling. En nog de heer Simoen: "Gezien in het kader van de ontstentende uitbreiding van de Zeebrugse vissersvloot, is zo'n uitbreiding een noodzaak geworden. Dit jaar zijn er al vier nieuwe treilers bij gekomen en in september volgt al een vijfde. Ik kan dus alleen maar besluiten, dat de Zeebrugse visserij leeft", aldus de heer Simoen.

"Meter" MEVROUW DEPAEPE: „Ruwe bolsters maar hartelijk en grote vriendschap"

Vervolgens kwam Mevrouw Depaepe, echtgenote van de h. Depaepe, districtshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart aan het woord. Mevrouw Depaepe, die het meterschap had aanvaard over de gloednieuwe treiler, liet zich in volgende bewoordingen uit:

Na al deze moedige woorden en beloften van de heer Simoen (ik hoop dat het weldra daden worden) moet ik dadelijk bekennen dat ik, als meter, geen enkele officiële instantie kan benaderen. Zelfs bij de Zeevaartinspektie heb ik noch inspraak noch invloed!

Of, om het met een scheepsterm te zeggen, ik zal het dus deze avond over een heel andere boeg gooien.

Toen mij gevraagd werd meter te worden van dit nieuwe schip „Sandra” heb ik dat spontaan aanvaard en ik dank graag voor die lieve attentie.

En zoals men in het gewone leven steeds een tikkeltje meer voelt voor een petekind, zo wil ik dat nu overdragen aan de bemanning van dit nieuwe vissersvaartuig „Sandra”, genaamd naar de lieve, jonge dochter van Medard.

Met onze Vlaamse dichter G. Gezelle zou ik zeggen: „Ja, blijde dagen zijn er nog in 't leven hoe weinig ook, er zijn er nog voorwaar”.

Ik weet dat het vandaag zo'n blijde dag is voor Bart en Medard en hun familie.



Schipper Barth Schiltz (vijfde van links) met zijn crew waarmee hij dinsdag vertrok voor de maidentrip.

Want vandaag daagt voor hen in de visserij een nieuwe toekomst en wordt hun doorzettingsvermogen, bekwaamheid, moed, durf en vooral oprechte kameraadschap bekroond met een volwaardig vissersvaartuig, waarvan ontwerp en bouw aangepast zijn aan de hedendaagse eisen en evolutie in de visserij.

Mijn hartelijkste gelukwensen dan ook aan de scheepsbouwers en reders.

Maar vandaag wordt nogmaals bewezen dat langs onze amper 67 km. Vlaamse kuststrook de liefde tot de zee met de paplepel wordt ingegoten.

Immers in geen enkele andere nijverheidstak wordt aan zo'n jonge mensen, als de bemanning van een vissersvaartuig, zo'n verantwoordelijkheid geboden... en met succes!

Terloops dit zou misschien een stimulans kunnen zijn om voor onze jeugd ook op andere terreinen vroeger kansen te scheppen.

Is het dus een blijde dag voor Bart en Medard, dan delen nog heel wat mensen in die vreugde en dat is alvast de hier aanwezige bemanning van de „Sandra”.

Hen zou ik willen overtuigen van al mijn achting en respect en ik bewonder hun streven naar behoud van dat „eigen” gezicht, dat de visserij heeft.

Als volkomen landrat dacht ik vroeger dat de vissers harde bonken waren, ruwe bolsters, maar bij talrijke gelegenheden heb ik mogen ervaren, dat de bolster toch niet zo ruw is, maar zij daarentegen wanneer ze aan wal zijn, een grote

nood hebben aan hartelijkheid en vriendschap.

Begrijpelijk vermits het beroep van visser nog steeds een uitdaging inhoudt van de natuurlijkelementen, met weinig poëzie, waarbij men moet kunnen vechten en vaak offeren.

(Vervolg op blz. 9)

TECHNISCHE GEGEVENS

De Z.89 „Sandra” is een grote middenslag-treiler, speciaal uitgerust voor de tongvisserij in de Noordzee, het Kanaal van Bristol en de Ierse Zee. Het is tevens het tweede vaartuig van de rederij PVBA Van den Broucke-Schiltz. Deze rederij baat ook reeds de Z.289 „Jan Breydel” uit die in 1980 in bedrijf werd genomen.

De „Sandra” heeft volgende karakteristieken:

- lengte over alles: 33,53 m.
- breedte: 7,58 m.
- holte midscheeps: 3,62 m.

De voortstuwing geschiedt door een motor ABC, type 8 MDXC met een vermogen van 1.000 PK bij 750 t.p.m. De brutotonnage bedraagt 198,91 ton voor een nettotonnage van 63,02 ton. De brandstoftanks hebben een inhoud van 92.000 liter terwijl er 8.000 liter water kan gebunkerd worden. De hoofdmotor drijft een nikkel-aluminium schroef aan met een doormeter van 2,200 m., geleverd door de firma Zaltbommel-Van Voorden BV die eveneens de Hodi straalbuis leverde. De elektrische installatie werd verzorgd door de firma Hand in Hand uit Zeebrugge terwijl de firma Brussels Marine Industries instond voor de levering en plaatsing van de hydraulische stuurmachines HSE 100 R alsmede de elektrische vislier. De hulpmotor is van het merk DAF met een vermogen van 180 PK. De firma Antwerp Marine Radio Cy leverde volgende navigatietoestellen: een SSB zender-ontvanger, een radio-telefonie Sailor VHF, twee echosounders Raytheon, twee radars Raytheon, een automatic pilot Wesmar, een intercom Raytheon en een satelite navigator JRC.

DE BEMANNING

De Z. 89 „Sandra”, de tweede eenheid voor de Rederij PVBA Van den Broucke-Schiltz, is dinsdag voor het eerst naar de visgronden van de West uitgevaren. Aan boord bevindt zich volgende bemanning: schipper Bart Schiltz; motorist Savels Patrick; assistent-motorist Degraeve Leon; stuurman Carton Remi; matrozen Lino Vidal Garcia (Spanjaard) en Vandierendonck Georges; scheepsjongens Vanderpoorten Stefaan en Wintein Rudy.

A ♦ M ♦ W

ANTWERPSE MOTORENWERKE N V

Elzasweg 12 - 2030 Antwerpen

☎ 031/42 48 40 / 44

telex 31189

REINTJES

scheepsomkeer-
koppelingen en
reduktiekasten

VULKAN

hoogelastische
koppelingen
tot 100.000 Kgm

Schlegel

SCHLEGEL-Fenders
produkten voor
scheepvaart en haven

Alles voor Industrie en Scheepvaart

Sedert ca. 40 jaar verrichten
wij alle mogelijke draai-,
frees-, schaaf-, slijp-, las-,
brandwerk, enz.



schroeven

SNELLE HERSTELLINGEN AAN ELK FABRIKAAT KEERKOPPELINGEN

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.89 „SANDRA” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „SANDRA”, nieuwste versterking van de Zeebrugse vloot, bezit naast vele andere twee opmerkelijke troeven:

- 1 Een robuuste „BRUSSELLE” 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 24 ton, aangedreven door een 145 pk elektromotor en volledig gelagerd op kogel- en rollagers.
Pneumatische afstandsbediening vanaf de brug van trommelremmen en friktiekoppelingen.
Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.
Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 28 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het bekende type met twee evenwijdig opgestelde drukcilinders.
Twee volledig gescheiden bedieningen: elektro-magnetische kleppengroep op elektrisch gedreven pomp met daarnaast rechtstreekse besturing bij middel van handbestuurde pomp in de brug.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen, die de laatste technische snufjes bevatten, is een hoge graad van bedrijfszekerheid bereikt voor jarenlange voldoening.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

(Vervolg van blz. 7)

Wanneer weldra de „Sandra” zal deinen bij hoge golfslag, nietig in het geweldige waterdekor, overkoepeld door een zilvergrijze hemel, dan zal, midden het krijzen van de meeuwen, de harde realiteit aan bod komen en wens ik Bart en zijn bemanning behouden vaart en dat zij immer weer de veilige thuishaven aandoen beladen met rijke vangsten en blij en gelukkig om het weerzien van gezin en familie.

Dank u allen voor de aandacht.

Totdaar Mevrouw Depaepe.

NIEUWBOUW IN VOLLE EXPANSIE

Het orderboek van de Scheepswerf Degraeve te Zeebrugge is momenteel goed gevuld. Op voornoemde werf is men druk bezig aan de afbouw van de Z.46 „Neptunus” die in aanbouw is voor rekening van reder Leopold Neyts. Het gaat hier om een heel nieuw type vaartuig van 35,50 m. lang, 8,40 m. breed en voortgestuurd door een ABC-motor van 1.200 PK. In de loop van september wordt dat vaartuig te water gelaten en de in bedrijfsname is voorzien voor eind december. Dan gaat men, meteen aan de slag voor de bouw van een gelijkaardig vaartuig voor de rederij „Noordhinder” van de familie Rappé. Dat wordt dan de Z.90 „Oosthinder”. Nadien staat nog een derde order in het boek voor een identiek vaartuig als de twee voornoemde. Zeebrugge is dus verder aan een ontstellende expansie van de vissersvloot toe.

De bloedhonden van Médard Van den Broucke

Ook reder Médard Van den Broucke kwam aan het woord in een bijzonder luimige toespraak, doorspekt met anecdoten die bij momenten de ganse zaal aan het gieren kregen.

Nadat hij eerst iedereen had bedankt, die op enige wijze had meegewerkt aan de bouw van de „Sandra” had hij het ondermeer over de bloedhonden, die zeer nauwgezet de werf van scheepsbouwer Degraeve bewaakten. Dat was de voornaamste opdracht van beide beestjes maar sommigen gingen verder door te stellen dat beide bloedhonden er vooral waren om de heren Zeevaartinspecteurs van de werf te houden. Nu blijkt, zo vertelt althans Médard Van den Broucke, dat er een gentleman-agreement werd afgesloten met de heren Zeevaartinspecteurs, zodat beide „beestjes” niet langer nodig zijn.

Médard Van den Broucke is trouwens een laatbloeiër in de zeevisserij. Van origine is hij eigenlijk bakker. Destijds, nog niet zo heel lang geleden, exploiteerde hij een bloeiende bakkerszaak te Heist en van experimenteren had Médard Van den Broucke evenmin schrik. Zo heeft hij lange tijd opzoekingen en proeven gedaan om tot een soort brood te komen, dat langer bewaarde en dat zelfs geschikt was om in de diepvries te bewaren. Het heet dat hij zelfs brood leverde aan boord van sommige vissersvaartuigen met het verzoek of de vissers even wilden experimenteren met de houdbaarheid en nadien ook hun bevindingen wilden mee delen.

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

MET SAILOR AAN BOORD WORDT MEN OVERAL GEHOORD

*Meer dan 3.000 schepen in België zijn reeds
uitgerust met een Sailor VHF.*

*Ook de Z.89 „SANDRA” heeft „Sailor”
verkozen voor zijn zend- en ontvangstapparatuur*

Alleeninvoerder voor België:

ANTWERP MARINE RADIO CY

Noordhinderstraat 8, Zeebrugge

☎ (050) 54.42.71

Uw elektrische installatie is in goede handen bij:

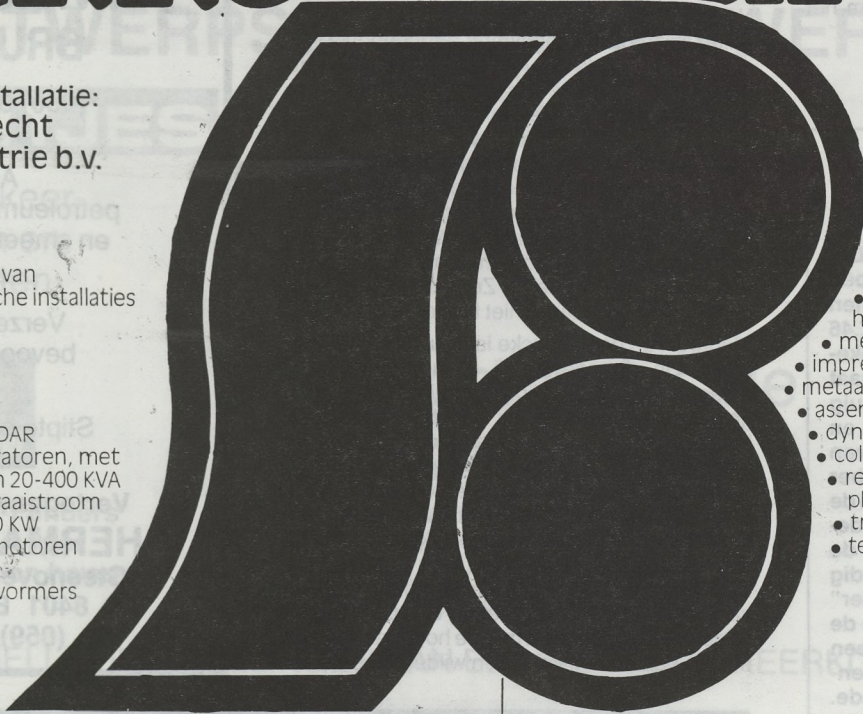
Bakker Sliedrecht

Ontwerp en installatie: Bakker Sliedrecht elektro-industrie b.v.

