

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

DE VISSERIJ
**het
visserijblad**

1943 : VOLLE BAK... HARING



Nog dikwijls wordt op de kaai verteld over de haringvangst tijdens de oorlogsjaren !

Jonge vissers trekken wel eens de schouders op en bestempelen de vele vertellingen als uit de lucht gegrepen en... ongelooflijk.

Maar d'ouden weten beter ! Spijtig genoeg bleef het bij mondelinge overleveringen. De enorme bedrijvigheid die de haringvangst met zich bracht kan immers niet door fotomateriaal gestaafd worden. De reden is niet ver te zoeken. Door de Duitse bezetter was het ten strengste verboden te fotograferen. Toch kregen we een klein „kodakfotootje“ van een vriend cadeau ! Het werd door een Duitse soldaat genomen. Het betreft één van de vele geladen vaartuigen die de haven van Nieuwpoort binnenloopt. De foto werd genomen van op het Kattesas. Het vaartuig is de N. 113 „Christiane“ van de rederij „Flandria“ met een brutotonnage van 17,73 ton, een motor ABC van 70/80 PK en gebouwd op de scheepswerf van Jef Provoost te Nieuwpoort.

Jef Provoost bouwde vier gelijkaardige vaartuigen, t.i.z. de N.110, N.111, N.112 en N.113. Deze vaartuigen kregen de naam van „de bananen“. Die naam hadden ze te danken aan hun scherp gebouwd achterschip en platliggend dek.

De N.112, met schipper Raphaël Beyen, ging verloren door een mijnontploffing. Twee bemanningsleden, nl. Verhaeghe Frans en Haeghebaert Gilbert vielen als slachtoffers.

Graag zouden we vernemen wie de schipper was van bovenstaand vaartuig N.113, en... wie de meevarenden waren in 1943 ?
Ter inlichting : bovenstaande foto kan aangekocht worden bij fotograaf H. Leerman te Oostduinkerke, onder n^o 682086/15.

Jef Verbanck.