- ontwerp
- uitvoering
- begeleiding
- in bedrijf stellen
- after sales-service van complete elektrische installaties boord van
- baggerschepen
- vissersschepen
- kraanschepen
- offshore schepen
- grote voorraad INDAR draaistroomgeneratoren, met een vermogen van 20-400 KVA
- gelijkstroom en draaistroom machines tot 3500 KW
- BEN draaistroommotoren tot 300 KW
- TRANSMOTOR omvormers

Reparatie en onderhoud: Bakker Repair b.v.

- draaistroom- en gelijkstroomreparaties
- reparatie van hoogspanningsmachines, in samenwerking met BERL (British Electrical Repairs Ltd.)
- spoelenfabrikage, zowel hoog- als laagspanning
- mechanische reparaties
- impregneren en ingieten
- metaalspuiten
- assen vernieuwen
- dynamisch balanceren
- collector- en sleepringreparaties
- reparatie en onderhoud ter plaatse
- transformator-reparaties
- testen/beproeven



Leeghwaterstraat 59 - Postbus 25 - Sliedrecht - tel. 01840-16600 - telex 23772

Bruningsstraat 11 - Postbus 212 - Sliedrecht - tel. 01840-16600 - telex 23772

AAN BOORD VAN DE Z.89 „SANDRA” WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W.:

- pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor
- pneumatische afstandsbediening voor de vislier

SEMPRESS

NIJVERHEIDSWEG 1
3341 LJ
HENDRIK IDO-AMBACHT
TELEFOON: 01858-4011



Machinefabriek Sempress B.V.

Pneumatische- en hydraulische apparatuur voor automatisering en afstandsbediening. Technisch advies, engineering, fabricage, installatie, onderhoud, service.

Sempress N.V.
Antwerpsestraat 202-204, 2510 - Mortsel
Telefoon: 031 - 490618 - 402614
Telex: 32827

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN



VISSERSHULDE TE ZEEBRUGGE

Tijdens het afgelopen weekeind werd hulde gebracht aan de nagedachtenis van de op zee omgekomen zeelieden. Dat gebeurde aan het monument te Zeebrugge. Talrijke instanties en families legden bloemen neer aan de voet van het monument zoals blijkt uit bovenstaande foto.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

▶ Op de visgronden werd, tijdens de spanvisserij averij veroorzaakt door de N.752 aan de O.232. Dat gebeurde toen men probeerde de oplagers van de visboel over te geven. Hierbij liep de O.232 een deuk op aan bakboord achterstevan.

▶ Bij het uitvaren van de Nieuwpoortse haven werd aan boord van de N.551 rook gezien die uit de motorkamer kwam. Het bleek dat de koelwateromloop onvoldoende was. Het koelwater werd aangevuld waarop de motor weer normaal draaide. Op de visgronden wilde men de schroef inschakelen maar de koppeling greep niet. Men stelde vast, dat de oliedrukleiding van de schroefbediening gebarsten was. De motorist slaagde er evenwel in de herstelling uit te voeren. Nadien wilde de motor echter niet meer starten zodat sleephulp werd gevraagd aan het Loodswezen. Een redeboot sleepte de N.551 de haven binnen.

▶ Aan boord van de Z.526 werden tijdens het vissen, hevige kloppen gehoord in het achterschip. Men staakte de visserij en zette koers naar de thuishaven waar werd vastgesteld, dat de pakkingbus van de roerkoning loszat, de moeren van de dichting verdwenen waren en het roerblad gescheurd was.

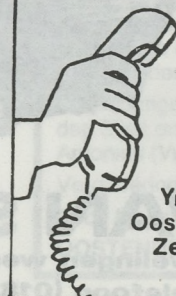
▶ Op weg naar de visgronden hoorde men aan boord van de N.346 in het achterschip twee zware kloppen. Men vermoedde dat met de schroef op een onder water zittend voorwerp werd gestoten want men zag houten brokstukken drijven. Toen men de schroef weer wilde inschakelen lukte dat niet en hoorde men een abnormaal geluid in de keerkoppeling. De N.346 werd door een sleepboot naar Oostende gesleept waar werd vastgesteld, dat er schade was tussen de as en de keerkoppeling.

▶ Na het afstellen van het kompas liep de Z.176 weer de Oostendse haven binnen. Tijdens het manoeuvreren om aan te leggen weigerde de keerkoppeling en werd een kaailadder beschadigd.

▶ Aan boord van de Z.14 werd tijdens de visserij plots een hevige klop gehoord in het achterschip. Het toerental van de motor verminderde en een onderzoek wees uit, dat zich een stuk tros op de schroef had vastgezet. Door herhaalde malen voor- en achteruit te slaan, kon de schroef weer vrij gekregen en de visserij ongehinderd worden voortgezet.

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd



BEL
**YMUIDEN
STORES**

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst
voor uw spaargeld

méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid



KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen



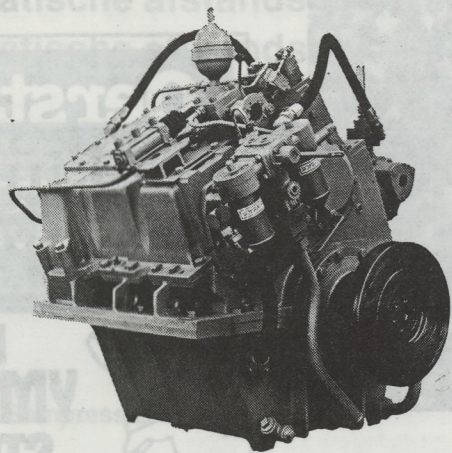
*** THREE POINTS

MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijsschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.

Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellingdam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaat, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.

Deze betrouwbaarheid, in combinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

VAN STIGT BV

avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

In memoriam... ENGEL VERLEENE

Woensdag is te Oostende, op 70-jarige leeftijd, de h. Engel Verleene overleden. Eén week eerder was hij onwel geworden en niettegenstaande de beste zorgen, heeft hij de ultieme strijd verloren. Meteen verliest de visserijsector een van de meest markante figuren van de naoorlogse periode. Van doden niets dan goed; een stelregel die wij ons allen eigen hebben gemaakt maar, over Engel Verleene viel inderdaad niets dan goed te zeggen. Een rustig, bedaard mens, die alles op de juiste waarde kon evalueren zonder ook maar enige drukdoenerij. Engel Verleene was echter in de eerste plaats een behulpzaam mens; iemand die ongeacht waar en wanneer klaar stond om een helpende hand te reiken en dat deed hij dan met een overtuiging die van hem zo'n monument maakte. „Helpen” zou misschien het beste grafschrift kunnen zijn dat straks op het zerk kan ingegrift worden. Helpen, waar en wanneer het moest, dat kregen wij te horen van zoon Lucien en schoonzoon Pierre Devriendt, die beiden ook zeevisserij zijn en nu reders. Die mensen vooral weten wat Engel Verleene voor hen is geweest. Een niet te vullen leermeester in een familie, die toch nauw bij elkaar leefde.

☆☆☆

Engel Verleene werd te De Panne geboren op 24 februari 1912. Vader Felix, ook zeer goed gekend in alle visserijmiddens, was zelf ook zeevisser en zoals de traditie dat toen wilde moest Engel al op 12-jarige leeftijd de grote vlakte optrekken. Vis vangen en mede daardoor voorzien in de familiale behoeften. In 1933 liet vader Felix een vaartuig bouwen voor eigen rekening. Het werd de O.128 „Reine des Anges”, een houten treiler waarop Engel Verleene, op amper 18-jarige leeftijd, reeds als schipper aanmonsterde. Regelmatig werd de grote vlakte opgetrokken. Het werd vaak vechten tegen de rampspoed maar Engel Verleene sloeg er zich vaardig doorheen. Tot de wereldoorlog II in alle hevigheid losbarstte. Op dat ogenblik verbleef de O.128 met Engel aan boord op zee. Er werd koers gezet naar Dieppe waar de



familie Verleene kort daarop ook toekwam. Nadien echter trokken Engel Verleene en zijn familie opnieuw naar België waar men in Koksijde ging wonen. In die tijd, in volle oorlogsgeweld dus, vaarde Engel Verleene met de visserij vanuit Nieuwpoort, doorgaans de kustvisserij dus. In die periode heeft hij ook twee mensenlevens gered toen een vissersvaartuig in de grond werd geboord door een mijnontploffing. Met zijn vaartuig laveerde Engel Verleene doorheen een mijnenveld en slaagde er in twee opvarenden te redden. Eén daarvan is Rafael Beyen. Na de oorlog kwam de zwaar toegetakelde O.128 „Reine des Anges” terug in Oostende maar het duurde twee jaar vooraleer men het schip weer varensklaar kreeg. Intussen vaarde Engel Verleene als schipper aan boord van de O.244 „Philomène” van reder Provoost maar toen de „Reine des Anges” weer paraat was, ging Engel Verleene weer het schip van vader „voeren”. Dat moet in 1947 geweest zijn. Ondertussen had zich ook zijn zoon Lucien gemeld en die werd, op 21-jarige leeftijd, schipper van de „Reine des Anges” waar hij zijn vader opvolgde. In 1960, bij het afsterven van Felix Verleene, werd Engel dus reder. De O.128 was toen echter al een wat verouderde eenheid en in het begin van de jaren zestig begon zich een verwoede nieuwbouwage te manifesteren. Engel Verleene was één van de eersten om een nieuw vaartuig te laten bouwen. De werken begonnen op de Scheepswerf Seghers in 1962 en in 1963 vaarde de O.128 „Koningin der Engelen” voor het eerst de grote vlakte op. Dat vaartuig was eigendom van Engel en zoon Lucien maar ongeveer vijf jaar geleden hield Engel het voor bekeken. Hij had de pensioengerechtigde leeftijd bereikt en droeg het vaartuig over op zoon Lucien.

☆☆☆

Men kon er toen van uit gaan, dat Engel Verleene het wat rustiger zou gaan doen maar dat bleek wel een zware denkfout. Dagelijks was hij in de weer in zijn „pakhuis” waar hij karweien opknapte voor zoon Lucien en schoonzoon Pierre Devriendt. Bijna continu was hij op de kaai of in de vismijn te zien. Engel Verleene kon gewoon geen afstand doen van het leven, dat hij zelf had gekend vanaf zijn prille jeugd, werken en helpen, twee elementen die zich als een „file rouge” door het leven van een toch zo verdienstelijk man hebben gewenteld.

Omwille van zijn bekwaamheid en zin voor overleg, zetelde Engel Verleene ook in meerdere maatschappijen. Zo was hij gedurende vele jaren voorzitter van de Verenigde Vissers-Reders, voorzitter van de rederscoöperatie Hulp in Nood en Scap, beheerder van de Onderlinge Visafslag, terwijl hij vereerd werd met verscheidene eretekens.

Heden zaterdag grijpt om 10 u. de uitvaartplechtigheid plaats in de parochiekerk Sint Antonius op de Vuurtorenwijk, gevolgd door de bijzetting in de familiekelde op de begraafplaats aan de Wijk Priorij te Bredene-Dorp.