Bijlage aan «Het Visserijblad» nummer 49 van dinsdag 28 december 1982

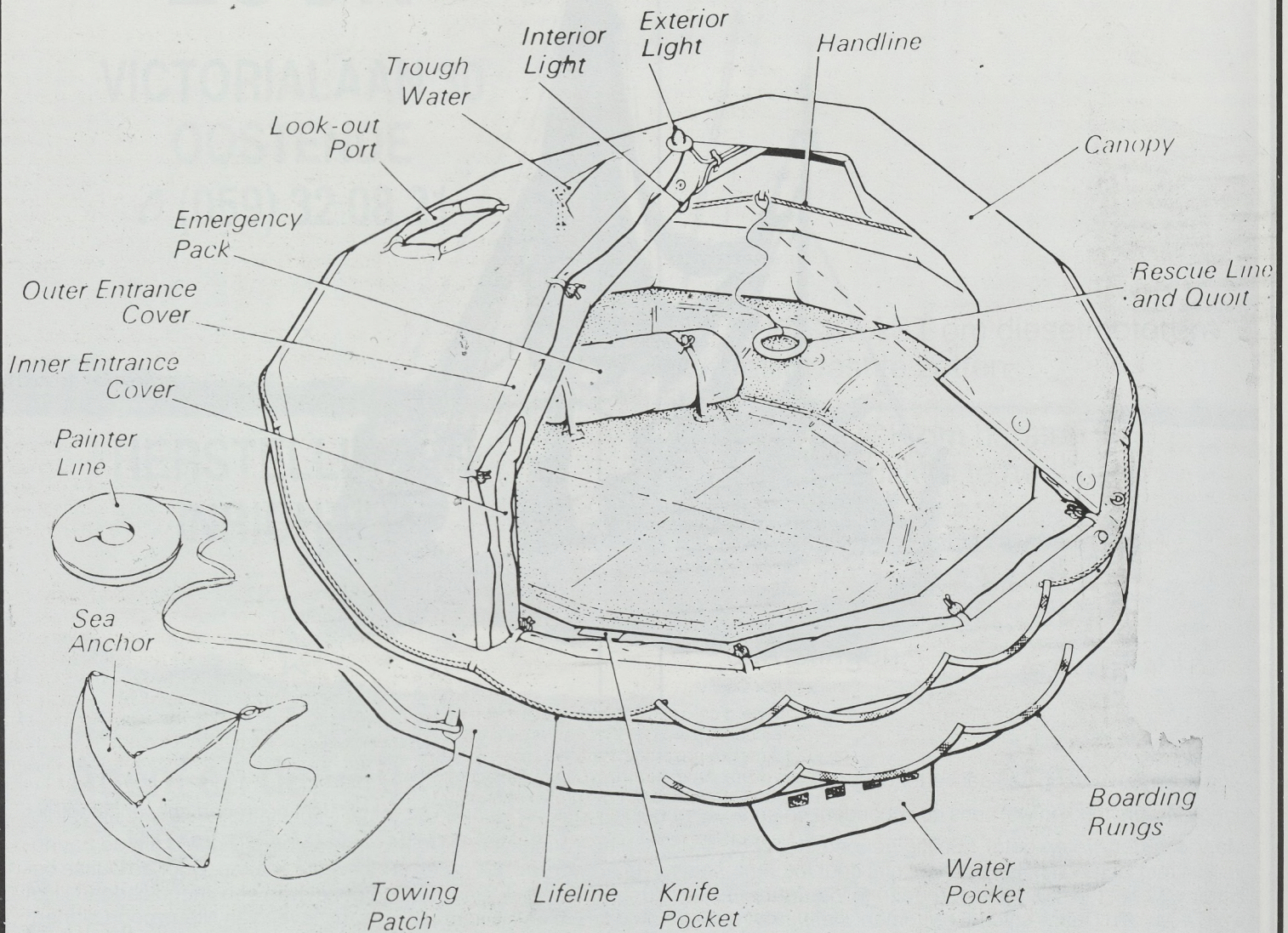
North - Sea - Stores

n.v.

H. BAELSKAAI 49, 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 05 04

TELEX 810.13



– KEURINGSSTATION VOOR REDDINGSVLOTTEN :
BEAUFORT – DUNLOP – D.S.L. – B.F.A. – AUTOFLUG

– ONDERHOUDSSTATION VOOR BRANDBLUSTOESTELLEN ALLE MERKEN
– SCHEEPSLANTAARNS EN RESERVELAMPEN

EEN LEVEN TEN DIENSTE VAN DE VISSERIJ: „meester EMIEL PINCKET”

door Edward BROUCKXON

In de visserij zijn er figuren die altijd en overal zullen gekend blijven. Ze zijn erin geboren en getogen, hebben er wel en wee gekend en vormen er voor altijd een onafscheidelijke schakel van.

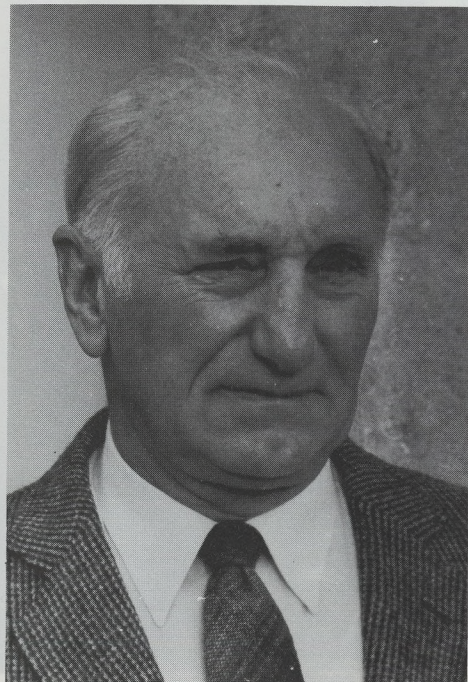
Zo ook is meester Miel PINCKET, sympatiek en steeds klaar om iedereen een bereidwillig handje toe te steken wanneer het moet...

We ontmoeten Miel langs de kade tijdens zijn dagelijks gezondheidswandelingetje. Enkele dagen voordien was hij gevierd geworden onder de collega's van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” te Oostende. Steeds onder de indruk van de feestviering welke hem te beurt viel na meer dan dertig jaar dienst in het visserijonderwijs, kregen we hem aan het vertellen over zijn levenslang contact met de visserij... want het is voldoende dat je hem ziet of het is daarover dat hij het meestal heeft. De visserij zit in zijn bloed, want ook zijn vader Charel Pincket leed aan dezelfde ziekte.

Motorist ter Zeevisserij

Miel werd te Oostende op 19 december 1921 geboren. Na technische studies wist hij werk te vinden in 1939 in de ateliers van de Industrie du Pêcherie aan de Baelskaai, toen in de volksmond de Pêcherie du Nord genoemd, onder leiding van de heer Londes. Tot aan de oorlog deed hij er een enorme technische ervaring op met motorschepen uit de visserij. Nazicht en herstelling behoorde tot zijn dagelijkse taak.

De oorlog brak uit en in mei 1940 probeerden talrijke Oostendse gezinnen per boot naar veiliger oorden te trekken. Dat dacht ook de familie Pincket en aan boord van de O.345 (rederij Ghys-Zonnekeine) met vader Charles Pinket als gezagvoerder, bereikte men veilig La Rochelle aan de Franse kust. Pas was men enkele kilometers verder in een klein dorp geplaatst of de Duitse legers hadden onze Oostendenaars reeds ingehaald. Het schip werd aangeslagen



De heer Emiel Pincket

en iedereen moest terug naar Oostende. Op 15 augustus kwam men hier aan en was alles te herbeginnen!

Het is tijdens de slechte oorlogsjaren, dat de visserij met kleine schepen eigenlijk voorgoed op gang kwam. Miel moest bij Belliards in het atelier de kost verdienen en vader Charles in het Oostends slachthuis.

Echt vissersbloed blijft niet aan de wal en al gauw scheepten beiden in op de O.126 (reder Fernand Viaene) met Charles als schipper en Miel als machinist. Je moet weten, dat in dat schip een motor stond van slechts 25 pk (A.B.C.-type) en dat het leven er aan boord geen sinecure was, daar alles open stond.

In de winter van 1941-1942 werd op Gravelines naar de haring gevestigd samen met verschillende andere Oostendse en Zeebrugse vissersvaartuigen. Er werd enorm veel gevangen en gelukkig maar, want onze bevolking is de oorlog door sparteld, dank zij de vele haring, die tijdens de oorlogsjaren langsheen onze kusten krioelde. Het was een gouden tijd voor de visserij, die stilaan maar zeker begon te groeien. In 1943 voer Miel mee met de rederij Velter-Devos op Nieuwpoort. Te Oostende werd de visserij niet meer zozeer door de Duitse bezetter toegelaten en al ras week men uit naar Nieuwpoort om aldaar te vertrekken. Toen waren de schepen reeds meestal met een motor van 50 pk uitgerust.

Na de woelige oorlogsjaren ging Miel aan boord van de O.62 met schipper Charles Pincket. Na enige tijd werd vader een zeer bedreven man, die in de visserij gekend stond als een schrander schipper, die de Noordzee als zijn binnenzak kende. Met een motor van 150 pk trok men naar het zuidelijk deel van de Noordzee om rijke vangsten binnen te halen. Het was wel zwaar werk maar je verdiende er goed de boterham mee.

Op een bepaald ogenblik werd overgestapt op de O.345 (werd toen veranderd in O.241) om er mee te varen als machinist tot het schip met zijn reder naar Chili vertrok.

Aan Miel werd de vraag gesteld mee te gaan. En het scheelde zeer weinig of hij moest nu ergens in Zuid-Amerika gezeten hebben! Vooral uit Argentinië werd naar hem gevraagd want toen reeds stond hij bekend om zijn grote kennis van scheepsmotoren. Het herstellen van allerlei motoren was ook zijn hobby. Maar de zee trok hem blijvend aan.

Doch ook aan land trok iemand aan zijn trui... en op 10 oktober 1945 huwde Miel met Marcelline Nierynck, een meisje uit vissersfamilie van vader op zoon.

Van dan af is Miel opnieuw naar school getrokken om er de examens van Stoommachinist aan de Zeevaartschool en Motorist eerste klas ter Visserij te behalen. Om zichzelf nog te bekwalmen, ging hij eveneens de dagschool volgen aan de Stedelijke Visserijschool te Oostende... en leerde er de toenmalige directeur, Fernand Boels, kennen.