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

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

Engel VERLEENE

Rustend reder;
Voorzitter van de
Verenigde Vissers-Reders;
Voorzitter van de
Rederscoöperatieve SCAP
Ere-voorzitter van Hulp in Nood;
Gedurende jaren beheerder van O.V.A.
en Hulp in Nood;
Vereerd met verscheidene eretekens.

Echtgenoot van Mevrouw
Germaine HUYSS

Geboren te De Panne op 24 februari 1912 en overleden te Oostende op 30 juni 1982.

De plechtige uitvaart, waartoe U vriendelijk wordt uitgenodigd, zal plaats grijpen op zaterdag 3 juli 1982 om 10 u. in de parochiekerk Sint Antonius-Vuurtoren (Opex), gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelde op de begraafplaats op de wijk Priorij te Bredene-Dorp.

Samenkomst aan de kerk.

Vrienden en kennissen, 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.

Noch bloemen, noch kransen.

OOSTENDE, Stanleylaan, 39.

Begravenissen-crematies Verlinde - Bredene -
Tel. 32.16.91

De Raad van Beheer, de Directie, het Personeel en de leden van de Rederscoöperatieve SCAP sv. melden met droefheid het overlijden van hun voorzitter,

MIJNHEER

Engel VERLEENE

Geboren te De Panne op 24 februari 1912 en overleden te Oostende op 30 juni 1982.

De plechtige uitvaart grijpt plaats op zaterdag 3 juli om 10 u. in de parochiekerk Sint Antonius (Vuurtoren).

Vergadering aan de kerk.

Noch bloemen, noch kransen.

OOSTENDE, Hendrik Baelskaai, 27.

De Raad van Beheer, de Directie, het Personeel en de leden van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen HULP IN NOOD melden met droefheid het overlijden van hun Ere-voorzitter,

MIJNHEER

Engel VERLEENE

Geboren te De Panne op 24 februari 1912 en overleden te Oostende op 30 juni 1982.

De plechtige uitvaart grijpt plaats op zaterdag 3 juli om 10 u. in de parochiekerk Sint Antonius (Vuurtoren).

Vergadering aan de kerk.

Noch bloemen, noch kransen.

OOSTENDE, Hendrik Baelskaai, 27.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Een groot verschil deze week met de voorgaande week. Waar een deel van de groothandel verleden week maandag geen vis wilde kopen, was het deze week dinsdag zo dat er geen konden kopen. Er werd immers niets aangevoerd op die dag. En dat zal dan wel een eerste gevolg zijn van de af te keuren aktie die verleden week gevoerd werd.

Wat vrijdag, maandag en woensdag aangevoerd werd, kreeg flinke prijzen. De gulsoorten vooral deden het erg goed; grote sortering tot 65 fr. middensoorten ruim 50 fr. en kleine sortering van 31 tot 48 fr. De gemiddelde prijs voor de spanvangsten steeg maandag trouwens tot 2.600 fr. per ben. Voor kanaalvis werd eveneens veel betaald, tongen gingen in prijs stijgen waardoor de middensoorten tussen 350 en 380 fr. noteerden. De kleine slips van de kust liepen ook op tot 195 fr. De kusttongen zijn overigens verdwenen, nog een paar schepen blijven er op vissen.

Voor de kustvisserij is het deze week geen goede week geweest. De weersomstandigheden hielden deze schepen alleszins tijdens de drie eerste dagen van de week aan de kaai. Eind voorgaande week was garnaal nog erg duur en werd er tot 180 fr. het kg. voor betaald. De garnaalaanvoer blijft inderdaad kleiner dan verwacht en dan normaal. Misschien dat hierin nu verandering gaat komen wegens het overschakelen van tongvissers op garnaalvisserij.

Voor de kanaalschepen zijn de tongvangsten eveneens sterk verkleind. Er worden dan ook opbrengsten genoteerd die beneden het minimum blijven. Te meer dat er voor een groot gedeelte van de bijvangst geen te beste prijzen betaald worden. De gestegen aanvoer aan schotse schol heeft de prijs van deze vissoort sterk gedrukt, zodat alleen de grote sortering nog boven de 20 fr. krijgt. Steenschol is eveneens sterk teruggelopen in prijs met grote sortering rond de 80 fr. en middensort aan 55 fr. Alleen de schaars aangevoerde rogsoorten, de gul en de vlaswijting zijn duur.

Een vangst van de West, aangevoerd door de N.579, kreeg flinke prijzen. Vooral haai ging erg vlot weg en kreeg tot 3.000 fr. en meer per ben. De kleinste sortering haalde nog 2.000 fr. per ben. Voor rog werd tot 120 fr. gegeven.

VIJDAG 25 JUNI 1982

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTENPUT				
Z.38	12	90	1.242	353.349
WEST				
N.15	15	75	4.560	1.127.759
NOORDZEE				
O.309/N.719	13	565	—	1.316.270

MAANDAG 28 JUNI 1982

NOORDZEE				
O.23/306	13	595	—	1.534.632
KANAAL				
O.33	16	190	2.050	1.162.682
Z.499	16	180	890	908.672
O.231	18	220	2.200	1.382.019
WEST				
N.579	12	180	—	493.439

WOENSDAG 30 JUNI 1982

KANAAL				
O.131	12	220	530	787.479
NOORDZEE				
O.243/706	12	710	—	1.530.358
O.318	13	570	—	1.227.022

Verwachtingen

VRIJDAG 2 JULI

NOORDZEE : O.141/O.369 — O.128/O.279
WEST : O.229

MAANDAG 5 JULI

NOORDZEE : O.232/N.752
O.114/O.274
O.127/O.303

NOORD : O.118

KANAAL : Z.538 (vermoedelijk)
WEST : O.206 — N.597

DINSDAG 6 JULI

NOORDZEE : N.708/N.709
WEST : O.35 — O.2
KANAAL : Z.502

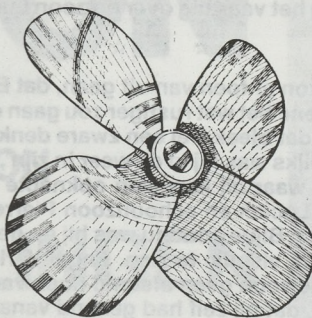
WOENSDAG 7 JULI

MONKEY BANK : O.134
KANAAL : Z.39 (vermoedelijk)
NOORDZEE : O.26/O.285

VANVOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

Van Voorden Zaltbommel b.v.

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

Vertegenwoordiger België

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

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

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 24 JUNI 1982

Z.50	1.101.410
Z.492	376.510
Z.584	419.895
B.5	683.520
Z.300	272.780
Z.462	92.010
Totaal	2.946.125

VRIJDAG 25 JUNI 1982

Z.55	137.490
Z.12	142.420
Z.507	327.020
Z.563	412.635
Z.196	310.870
Totaal	1.330.435

MAANDAG 28 JUNI 1982

Z.533 W	—	50	8	228.110
Z.72 KN	1.400	180	18	743.930
Z.181 KRP	—	90	10	392.295
Z.569 KRP	—	90	10	360.530
Z.512 K	300	35	7	194.710
Z.313 N	400	310	14	913.000
Z.162 KN	2.500	215	19	1.656.134
Totaal				4.488.709

DINSDAG 29 JUNI 1982

Z.596 N	300	80	9	340.580
Z.560 W	—	60	6	255.520
Z.55 K	200	10	1	85.250
Z.44 N	700	260	12	930.800
Z.47 N	1.200	180	15	865.510
Z.209 KRP	—	100	13	501.045
Totaal				2.978.705

WOENSDAG 30 JUNI 1982

Z.27 Golf Biskaje	4.000	130	19	1.519.800
Z.84 N	500	400	16	1.129.540
Z.402 KRP	—	90	10	459.115
Z.580 K	600	35	13	295.070
Totaal				3.403.525

NIEUWPOORT

VRIJDAG 25 JUNI 1982

VIS			
N.45	4.977 kg.	219.941	fr.
N.575	762 kg.	73.719	fr.
N.88	187 kg.	36.794	fr.
N.22	103 kg.	21.191	fr.
N.720	301 kg.	44.937	fr.
N.788	129 kg.	19.035	fr.
N.710	425 kg.	43.856	fr.

Een vaartuig van de West en zes kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Alle genoteerde prijzen kenden een gevoelige stijging in vergelijking met die welke op de voorbije marktdagen werden geboekt. Tong nr. 1 haalde 296 à 312 fr./kg en tong nr. 2 330 à 340 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong werd aan 384 à 388 fr./kg geboekt

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

en tong nr. 4 of fruittong aan 358 à 368 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 240 à 256 fr./kg aan en kleine tong tegen 128 à 138 fr./kg. Grote tarbot bekwaam 302 à 316 fr./kg, middenslag tarbot 260 tot 290 fr./kg en griet 204 à 240 fr./kg. Tong-schar werd aan 110 tot 158 fr./kg geboekt, rode soldaten aan 70 tot 80 fr./kg en robaard aan 75 tot 85 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3500 à 4000 fr. de ben opgekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 3200 à 3400 fr. de ben en visjes tegen 1400 à 1600 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3700 à 4000 fr. de ben geveid en gul tegen 2800 à 3300 fr. de ben. Moerrog boekte men aan 4500 tot 4700 fr. de ben, tilten aan 4000 tot 4250 fr. de ben en scherpstaarten aan 3750 tot 4000 fr. de ben. Grote wijting kende tegen 2950 à 3060 fr. de ben zijn afzetgebied en kleine wijting tegen 1500 à 1700 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 2100 tot 2250 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar aan 1800 tot 2000 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2500 à 2600 fr. de ben genoteerd, voor zeehond 1700 à 1800 fr. de ben, wijl knorhaan tegen een marktwaarde van 1250 à 1500 fr. de ben aan de koper werd gebracht. Een matige belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering vormden samen de voornaamste kenmerken der vrijdagmarkt.

MAANDAG 28 JUNI 1982

VIS		
N.738	1.524 kg.	51.703 fr.
N.172	3.399 kg.	263.245 fr.
N.590	2.633 kg.	126.456 fr.
N.710	321 kg.	42.367 fr.
N.22	44 kg.	9.567 fr.
N.720	143 kg.	19.914 fr.
N.575	460 kg.	43.077 fr.
N.349	53 kg.	10.710 fr.

Op de maandagmarkt veilden drie Westvaartuigen en vijf vaartuigen van de Kust hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 294 à 298 fr./kg en tong nr. 2 334 à 348 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 376 à 390 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 370 à 380 fr./kg. Tong nr 5 werd tegen 245 à 250 fr./kg aangekocht en kleine tong tegen 155 à 172 fr./kg. Grote tarbot haalde 310 à 335 fr./kg, griet 240 à 270 fr./kg en middenslag tarbot 250 à 290 fr./kg. Staartvis bekwaam 310 à 320 fr./kg, tong-schar 100 à 156 fr./kg, robaard 80 à 90 fr./kg en rode soldaten 70 à 80 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3500 à 4000 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3250 à 3500 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw werd aan 4750 tot 5300 fr. de ben geboekt en gul aan 3800 tot 4250 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 3300 tot 3500 fr. de ben en kleine wijting aan 2200 tot 2450 fr. de ben. Moerrog bekwaam 4500 à 4600 fr. de ben, tilten 4000 à 4250 fr. de ben en scherpstaarten 4200 à

4750 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 2000 tot 2250 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar aan 1500 tot 1750 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd een marktwaarde van 3000 à 3250 fr. de ben neergepend, voor zeehond 2400 à 2700 fr. de ben, wijl knorhaan tegen 600 à 850 fr. de ben werd genoteerd. Een ruime interesse vanwege de handelaars en een dure prijsnotering kenmerkten de maandagmarkt. Opnieuw werd vastgesteld dat de vraag naar Westvis ruimschoots de aanvoer overtrof.

WOENSDAG 30 JUNI 1982

VIS		
N.470	2.509 kg.	168.130 fr.
N.22	116 kg.	22.875 fr.
N.720	210 kg.	33.413 fr.
N.788	91 kg.	19.499 fr.
N.575	355 kg.	52.090 fr.
N.88	90 kg.	17.929 fr.
N.349	92 kg.	21.786 fr.

Opnieuw werd de woensdagmarkt gekenmerkt door een geringe aanvoer van Westvis. Slechts één vaartuig van de West en zes kustvaartuigen losten hun vangst. Voor alle aangevoerde soorten werd een fikse prijsstijging genoteerd. Tong nr. 1 kreeg 308 à 320 fr./kg tong nr. 2 342 à 350 fr./kg. Bloktong haalde 382 à 394 fr./kg en fruit-tong 360 à 375 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 240 à 254 fr./kg aan en kleine tong tegen 152 à 174 fr./kg. Grote tarbot werd aan 340 à 353 fr./kg geboekt, middenslag tarbot aan 260 à 290 fr./kg en griet aan 240 à 280 fr./kg. Staartvis bekwaam 304 à 315 fr./kg, tongschar 90 à 145 fr./kg en robaard 80 à 90 fr./kg. Pladijs der middensortering werd tegen 3250 tot 3750 fr. de ben opgekocht en visjes 1500 à 2000 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4600 à 4700 fr. de ben genoteerd, tilten tegen 4500 à 4750 fr. de ben en scherpstaarten tegen 4250 à 4500 fr. de ben. Grote wijting kreeg 3500 à 3750 fr. de ben en kleine wijting 2100 à 2300 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2600 à 2750 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1800 à 2000 fr. de ben. Een ruime belangstelling vanwege de handelaars en een dure prijsnotering kenmerkten de woensdagmarkt.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	Kgr.	Fr.
25 juni	6.894	459.473
28 juni	8.577	567.039
30 juni	3.463	335.722

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

ZWEMWEDSRIJD „NOORDZEEschaal”

Op zaterdag 3 juli wordt de traditionele langeafstandszwemwedstrijd met als inzet de „Noordzeeschaal” verzwommen. De start heeft plaats om 15 u. op het strand te Zeebrugge, vlak naast de havendam. Vervolgens wordt er langs de kust gezwommen, richting Blankenberge. De eerste aankomst is voorzien aan een ponton in de haven van Blankenberge omstreeks 16 u. Om 19 u. grijpt in het stadhuis de prijsuitreiking plaats.

SPREKUREN BIJ HULP IN NOOD

De Onderlinge Verzekeringsmaatschappij HULP IN NOOD deelt mee dat de spreekuren van de h. Vandenberghe Prosper, directeur der maatschappij, vanaf heden werden vastgesteld tussen 10 u. en 12 u., dagelijks van maandag tot en met vrijdag. In de namiddag zijn de burelen gesloten voor het publiek, tenzij vooraf een afspraak werd gemaakt.



Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	28 juni	29 juni	30 juni
Lappen	299 314	.....	302 307
Grote	337 354	.....	359 365
3/4	341 366	.....	362
Bloktongen	328 346	.....	.....
Vóór-kleine	242 279	.....	.....
Kleine	163 225	.....	.....
Slips	135 193	.....	.....

ZEEBRUGGE

	28 juni	29 juni	30 juni
Grote	328 332	309 312	322 332
Bloktongen	347 362	359 366	371 388
Fruittongen	364 392	388 394	384 411
Schone kleine	284 312	263 323	273 297
Kleine	159 197	170 206	168 195
Tout petit	139 167	152 168	156 172
Slips	124 138	144 150	150

NIEUWPOORT

	28 juni	29 juni	30 juni
Tong I	294 298	.....	308 320
Tong II	334 348	.....	342 350
Tong III	376 390	.....	382 394
Tong IV	370 380	.....	360 375
Tong V	245 250	.....	240 254
Kleine tongen	185 172	.....	152 174

PLADIJS

OOSTENDE

	28 juni	29 juni	30 juni
Platen	62 65	.....	58 61
lek (groot-klein)	57 60	.....	57
Derde slag	51 53	.....	.....
Platjes	21 28	.....	.....

ZEEBRUGGE

	28 juni	29 juni	30 juni
I	60 64	46 54	42 46
II	50 63	40 44	46 49
III	40 44	35 39	47 49
IV	20 24	27 30	30 34
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	28 juni	29 juni	30 juni
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	70 80	.....	70 80
Platjes	65 70	.....	65 75
Drielingen	30 45	.....	30 40

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 4.7.82 tot 10.7.82

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10u05 en te 14u50
- Dagelijks te 07u35 behalve op 4.7.82.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 06u00, te 09u00, te 12u00, te 18u00 en te 21u00
- Dagelijks te 03u00, behalve op 4 en 5.7.82
- Dagelijks te 13u45 en te 23u59, behalve op 10.7.82

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01u30
- Dagelijks te 05u15, behalve op 4.7.82
- Dagelijks te 19u30, behalve op 10.7.82

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11u40 en te 15u30
- Dagelijks te 19u10, behalve op 10.7.82

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01u00, te 10u00, te 13u00, te 16u00, te 19u00 en te 22u00
- Dagelijks te 04u00, behalve op 4.7.82
- Dagelijks te 07u00, behalve op 4 en 5.7.82

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 18u45 en te 23u55
- Dagelijks te 22u30, behalve op 10.7.82

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06u50, te 08u40, te 11u50, te 13u50, te 16u35 en te 19u40.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 08u25, te 10u35, te 13u20, te 15u40, te 17u50 en te 20u55.

HET NUT VOOR DE REDERS BIJ VERKOOP PER 2 BENNEN

Woensdagmorgen stonden er grote partijen kleine totten in de markt van de O.131. Aan de hand van het verkooppatroon is hier nog eens duidelijk gebleken dat de reder profijt heeft aan de verkoop per twee ben.

Ter illustratie hiervan geven we de detail van deze verkoop hieronder weer:

2 ben 1.330 fr.; 8 ben 1.270 fr.; 10 ben 1.160 fr.; 6 ben 1.130 fr.; 2 ben 1.140 fr.; 2 ben 1.100 fr.; 6 ben 1.100 fr.; 4 ben 1.130 fr.; 30 ben 1.020 fr.; 8 ben 920 fr.; 10 ben 920 fr.; 20 ben 920 fr.; 10 ben 920 fr.; 4 ben 920 fr.; 4 ben 920 fr.; 2 ben 920 fr.; 2 ben 920 fr.; 50 ben 920 fr.

We stellen dus vast dat het de kleine kopers zijn die de markt ingezet hebben aan prijzen die van 200 tot 400 fr. de ben hoger liggen dan de opvangprijs van 920 fr.

We stellen eveneens vast, dat slechts één van het „onder-onsje” van de heel grote kopers namelijk de heer Levecke, 50 ben gekocht heeft. Hij had er waarschijnlijk niet méér nodig, want hij had eerder gelegenheid om aan de minimumprijs te kopen, en 100 ben te vragen.

Het besluit ligt dus voor de hand dat de reder voor een veertigtal bennen, dank zij de kleine kopers, van 200 tot 400 fr. per ben meer kreeg. Verder dat men zeker zou gekonfronteerd geweest zijn met opvang, vermits er slechts één enkele grote koper 50 ben aankocht. De andere 30 ben werden aangekocht door de heer Dumalin Albert, een middengrote koper.

Inderdaad zouden de kleine kopers die 2, 4, 6, 8 ben kochten, voor in totaal 50 ben, hebben moeten afzien van aankoop, omdat zij geen tien ben konden afzetten.

De verkoop per twee ben is dus niet alleen voordeliger voor de reders en vissers, maar tevens voor wat de uitkeringen van de opvang betreft. Hopelijk wordt hiermede rekening gehouden voor de vislossers, de stad en allen betrokken in goede opbrengst.

De haven van Oostende heeft reeds 50% van zijn rendement verloren. Moeten we ook de nog resterende reders en zij die hier uit andere havens komen verkopen, naar andere havens zien uitwijken?

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.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	28 juni	28 juni	29 juni	29 juni	30 juni	30 juni	30 juni	28 juni	30 juni	30 juni	28 juni	30 juni	28 juni	30 juni	28 juni	30 juni
Tarbot grote	265	284	275	297	284	306	298	294	318	310	335	340	353	340	353	
Tarbot middel	225	239	217	267	243	254		280	286	250	290	260	290	260	290	
Tarbot klein	170	217	210	216	205	214		180	214	210	240	180				
Griet groot	200	210	240	249	260	268	228	270	282	240	270	240	280	240	280	
Griet middel	189		210	213	210	216		208	260							
Griet klein	173		140	174	184	196		175	194							
Schelvis groot	65						68	70								
Schelvis middel																
Schelvis klein	42	52					18	44								
Heek grote							103									
Heek middel	85	95					69									
Heek klein	30	46														
Lom																
Leng	52	62														
Rog I	85	120									90	92	92	94		
Keilrog																
Rog			94	98		90	94		133							
Tiltlen	103		90	96		90	92		120		80	85	90	95		
Scherpstaart	49	78	104	112		95	108		116		85	95	90	94		
Halve mans			83	87		71	80		86		80	85	85	90		
Teelt			81	84		73	79		86							
Katrog	24		25	36		30	38		42	54						
Kabeljauw	80	89	70	82		74	78	58	87	100	95	106				
Gul (groot)	76	79	68	72		62	68	60	64	70	86	76	85			
Gul (middel)	53	64	58	64		58	62	45	53	54	70					
Gul (klein)	34	54	45	62		45	60	32	41	52						
Hozemondhamme	87	236	103	252		107	229	111	220			310	320	304	315	
Wijting groot	58	65	45	58		50	57			64	70	66	70	70	75	
Wijting klein	40	47	24	32		30	32	49		38	41	44	49	42	46	
Schar	14	32	16	24						19	24	35	45	40	55	
Steenschol	24	125						24	95							
Zeehaai	40	61	54	62		50	52	56	60	62	6	14	6	12		
Hondshaai	18	35						30								
Doornhaai											60	65				
Pieterman																
Makreel								37								
Horsmakreel								24								
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	12	33						15								
Schartong	14	38						13	28		100	156	90	145		
Volle haring																
Ijle haring																
Haringshaai																
Steenholk	24	36														
Heilbot								262								
Steur																
Koolvis								54								
Zeewolf								64	80							
Pollak	52	63						71	79							
Zonnevis	140	265						269								
Koningsvis																
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			40	46		30	38				48	54	36	40		
Bot														12	16	
Rode Poon (roobaard)	41		42	46							80	90	80	90		
Grauwe poon (knorhaan)	14	18	20	24						6	12	12	17			
Rode knorhaan	34	119														
Posten			20	26		30	34			20	29					

NEDERLAND

In de week van 21 tot 26 juni zijn de aanvoeren beneden de verwachtingen gebleven. Reeds aan de maandagmarkt was dit al goed merkbaar. Tegen veler verwachting in waren de schepen die hun schaapjes op het droge hadden niet meer naar zee gegaan. Alleen de aanvoer van ruim 1100 kisten schol was, hoewel lang niet toereikend, iets ruimer. Ook nu moest er wederom een beroep gedaan worden op de buitenhavens. Kabeljauw en gul kan de handel bijna onbeperkt verkopen. Het prijspeil handhaaft zich nagenoeg.

De dinsdagmarkt van 22 juni was en bleef wederom zoals we al gewend zijn. Het span VD 19 en VD 73 was het enige dat het vermelden waard was. Aan de woensdagmarkt waren deze getrouwen wederom present, maar nu werd hun vangst overschaduwd door de inbreng van het span WR 47 en WR 70. Dit span kwam na telling van hetgeen aangeboden werd met een besomming uit de bus van ruim f 100.000. Hiermede was dit span de topscorer van deze week.

De vrijdagmarkt van 25 juni zou deze naam onwaardig zijn wanneer er niet een meer dan normale aanvoer zou plaats vinden. Ook nu weer was er van alles te koop, maar grote vangsten konden er niet worden vermeld. Er kwam nu maar een zevental span aan de markt. De nachtvisser die iedere dag weer aan de markt proberen te komen, hebben deze week toch wel eens een dagje erbij gepikt. Daaruit mag men afleiden dat de visserij dicht onder het wallekje niet aantrekkelijk is geweest en dat men daarom wat verder van huis moest. De meeste van deze schepen konden een besomming maken welke varieerde van zes- tot zeventuizend gulden met een enkele uitschieter naar boven.

De grote vaart had het de afgelopen week ook niet gemakkelijk. Zeer zuinige visserij. De makreel die gevangen kon worden was erg klein en daar zitten de reders nu echt niet op te wachten. De meeste rederijen haalden hun schepen naar huis om aan de haringvisserij bij St Gilda deel te nemen. Menigeen had wat later naar deze stek willen gaan, omdat het wel wat vroeg in de tijd is om nu al achter deze haringsoort aan te gaan.

Te betreuren valt het nog steeds dat er geen haring van, de Noordzee gevangen mag worden. Gelukkig zijn we als Nederlanders niet de enigen die het met de maatregelen niet eens zijn. Nu weer wordt het Engelse gouvernement onder druk gezet door de vissers van de Shetlands. Ook zij wijzen met de vingers naar de Denen die ongestoord op de Noordzee vissen naar de sprot en dan als bijvangst ook wat haring mogen aanvoeren. Deze meestentijds zeer jonge haring is „de zomerharing” die men voorheen als Schotse maatjes op de markt bracht. Geprobeerd wordt aan te tonen dat de jonge haring die in het Kattegat en het Skagerak gevangen wordt de jonge haring is die in het voorjaar naar de Noordzee en de Schotse kust komt. Men is er van overtuigd dat dit ook een reden is waarom de haringstock op de Noordzee een zo lange tijd nodig heeft gehad om weer, zij het een gereguleerde, visserij toe te laten. Ook is men allerminst te spreken over het verhogen van het

haringkwantum dat voor de Noren verdubbeld is van 6000 tot 12.000 ton.

Het opbrengen van schepen door de Duitse marine heeft nogal wat voeten in de aarde gehad, want de kaarten die men aan boord heeft blijken niet in overeenstemming met elkaar te zijn. Toch blijft het een zeer dure aangelegenheid gepakt te worden. Naast de hoeveelheid vis die men aan boord heeft en voor rekening van de Duitsers is, wordt ook nog het aan boord zijnde vistuig in beslag genomen. Kennelijk willen de Duitsers er de schrik injagen.

Uit „IJmuider Courant”

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 22 juni** werd aangevoerd : 110 kg. tong, 78 kisten kabeljauw, 82 kisten wijting, 25 kisten schol, 68 kisten schar, 16 kisten makreel en 40 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

grote tong 20,00, grootmiddel tong 22,40, kleinmiddel tong 18,40-17,60, tong één 13,40-13,00, tong twee 11,00-10,40, zalm 21,40.

Per 40 kg. :

tarbot 424, griet 408, kabeljauw één en twee 178-146, kabeljauw vier 132-112, kabeljauw vijf 140-102, schol drie 144, schol vier 132-112, wijting drie 122-102, makreel twee 94-84, schar 70-48, rode poon één 244-236, rode poon twee 184-178, rode poon drie 166-130, horsmakreel 51-26.

Aan de **woensdagmarkt van 23 juni** werd aangevoerd : 865 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 940 kisten kabeljauw, 113 kisten wijting, 88 kisten schol, 102 kisten schar, 9 kisten makreel en 51 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

tarbot 14,57-13,59, grote tong 19,64-18,90, grootmiddel tong 22,04-21,48, kleinmiddel tong 17,66-16,49, tong één 13,57-11,94, tong twee 10,61-9,65.

Per 40 kg. :

tarbot 506-431, griet 400-280, kabeljauw één 186-162, kabeljauw twee 162-146, kabeljauw drie 160-114, kabeljauw vier 156-126, kabeljauw vijf 140-110, schol één 152, schol twee 156, schol drie 166-126, schol vier 132-82, wijting drie 136-106, schar 62-45, makreel twee 90-82, bot 37-26, poontjes 51-30, steenbolk 78, rode poon één 214, rode poon twee 184, rode poon drie 146-114.

Aan de **donderdagmarkt van 24 juni** werd aangevoerd : 690 kg. tong, 16 kisten tarbot en griet, 605 kisten kabeljauw, 1 kist schelvis, 300 kisten wijting, 171 kisten schol, 199 kisten schar, 114 kisten makreel en 96 kisten diversen.

Prijzen in gulden :

Per 1 kg. :

tarbot 14,69-13,56, grote tong 20,20-19,70, grootmiddel tong 22,67-22,09, kleinmiddel tong

17,84-16,60, tong één 12,83-11,26, tong twee 9,93-9,10, zalm 13,54.

Per 40 kg. :

rode poon één 240-158, rode poon twee 202-160, rode poon drie 158-106, bot 28-27, inktvis 360, tongschar 105, tarbot 520-400, griet 441-340, kabeljauw één 174-168, kabeljauw twee 194-160, kabeljauw drie 170-122, kabeljauw vier 156-132, kabeljauw vijf 152-90, schelvis drie 240, schol één 170, schol twee 152-150, schol drie 138-120, schol vier 94-72, makreel twee 70-28, schar 54-30, wijting drie 120-80, mullets 518-390, poontjes 38-26, haai 160.

Aan de vrijdagmarkt van 25 juni werd aangevoerd : 3320 kg tong, 41 kisten tarbot en griet, 229 kisten kabeljauw, 18 kisten schelvis, 397 kisten wijting, 590 kisten schol, 193 kisten schar, 172 kisten makreel en 242 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 14,80-13,69, grote tong 21,92-20,72, grootmiddel tong 23,04-22,04, kleinmiddel tong 17,81-17,04, tong één 12,56-11,79, tong twee 10,79-9,42, zalm 19,00. Per 40 kg : steenbolk 76-61, rode poon één 194, rode poon twee 212-192, rode poon drie 168-80, poontjes 27-26, krab 72-67, tarbot 528-412, griet 518-361, kabeljauw één 163-133, kabeljauw twee 172-140, kabeljauw drie 126-122, kabeljauw vier 126-114, kabeljauw vijf 130-76, schelvis drie 330-140, schelvis vier 100-98, schol één 152-120, schol twee 156-126, schol drie 126-110, schol vier 120-76, wijting drie 140-82, makreel twee 57-21,60, schar 66-30, hake 160-78, tongschar 280-109.

Aan de maandagmarkt van 28 juni werd aangevoerd : 6470 kg tong, 146 kg tarbot en griet, 2550 kisten kabeljauw, 20 kisten schelvis, 601 kisten wijting, 1240 kisten schol, 87 kisten schar, 54 kisten makreel en 238 kisten diversen. Prijzen in gulden. Per 1 kg : tarbot 13,94-13,17, grote tong 21,61-20,50, grootmiddel tong 23,12-20,15, kleinmiddel tong 16,00-14,76, tong één 10,71-9,90, tong twee 10,60-7,90. Per 40 kg : pieterman 52-36, haai 132-120, mullets 334-202, poontjes 52-26, steenbolk 70-68, kleine kreeft 264, rode poon drie 152-132, horsmakreel 24-12,50, tarbot 554-348, griet 480-280, kabeljauw één 180-119, kabeljauw twee 172-132, kabeljauw drie 136-108, kabeljauw vier 136-122, kabeljauw vijf 132-82, schelvis één, twee en drie 180-124, schelvis vier 150-120, schol één 148-124, schol twee 148-118, schol drie 124-112, schol vier 96-88, wijting drie 132-80, schar 69-42, tongschar 246-45, krab 52-27, krabbepoten 70, inktvis 284.

De Urkse vissers hebben aan het gemeentebestuur het verzoek gericht opdat voortaan de vis zou gewogen worden, vermits er nu geen gebrek aan ruimte meer is, gezien de uitbreiding van de afslag. Anderzijds zijn de vissers overtuigd, meer kisten vis uit dezelfde lading te zullen halen wanneer gewogen wordt. Zij vergissen zich echter wanneer zij menen, dat dit meer zal opbrengen, omdat de kopers altijd rekening houden met eventueel overgewicht bij het bepalen van hun prijs. Nipt gewogen zal automatisch een nippere prijs als gevolg hebben. Het zal dus waarschijnlijk geen baat bijbrengen, maar meer werk en kosten, maar toch ook wel een geruststelling.

Apollinaris

HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!

VOORSTEL TOT OPDELING VAN DE TOTALE KWOTA ONDER DE PARTNERLANDEN HET AANDEEL VAN BELGIË

Volgende opdeling zou vanaf 1/1/83 in voege komen in % uitgedrukt van de totale kwota.

	nieuw	vroeger
Groot-Brittannië	35,50%	36,—%
Denemarken	23,40%	24,11%
West-Duitsland	14,90%	13,94%
Frankrijk	13,—%	13,05%
Nederland	7,40%	7,15%
Ierland	3,80%	3,83%
België	2,—%	1,92%
	100,—%	100,—%

Dit houdt de voornaamste soorten in voor kabeljauw, schelvis, wijting, rode zeebaars, pladijs, koolvis en makreel.

Zoals we kunnen vaststellen, loopt Groot-Brittannië met het leeuwenaandeel weg, zoveel als Frankrijk, Nederland, West-Duitsland en België samen.

Was voorheen Ierland het zwakste broertje, dan is dit nu België geworden gezien de, relatief gezien, grote ontwikkeling van de Ierse vloot, vooral door heel wat nieuwe seinetrellers.

We mogen het echter niet uitsluitend op basis van hoeveelheden zien, daar bepaalde landen een groter contingent goedkoper soorten toegewezen krijgen, zoals onder meer Groot-Brittannië wat de makreel betreft. Voor Nederland bv. komt op het totaal toegekend aandeel onder meer 21 duizend ton makreel en 21 duizend ton haring voor.

Wat België betreft, werden de hieronder volgende hoeveelheden toegekend alhoewel de eerste cijfers kleiner waren, maar die dank zij de inspanningen van de Belgische visserijdienst in laatste instantie nog konden verhoogd worden, onder meer voor tong in de Noordzee en het Noords gedeelte hiervan, van 1.580 naar 1.750 ton, voor pladijs van 7.170 naar 8.000 ton, voor wijting van 2.200 naar 4 duizend ton, enz.

In aanmerking genomen deze wijzigingen van het laatste uur, krijgen we dan volgende tabel.

Het Belgisch aandeel:

Het gaat hier over de voornaamste soorten als kabeljauw, schelvis, wijting, tong, pladijs. De toekenning gebeurde volgens de zeegebieden.

Noordzee en Noors gedeelte Noordzee:

kabeljauw	8.000 ton
schelvis	1.520 ton
wijting	4.000 ton
pladijs	8.000 ton
tong	1.750 ton

W. Schotland, Rockall, Z-Faroër

kabeljauw	100 ton
-----------	---------

Golf van Bristol, W. & Z. Ierland, Z. Engelse kust

kabeljauw	700 ton
wijting	200 ton
pladijs	900 ton
	360 ton
tong	500 ton
	60 ton
	1.000 ton

Ierse Zee:

kabeljauw	400 ton
wijting	100 ton

pladijs	230 ton
tong	790 ton

Skagerak - Baltische Zee

schelvis	50 ton
koolvis	50 ton
pladijs	60 ton

Haring

Wat de haring betreft, alhoewel de cijfers nog niet definitief vast liggen, ziet het er naar uit, dat aan België een kwota van 3 duizend ton zal toegekend worden. Dit zou dan 60 duizend bennen worden. Dit voor wat de zuidelijke Noordzee en het oostelijk deel van het Engels Kanaal betreft.

Als we voor onze 60 duizend bennen, onder Oostende en Zeebrugge samen tien spannen rekenen, dan is dit 6 duizend bennen per koppel. Zeker niet om gedurende enkele maanden een renderende visserij te houden, in acht genomen dat een koppel, nog altijd een opdeling onder twee vaartuigen en twee bemanningen veronderstelt. In aanmerking genomen dat, samen met de overeenkomst over de opdeling tussen de partnerlanden, tevens een strenger controle zal ingesteld worden en er dus minder door de mazen zal kunnen glijden. Over deze controle hebben wij het in een afzonderlijk artikel.

PIERRE HAEVERMAET SCHIELIJK OVERLEDEN

Eind vorige week was de verslagenheid op de Vuurtorenwijk totaal toen het schielijk overlijden van gewezen visser Pierre Haevermaet bekend geraakte. Een paar dagen eerder werd hij nog gezien in de hem vertrouwde wijk. Donderdag is hij plots onwel geworden en de beste zorgen konden niet baten.

De afgestorvene werd geboren op de voornoemde wijk op 17 juni 1910. In 1940 werd hij bij het leger ingelijfd en kwam na de oorlog terug te Oostende waar hij opnieuw ter visserij uitvaardde. Hij was toen motorist op de kusttreiler O.11. Dit vaartuig werd nadien herdoopt tot de O.1 „Fabiola” en door de stad Oostende geschonken aan het Koninklijk paar. Koning Boudewijn heeft nog met het kleine scheepje gevaren. Uiteindelijk werd het uit de vaart genomen en achteraf zelfs onttakeld. Meteen ging Pierre Haevermaet, die vele jaren als motorist ter zeevisserij had gevaren, ook op rust. Donderdag heeft de dood uiteindelijk meedogenloos toegeslagen want Pierre Haevermaet overleed in zijn woning ingevolge een beroerte.

Zaterdag jl. werd Pierre Haevermaet onder zeer ruime belangstelling ten grave gedragen.

„Het Visserijblad” biedt aan zijn achtbare familie zijn oprecht rouwbeklag aan bij het zware verlies dat hen komt te treffen.

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)

EXAMENUITSLAGEN STEDELIJKE VISSERISCHOOLO „JOHN BAUWENS”

Brevetten en diploma's, erkend door het Ministerie van Verkeerswezen

De volgende brevetten en diploma's werden toegekend (in alfabetische volgorde):

Afdeling DEK (18 gediplomeerden):

1. Getuigschrift Scheepsleerjongen:

Blommaert Ivan, Cordier Michel, Mussche Kurt, Van Dingenen Alain, Van Ryssel Danny, Walraeve Mario.

2. Diploma Aspirant-Schipper (+ Dek 3):

Aercke Stefaan, Bouilliant Lievin, Deprez Franky, Hessens Redgy, Lombary Dirk, Lycke Christophe, Michils Marnix.

3. Schippers ter Kustvisserij:

Depreytere Nick, Lambier Georges, Parkin Kenneth, Vanbillemont Etienne.

4. Schipper 1e Klasse:

Coeneyne Leo.

Afdeling MOTOREN (11 gediplomeerden):

1. Brevet Matroos-Motorist 275 PK:

Bouquillon Patrick, Celis Marc, Kyndt Dirk, Mertens Frank, Pauwels Didier, Simons Eric, Van Betsbrugge Bart, Vandenberghen Hans.

2. Brevet Motorist 500 PK:

Deckmyn Serge, Degryse Stephan, Heinderson Danny, Pauwels Didier, Van Betsbrugge Bart.

Afdeling KOELTECHNIEK (3 gediplomeerden):

Luypaert Johan, Messiaen Luc, Verburgh André.

Bijzondere Prijzen S.V.O. 1982

Afdelingen DEK en MOTOREN

Prijs 1e Schepen A. LARIDON

Beste uitslag Aspirant-Schipper: MICHILS Marnix.

Prijs „John BAUWENS”

Beste uitslag Motorist 500 PK: VANBETSBRUGGE Bart.

Prijs A.B.V.V. Belgische Zeemansbond

Beste uitslag Matroos-Motorist 275 PK: VANBETSBRUGGE Bart.

Prijs Mevr. SMESSAERT

Beste uitslag Scheepsleerjongen: MUSSCHE Kurt.

Prijs B.V.O.O.: Beste uitslagen Wiskunde in de afdeling Dek.

Desmit Albert, Mussche Kurt, Hessens Redgy.

Prijs Dr. MIROIR:

Beste uitslag Eerste Hulp Bij Ongevallen
Afdeling DEK: de Nijs Christian, Dek 1.
Afdeling MOTOREN: Deckmyn Serge, Motoren 2b.

Prijs dhr O. Knockaert

Beste uitslag Engels.

Afdeling DEK

Desmit Albert, Van Ryssel Danny, Hessens Redgy.

Afdeling MOTOREN

Dayer Michel, Mylle Nico, Deckmyn Serge.

Prijs gemeenteraadslid G. Germonpre

Beste uitslag praktijk

Afdeling DEK

Vandenberghen Franky, Mussche Kurt, Michils Marnix.

Afdeling MOTOREN

Delahaye Eric, Mylle Nico, Kempe Patrick.

Prijs gemeenteraadslid E. Vanremoortele

Beste uitslag Nederlands Afdeling Dek.

Dek I: Desmit Albert

Dek II: Vanryssel Danny

Dek III: Hessens Redgy

Prijs Mevr. Vanhee-Lust

Beste uitslag Nederlands Afdeling Motoren

Motoren IIa: Mylle Nico

Motoren IIb: Vanbetsbrugge Bart

Prijs dhr. M. BEERNAERTS

Beste uitslag Fysica-Motoren.

Dek I: Desmit Albert

Dek II: Van Dingenen Alain

Dek III: Michils Marnix

Prijs A.B.V.V. - Centrale der Metaalbewer- kers

Beste uitslag Motoren: Vanbetsbrugge Bart

Elektriciteit: Vanbetsbrugge Bart

Prijs A.C.L.V.B.

Beste uitslag Tekenen: Vanbetsbrugge Bart, afd. Motoren.

Prijs Oudervereniging voor de Moraal

Beste prestatie Moraal (zedenleer):

Afdeling DEK

Vandenberghen Franky, Vandingenen Alain, Michils Marnix.

Afdeling MOTOREN

Vereecke Rik, Mylle Nico, Deckmyn Serge, Degryse Stefaan.

Prijs Mevr. Pauwelyn

Beste uitslag Seinen: Desmit Albert, afdeling Dek 1.

Prijs van de godsdienstleraars

Beste uitslag Godsdienst

Afdeling DEK

Desmit Albert, Van Ryssel Danny.

Afdeling motoren

Calmeyn Jean-Claude, Bouquillon Patrick, Vanbetsbrugge Bart.

Prijs Mevr. Crauwels

Beste uitslag Nederlands in beide afdelingen: Vanbetsbrugge Bart, afd. Motoren.

Prijs A.C.O.D.

Voor de best geleverde inspanning gedurende gans het schooljaar:

Afdeling DEK: Vandingenen Alain (dek 2)

Afdeling MOTOREN: Bouquillon Patrick (motoren)

Prijs Oudleerlingen en Vriendenbond „John BAUWENS”

Voor de leerling die de beide afdelingen volledig doorlopen heeft: Deckmyn Serge.

Prijs dhr. Brouckxon E.

Beste uitslag Zeekaartwerk: Van Ryssel Danny (Dek).

Bijzondere Prijzen Sociale Promotie S.V.O.

Prijs ere-directeur CALLANT:

Best geleverde inspanning in de afdeling DE., schippers: Parkin Kenneth.

Prijs ere-directeur BOELS:

Beste uitslag Schipper 1° Klasse, afd. Dek: Coeneyne Leo.

Prijs ere-directeur LINGIER:

Beste uitslag Motorist 500 PK: Heinderson Danny, Afd. Motoren.

Prijs dhr. C. WYNSBERGHE:

Beste uitslag Schipper ter Kustvisserij, afd. Dek: Vanbillemont Etienne.

Prijs A.C.O.D.:

Behaalden brevet Schipper ter Kustvisserij, afd. Dek: Depreytere Nick, Lambier Georges, Parkin Kenneth, Vanbillemont Etienne.

Prijs dhr. Teugels:

Best geleverde inspanning in de afdeling Motoren: Kyndt Dirk.

Prijs dhr. STEVELINCK V.

Beste uitslag Matroos-Motorist 275 PK: Simons Eric.

Prijs Belgische Frigoristenbond:

Koeltechniek: Luypaert Johan, Mesiaen Luc, Verburgh André.

Zwembrevetten S.V.O. „John Bauwens”

Volgende zwembrevetten werden behaald:

Diploma 25 meter

Vandingenen Alain, afd. Dek 2.

Diploma 50 meter

Vanwelsenaere Thierry, afd. Dek 1, Lambrecht Gino, afd. Dek 1.

Diploma A (100 meter)

Mussche Kurt, afd. Dek 2.

Diploma B (zwemmer)

De Groot Sven, afd. Dek 1, Lahaye Johan, afd. Dek 1, Vanbillemont Pascal, afd. Dek 1, Vandenberghen Franky, afd. Dek 1, Van Ryssel Danny, afd. Dek 2, Verplancke Pascal, afd. Dek 1.

Diploma C (redder)

Dayer Michel, afd. Motoren 1, Bovenistier Patrick, afd. Motoren 2a, Vandenberghen Hans, afd. Motoren 2b, Deman Geert, afd. Dek 1, Desaever Hans, afd. Dek 1, Roels Franky, afd. Dek 1, Desmit Albert, afd. Dek 1, Blommaert Ivan, afd. Dek 2, Cordier Michel, afd. Dek 2, Vermeersch Marc, afd. Dek 2.

BESLUIT VISSERSHAVENCOMMISSIE

VERKOOP PER TWEE BENNEN BLIJFT VOORLOPIG GEHANDHAAFD IN OOSTENDSE VISMIJN

Groot- en kleinhandel zullen in gemeen overleg die vissoorten bepalen die naderhand eventueel per 10 bennen en veelvoud van 10 bennen verkocht zullen worden.

OOK FEOGA-STEUN VOOR NEDERLANDSE KUSTVISSERIJ WAAR BLIJFT MEN IN BELGIË?

In een vorige uitgave gaven wij een lijst weer van de honderden miljoenen steun die de FEOGA, het Oriëntatie en Waarborgfonds voor de EEG-Landbouw, aan Britse projecten en in het bijzonder Schotse, voor nieuwbouw en modernisatie verleende.

Ook in Nederland is het EEG-mana voor nieuwbouw of verbouwing uit het Feogafonds neerge-daald. Zestien kustvissers samen bijna 45 miljoen toelage uit het betrokken waarborgfonds voor vijf nieuwbouwen en elf moderniseringsprojecten. Hier bovenop komt er dan nog ongeveer 55 miljoen van de eigen Nederlandse regering, zodat het voor de betrokken reders ten slotte een heel doenlijk project wordt.

De Nederlandse nieuwbouw en moderniserin-gen in de kustvisserij gaan naar verschillende havens, namelijk Lauwersoog, Colijnsplaat, Breskens, Den Oever, Urk, Den Helder, Wieringen en IJmuiden, zodat er bijna voor elke belangrijke Nederlandse vissershaven iets van de EEG-boom valt.

Wij hebben er aan gehouden hier een afzonderlijk artikel over te maken, omdat we terug moeten vaststellen, dat wij in België weerom een oorlog ten achter zijn. Vooral wat onze kustvisserij betreft, kunnen we de tijd van één of ander nieuwbouw of verbouwing niet meer achterhalen. Dat er desondanks toch geen moeiten aangewend worden om eveneens van het Oriëntatie en Waarborgfonds van de EEG-landbouw-
sektor te genieten, is ten slotte verbijsterend. Met het voorbeeld ten allen kante om ons heen, blijven wij ter plaatse trappelen. Er heerst inderdaad onder onze vissers en bij onze verantwoordelijke autoriteiten een mentaliteit van „het gaat nog altijd”.

Dit altijd gaan, duurt echter slechts zolang tot het breekt, terwijl men in de andere partnerlanden dit breekpunt niet afwacht maar voor is.

Nochtans moeten wij niet zozeer de steen werpen naar onze eenvoudige vissers zelf, maar naar onze eigen autoriteiten die schromelijk tekort komen aan hun voorlichtingsplicht, tenzij

alles met de Rederscentrale bekookstoofd wordt, waar men het houdt voor de vriendjes.

Regelmatig zouden de vissers moeten aangeschreven worden over de mogelijkheden die voor hen open liggen om tot nieuwbouw en/of modernisatie over te gaan. Er moet hen aange-toond worden over hoeveel subsidie zij kunnen beschikken en voor deze zou er een gratis studie dienen gemaakt van wat hen nieuwbouw en/of modernisering zou kosten, wat zij aan toelage zouden bekomen en er zou tevens een planning dienen gemaakt vanaf welk ogenblik de visserij renderend zou zijn. Aldus zouden onze vissers aan de hand van deze planning praktisch zekerheid kunnen verkrijgen of de zaak haalbaar is of niet. Thans zijn zij verschrikt over wat nieuwbouw en/of modernisatie kost en worden velen misleid, zodat de schrik hen elk initiatief ontleent en onze kustvisserij op deze manier gedoemd blijft om totaal te verarmen en te verdwijnen.

Gelukkig dat Zeebrugge een Jef Deroose heeft, die er alles voor over heeft de reders van de Oostkust te helpen.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
Ø (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende
Ø (059) 50 25 40

TOEPASSING VAN DE 90 MM. MAASWIJDTE OP TONG UITGESTELD

We hebben in onze vorige uitgave onze lezers medegedeeld, dat eerlang de maaswijdte voor de visserij op tong op 90 mm. zou gebracht worden. Alhoewel men hiervoor zelfs de datum van 1 oktober 1982 had vooropgesteld en nadien 1 januari 1983, zal dit nu waarschijnlijk toch nog 1 januari 1984 worden.

Het is vooral de Nederlandse minister De Koning, die de toepassingsdatum zolang mogelijk wenste uit te stellen. Toegegeven echter dat ALLE tongenvissers uit alle partnerlanden wel „tegen” deze toepassing zijn. We hebben trouwens reeds tot in de treure herhaald, dat de visser altijd en voornamelijk tegen zichzelf dient beschermd te worden.

Wel stond vast, zo de ministerraad vóór 1 juli niet, minstens met voorstellen zou komen voor de toepassing van de 80 mm., dat vanaf 1 januari 1983 de 90 mm. maaswijdte van kracht zou worden.

Welnu, men is in de ministerraad overeengekomen dit alles met één jaar te verschuiven, dat wil zeggen, zo er vóór 1 juli 1983 geen bijzondere voorstellen komen in verband met de maaswijdte voor de tongenkorren, dan vanaf 1 januari 1984 automatisch de 90 mm. van toepassing wordt.

Voor ons lijkt het toch wel geschikter dat er voldoende tijd ligt tussen het bekend maken van de 90 mm. en de toepassing hiervan, omdat de reders hiermede rekening moeten kunnen houden, wat het zoveel mogelijk wegkijken van hun oude netten en de aanschaffing van nieuwe betreft op basis van de nieuwe reglementen. Nochtans, vermits men toch enigszins de kat uit de boom moet kijken of er geen voorstel komt vóór 1 juli 1983, voor een netmaaswijdte die niet noodzakelijk 90 mm. moet zijn, is men toch nog altijd aan deze datum gebonden. Men had dan ook wel de datum van 1 juli 1983 kunnen vroegen of anderszijds deze van 1 januari 1984 naar later verschuiven. Er moet inderdaad minstens één jaar liggen tussen de bekendmaking en de toepassing van een andere netmaaswijdte en niet zes maand zoals dit in dit geval zou kunnen worden.

NEDERLAND

In een EEG-voorstel voor herstructurering van de visserij, wordt thans eveneens belang gehecht aan eventuele „joint-ventures” een samenwerking van EEG-rederijen en maatschappijen met een rederij of maatschappij buiten EEG-verband en dan gewoonlijk in ontwikkelingsgebieden. Voor België met zijn relatief bescheiden vloot van kleine vissersvaartuigen is hier niets weggelegd, maar voor Nederland liggen daar wel eventueel mogelijkheden in, vooral omdat voor deze vorm van samenwerking financiële steun vanwege de EEG zou verleend worden.

Wie in Nederland nogal hard van stapel gelopen is, is zeker de voorzitter van het Visserij-schap die, na het opbrengen van de (gevluchte) „H D 24” door het Duitse wachtschip „Seefalke”, het reeds mooi vindt, dat de Nederlandse vissers niet op jacht gaan om de betrokken „Seefalke” in de grond te gaan boren!

GROOT-BRITTANNIE

In een poging tot het verminderen van de Britse staatsuitgaven wordt het Visserijonderzoekscentrum van Aberdeen zwaar betrokken. Het wetenschappelijk, technisch en administratief personeel wordt van 70 tot 55 teruggebracht binnen de 2 jaar. Het onderzoekingsstation te Hull zal tegen eind 1983 gesloten worden. Aan het onderzoekingsstation wordt verweten, dat het heel wat onderzoekingen onderneemt en resultaten publiceert zonder rechtstreeks voordeel of belang voor de visserij.

Een zware ontploffing van de... watertank verplichtte de Britse treiler "Fair Morn" uit Hopenman, om het vaartuig naar Peterhead te laten opslepen. Door de ontploffing vloog de deur van de machinekamer uit haar hengsels, terwijl de stalen vloerplaten bol stonden. Gelukkig was niemand van de 7-koppige bemanning beneden, daar men juist bezig was het net uit te schieten.

Gezien de vrachtwagenvoerder van een ijsfabriek, na zijn lading genomen te hebben, tevergeefs op de toezichter wachtte, begon hij argwaan te krijgen en ging op zoek, tot hij uit een grote hoop scherfjes nog juist een arm zag boven steken. De bemanning van de treiler "Ocean Crest" die aan de kade voor de fabriek lag, kwam op het hulpgeroep toegelopen. Samen trachtte men de bedolven man vrij te maken, maar men moest de hand loslaten omdat de zuigkracht van het ijs te groot was, zodat de toezichter volledig verdween en er het leven bij liet.

Meer dan de helft van de zestig toegestane EEG-subsidie-aanvragen voor Groot-Britannië voor de bouw van nieuwe vissersvaartuigen en voor modernisatiewerken, gaan naar Schotse reders. Wij staan werkelijk verbijsterd dat er hier in België zo weinig FEOGA-subsidies uitgekeerd worden! Gebrek aan voorlichting zal wel de grootste schuldige zijn, ofwel het afzakken voor landbouwdoeleinden is de vraag?

Door de Britse "Sea Fish Industry Authority" die overheidskapitalen doorleent voor het bouwen van vissersvaartuigen, werd beslist het 1/2 % dat voor administratiekosten bij de 14 % staatsinteressen gevoegd werd, thans op te trekken tot 2 %. Hierdoor zou een waarborgfonds kunnen samengesteld worden voor moeilijke terugbetalingen. Anderzijds zijn er kapitalen voor de bouw van schepen boven de 100 Brt beschikbaar via het staatsfonds "Ship Mortgage Finance Co Ltd" aan 7,5 % (!) en dit als aanmoediging voor de scheepswerven. De schepen beneden de 100 Brt zullen nu staatsleningen kunnen krijgen aan $14 + 2 = 16$ %, de vaartuigen boven de 100 brt aan 7,5 % ! Wij vragen ons af waarom, daar de bouwkosten in evenredigheid groter zijn voor een klein dan een groot.

Door de nieuwe voorzitter van de Sea Fish Industry Authority, Peter Seales werd een tele-

gram gericht aan de heer Contogeorgis waarbij geprotesteerd werd tegen het verlagen van de Britse haringkwota met 6.750 ton, waarbij het Britse aandeel in het totaal kwotum verlaagd van 34,32 % tot 30,95 %. Hij wijt de moeilijkheden in de haring toe aan de Belgen, Denen en Franse vissers die verleden jaar en begin dit jaar aan overbevissing deden en wenst hiervoor de Britten niet zien te betalen.

De fractieleider van de Britse conservatieve Europese parlementsleden bracht een bezoek aan de vissershaven van Plymouth om uit de eerste hand van de vissers over de teruggang van de lokale visserij te horen, over het teruglopen van het aantal vissersvaartuigen en over de noodzakelijkheid van een exclusieve 12-mijlszone voor de Britse vissers. Een paar weken vroeger brachten een 20-tal Europese parlementsleden een bezoek aan de havens Hull en Grimsby eveneens om in de bedrijfsmiddelen van de visserij nota te nemen over modernisering en herstruktureringssplannen. Voor wanneer een geleid bezoek aan onze vissershavens?

Met een scheepswerf voor vissersvaartuigen uit het Britse Lymington, sloot het Mexicaans ministerie voor de visserij een kontrakt af voor de bouw van 4 vissersvaartuigen van het kleiner type, 2 van 15,30 m en twee van 10,40 m voor een gezamenlijke waarde van 72 miljoen B.fr., hetzij toch nog altijd, voor groot en klein, een gemiddelde waarde van 18 miljoen B.fr. !

GROTE RUSSISCHE VLOOT OP RODE POON TUSSEN IJSLAND EN GROENLAND

In IJslandse visserijkringen maakt men zich zorgen over een vloot grote Russische treilers vergezeld door faktorijschepen en twee transportschepen. Het gaat over een vloot van 40 treilers die op rode poon vist in duizend meter diep water. Men vist ongeveer 225 mijl uit de IJslandse kust. Volgens berekeningen door IJslandse techniekers die met vliegtuigen zichten namen van de Russische vloot, heeft deze vloot een vangstcapaciteit gelijk aan deze van de ganse IJslandse treilersvloot.

De IJslanders verontrusten zich ten eerste over deze onverwachte inzet van de Russische vloot omdat het algemeen aanvaard wordt, dat de rode poon, in een gebied gaande vanaf de Faroërs tot Oost-Groenland reeds overbevist is. Trouwens heeft de Internationale Conferentie voor de Noord-Atlantische Visserij reeds aangemaand de vangst van rode poon te beperken tot maximum 60 duizend ton jaarlijks.

Maar ook IJsland heeft de visserij op rode poon in de laatste jaren gevoelig opgedreven. Van 36 duizend ton in 1978 is dit opgeklimmen tot 93 duizend ton in 1981.

Wat de Russische treilers betreft, hebben observaties door IJslandse kustwachtters en vliegtuigen vastgesteld, dat de gemiddelde slepen van de Russische grote treilers van 30 tot 50 ton bedragen (van 600 tot 1.000 van onze bennen).

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

GROOT-BRITTANNIE

Naar aanleiding van een onderzoek geleid door het Lowestoft laboratorium werd vastgesteld, dat slechts 25 % van de ondermaatse kabeljauw die terug in zee gezet wordt, het er nog levend van afbrengt. Naar wij, in dit verband uitspraken van vissers hoorden, staan we verbaasd dat het nog 25 % is. Om de visstock dus te verbeteren, is de enige oplossing, de netmazen te vergroten.

De havenautoriteiten van Aberdeen hebben de rechten voor de vissersvaartuigen met 20 % verlaagd in een poging om meer vaartuigen aan te lokken. Aldus zijn de lasten verlaagd van 122 B.fr. per 50 kg tot 100 B.fr. Toch nog altijd 30 duizend B.fr. op driehonderd bennen vis. Deze verlaging geldt op proef voor 4 weken ! Waar blijft Oostende, die ze verhoogt heeft ?

Een gebroken koelpijp was de oorzaak dat de 15-meter Britse kusttreiler „Orca”, vier mijl noord van Longstone Light gezonken is. Op een bepaald ogenblik verwezenlijkte de schipper zich, dat zijn vaartuig ongewoon diep in het water lag. Hij ging beneden kijken en zag de machiniekamer reeds onder water staan. De pompen konden het binnenkomend water niet meester en tenslotte moest de 4-koppige bemanning het reddingsvlot in, nadat de schipper een radio-verwittiging had uitgezonden. De bemanning werd door een helikopter die zich toevallig in de nabijheid bevond en de radio-oproep opgevangen had, van boord gehaald worden.

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

De Britse koningin zal een bezoek brengen aan het Schotse vissersmuseum in Anstruther, waar eveneens voor de gelegenheid een camera-ploeg beelden zal schieten. Hopelijk blijft de koninklijke belangstelling niet beperkt tot dit bezoek alleen.

De havens van Fleetwood en Whitehaven zijn aangeduid op de Britse westkust voor de aanvoer van de haring uit de Noord-Ierse Zee. Deze haringvisserij startte reeds veertien dagen terug. De haringvisserij is beperkt tot vaartuigen beneden de 80 voet (24,40 m) en tot deze vaartuigen groter dan 80 voet, die zich kunnen beroepen op een jarenlange traditionele haringvisserij. In de laatste jaren waren echter nog weinig vissersvaartuigen uit Fleetwood, die op haring gingen, zodat dit nu ook weerom het geval zou kunnen zijn.

Fleetwood middenslagvisserij heeft in haar laatste uitvaarten op de Westerlies slechts betrekkelijk weinig vis gevonden. Dit is echter zowat overal het geval, daarom ook dat velen thans aan een oplikbeurt toe zijn of zich hiervoor klaar maken.

De Falkland-oorlog is niet voor elkeen een flop of een tegenslag geworden. Een Britse garen- en nettenmakerij uit Bridport heeft zich hierdoor van zijn volledige stock kunnen ontmaken vanwege de grote vraag naar camouflagenetten. Terzelfdertijd draaide men in de nettenmakerij 24 uren per dag met drie ploegen. Veel netten werden eveneens gevraagd voor de grote Sea-King helikopters die gebruikt worden om bevoorrading neer te laten.

IJSLAND

Visserij-eksperten in IJsland maken zich bezorgd over de immer groter uitbreiding van zee-robben. Niet alleen verslinden deze beesten met menselijke ogen, tienduizenden tonnen vis, maar in hun pels herbergen zij een parasiet die op een bepaald ogenblik de robben verlaten om de waardevolle kabeljauwen te besmetten.

Alhoewel men het eerder anders zou menen, is de schelvis bij de IJslander de bij uitstek verkochte vismenu. Als wij het echter over de IJslandse visserij hebben, dan denken wij altijd in kabeljauw omdat dit produkt de bij uitstek uitgevoerde vissoort is. Omgekeerd is echter de kabeljauw de nationale vismenu in Noorwegen en Groot-Brittannië. Omdat vis zo gemakkelijk verkrijgbaar en zo gewoon lijkt in IJsland, wordt het praktisch nooit bij feestgelegenheden gegeten. Dat is wel anders dan bij ons, waar wel eens een stuk tarbot, tong, staart, kreeft, enz., op tafel komt.

IJsland heeft sinds de maand juni zijn eerste operationele diepvriestreiler. Het is een treiler juist onder 50° Brt, met een invriescapaciteit van 25 ton per dag (vergelijk de laatste Nederlandse nieuwe diepvriestreiler met een invriescapaciteit van meer dan 100 ton per dag). Vis kan als filet of in blok ingevroren worden. Er is 24 man aan boord en de hoofdmotor een Wicman van 2400 Pk. Het vaartuig meet 50,50m.

netten probleem?



BEL YMUIDEN STORES

Ymuiden - 02550-19122*
Oostende - SCAP 059-322951
Zeebrugge-Hand in Hand
050-544117

We hebben al meermalen gehoord over het uitlengen van een vissersvaartuig, maar zeker heel wat minder over het inkorten hiervan. Dit is hetgeen voor een reder uit zuid-west IJsland gebeurde, die een vergunning aanvraag voor de invoer van een Noors vissersvaartuig. Gezien het vaartuig 40,98 m lang was en men geen vergunning kon bekomen voor meer dan 39 m heeft men dan maar een stuk van twee meter uit het vaartuig genomen !

Wegens de ernstig teruggevallen capelinstock in de IJslandse wateren, hebben de IJslandse biologen aanbevolen om dit jaar hierop niet meer te vissen. Nog maar drie jaar geleden was de waarde van de uitvoer aan olie en vismeel op basis van de capelin één vijfde in waarde van alle uitgevoerde visprodukten ! Ook de IJslandse en Noord-Atlantische haring is indertijd het slachtoffer geworden van het „volle bak"-vissen voor vismeeldoeleinden. De haring werd echter door de capelin vervangen. Men vraagt zich echter in betrokken IJslandse kringen bezorgd af door wat men nu de capelin zal moeten vervangen. De blauwe wijting ?

ALLERLEI

Volgens een onlangs in de Britse visserij-vakbladpers verschenen mededeling over de overschrijding van de haringvangsten in verscheidene landen van de EEG, zouden de Fransen slechts met 11 % hun haringkwotum overschreden hebben, de Denen hebben dit met het dubbele gedaan en de Belgen met het... vierdubbele !

Naar thans zou blijken aan de hand van wetenschappelijke opzoekingen, zou het zeer langzaam herstel van de haringstock in de noordelijke Noordzee het gevolg zijn van de vele haringbijvangsten bij de sprotvisserij. Veel haring wordt dus weggevangen vooraleer tot paarijheid te komen. Dit is vooral het werk van Denen, Noren en Britten. Men mag 10 % bijvangst aan haring in de sprot hebben. Wij hebben echter in de loop van het jaar verscheidene malen melding gemaakt van het opbrengen door de Britse marine van Denen die tot 35 % bijvangst aan haring in de sprot hadden. Op die manier moet het traag herstel van de haringstock in het Noordelijk deel van de Noordzee geen verwondering meer baren.

1,2 MILJARD B.FR. VERLIES VOOR IERSE VISSERIJ IN 1981! VOOR WANNEER EEG-GASOIL-TOELAGE?

Volgens de Ierse producentenorganisatie zou de Ierse vissersvloot een gezamenlijk verlies over het jaar 1981 opgelopen hebben van nagenoeg 1,2 miljard B.fr. Aan de hand van dit verslag hebben de reders een verzoek gericht tot de minister van de visserij voor regeringssteun onder vorm van financiële hulp in het jaar 1982, om de thans bezige vloot intact te kunnen behouden.

Naar de Ierse redersfederatie, zou de crisis in de Ierse vissersvloot het gevolg zijn van zeer lage marktprijzen, buitenmatige hoge uitbatingskosten, vooral dan wat de brandstofprijs betreft en niet in mindere mate, de zeer zware leningsinteressen die in het laatste jaar met nog eens 2 tot 3% verhoogden.

Verder worden ook vele reders bedreigd met vervolgingen wegens het feit, dat zij de kwota overtreden hebben, terwijl zij dit deden volgens de betrokken federatie, om door meer binnen te brengen een evenwicht te verkrijgen tussen opbrengst en uitbatingskosten. Anderzijds laten de te lage inkomsten niet toe, dat de vaartuigen behoorlijk onderhouden worden of dat er kan voorzien worden in het noodzakelijk vernieuwen van vistuig en netten.

Volgens de betrokken redersfederatie zou de kostprijs van de gasoil tussen 1979 en 1981 zo maar met 89% verhoogd zijn geweest, terwijl over dezelfde periode de hoofdprijzen van verscheidene vissoorten omlaag gingen.

Wij stellen voor de zoveelste maal vast, dat het terug de uitzonderlijke verhoging van de brandstofprijzen is, die de hoofdoorzaak is, dat de visserij nog onmogelijk aan haar trekken kan komen en dit in alle landen van de EEG. Waar de brandstofprijs in Ierland tussen 1979 en 1981 verhoogde met liefst 89%, is deze van juli 1979 tot juli 1981 in België, voor de visserij verhoogd van 6,64 tot 11,33 fr., hetgeen eveneens 71% is. Zoals we in een afzonderlijk artikel, een kleine studie over de evolutie van de brandstofprijzen weergeven, stellen we vast, dat ook in de andere partnerlanden, de moeilijke, zometert onhoudbare toestand van de visserij, hieraan toe te schrijven is. Het is dan ook onbegrijpelijk, nu de nationale producentenorganisaties van de partnerlanden verenigd zijn onder één overkoepelend orgaan voor de ganse EEG, met zetel te Brussel dat deze overkoepelende organisatie niet bij machte is de EEG voor een soort ultimatum te stellen, of minstens pogingen in die zin aanwendt voor een gemeenschappelijke EEG-subsidie. Waar de elektrische energieprijzen in de laatste tien jaar slechts verdubbelen, werd dit het zesvoudige in de laatste tien jaar voor wat de gasoil voor vissersvaartuigen betreft, terwijl dit nog aan verdere stijging toe is. Dit is een onmogelijke en ongelijke strijd voor geen enkel visser ten slotte nog haalbaar.

Er wordt aldus duidelijk gesteld, dat de visserij in zake energiekostende prijzen gediskrimineerd wordt. hetgeen zij niet langer moet nemen.

E.E.G.

De Britse minister Peter Walker zegde onlangs, dat op het eerste zicht de aan Groot-Brittannië toegekende kwota uit het totaal EEG-pakket aannemelijk schijnen, maar dat toch bepaalde aanpassingen nog noodzakelijk lijken, waaronder een optrekken van het haringkwotum op de Westkust van Schotland. Aan de Britten wordt door de EEG 35,5% aangeboden in de 7 hoofdsorten en een 30,9% voor de haring.

De EEG-voorstellen blijven, voor wat de Britse limieten betreft 6 miljard eksklusieve zone uit de kust met toegang in de 6 tot 12 mijlszone voor bepaalde schepen van sommige partnerlanden die over traditionele visserijrechten beschikken. Hierover bestaat echter nog altijd onenigheid tussen Groot-Brittannië en de EEG.

BELGIE

In de Oostendse vismijn heeft men nog voortdurend af te rekenen met sluikstorting van afval, die men, hetzij voor de pakhuisen van de gevestigde handelaars deponeren, hetzij ergens in een hoek of een kant van het openbaar domein. Mijnpolitie en toezichters hebben een verbodsbepaalde waakzaamheid ingesteld. Anderzijds werden de sluikstorters gewaarschuwd door een mededeling op het bord, dat er onverbiddelijk en streng met een proces-verbaal zal opgetreden worden tegen degenen die op heterdaad betrapt worden.

IERLAND

De Ierse pladijss vissers in de Ierse Zee hebben bij monde van hun Nationale Federatie van Producentenorganisaties om een verhoging van hun pladijsskwotum gevraagd. Thans beschikken de Ieren over 50% en dit wensen zij opgevoerd te zien tot 80% (!) ten nadele natuurlijk van de visserij uit de partnerlanden.

FRANKRIJK

We deelden in een vorige uitgave mede, dat de Azoren-eilanden die onder Portugese soevereiniteit staan, een vergunning van de tonijnvissers zouden eisen. Het waren vooral Franse tonijnvissers die hierdoor het slachtoffer zouden worden. Dank zij de protesten en bezwaren van de Franse betrokken vissers en de tussenkomst van de Franse regering, zou men voor 1982 van de kant van de Azoren er niet meer op aandringen, maar men behoudt zich toch het recht voor hierop in de toekomst terug te komen.

Te Lorient in het visserijdok nam een kraan die op een zware auto met uitgezette pikkels gemonteerd was, een nieuw gebouwd kustvissersvaartuig van 10 m. lengte op, om deze in het water te zetten. Op een bepaald ogenblik toen het vaartuig boven het water hing, kantelde de kraan en vaartuig, kraan en auto kwamen in het dok terecht. Men heeft dan twee zware kranen moeten bij halen om de zwaar beschadigde kraan en auto en het gelukkig slechts licht beschadigd vaartuig, terug op het droge te krijgen.

DEENSE OVERSCHRIJDING VAN HARINGKWOTA ?

Door een lid van het Europees Parlement, mevrouw Pruvot, werd aan de Commissie te Brussel een vraag gesteld welke spoedmaatregelen de Commissie zich voorstelt te nemen tegen de overschrijding van de, aan Denemarken toegevoerde haringkwota.

Door mevrouw Pruvot wordt gesteld, zonder dat zij hieromtrent eerst om inlichtingen vraagt of cijfers voorhoudt dat de Denen hun haringvangstkontingenten in de Noordzee aanzienlijk hebben overschreden.

Volgens inlichtingen in ons bezit ligt de mogelijkheid van een overschrijding wel voor. Wat daarbij nog des te erger is, is het feit dat door de Denen hoofdzakelijk voor vismeel doeleinden op de haring en dan nog op jonge haring gevestigd wordt.

Mevrouw Pruvot moet anderzijds ergens de Denen niet al te veel in het hart dragen, vermits zij aan haar vraag toevoegt, of de Commissie van plan is bij het Hof van Justitie een kortgeing in te spannen.

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