Deze vriendschapsband zou het verdere leven van Miel Pincket drastisch veranderen!

Tijdens zijn vrije tijd ging hij wel nog mee met de O.294 om volle haring te vangen voor de rederij M.V. Crops, maar een ander verlokkelijk voorstel werd hem gedaan.

Leraar ter Zeevisserij

Het Visserijonderwijs kende te Oostende de neiging om een afzonderlijke en meer specifieke motorenopleiding in te schakelen naast de traditionele dekadefdeling.

Men vond in de persoon van Miel de geschikte kerel, die zelf uit het milieu kwam en op de hoogte was van de toenmalige moderne evolutie van scheepsmotoren. Directeur Boels greep de hem geboden kans en wist Miel te overtuigen om het eens te proberen als leraar in de Visserijschool...

Op 1 oktober 1949 stapte zeebonk Pincket de klas binnen om die nooit meer te „verlaten”. Het is niet gemakkelijk om zich zo maar aan te passen aan een leven van „binnenzitten” wanneer men steeds op de wijde zee in alle vrijheid heeft rondgezwalpt. Gelukkig kon onze vriend rekenen op een hele schare prachtige collega's uit de begintijd, zoals de betreurde Wardje Stangée, schipper Pierre Lusyne en hulpschipper Dewulf alsook zijn huidige vrienden Etienne Lingier (later directeur) en Pierre Lust. Daarnaast was de heer Boels een bezielende directeur, die de teugels stevig in handen hield.

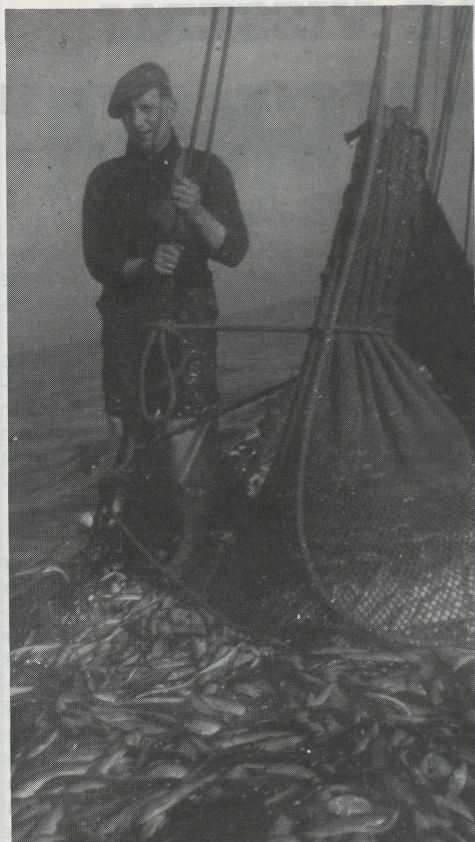
In de oude Visserijschool aan de Schippersstraat gelegen, moest Miel de werkzaal en technische lessen verzorgen (electriciteit, technologie, technisch tekenen...).

Intussen stonden nog een paar jaartjes zwaar werk op de plank, want hij diende nogmaals naar school te gaan om ditmaal een pedagogisch diploma te behalen, te Brugge. Dit gebeurde dan ook in 1953 schitterend, en hij had een D-cursus op zak!

Pas was de D-cursus voorbij en had onze kersverse leraar al zijn paperassen en leerstof na veel zwoegen in orde, of Oostende stond onder water (grote overstroming in februari 1953) en al het opgebouwde werk verdween in het zilte nat. Opnieuw beginnen van voorafaan vergde zeker volharding, doch hier had Miel geen tekort aan. Van 's morgens 8 uur tot 's avonds 19 uur stond hij vóór de klas. Even een onderbreking over de middag om te eten kon er soms met moeite van af! De school was toen niet te vergelijken met deze van nu. Je had omzeggens geen apparatuur, alhoewel hierin later enorm veel verbetering is gekomen. De lesgever had ook de handen vol met allerlei herscholers 100 pk, 180 pk, 400 pk, 500 pk en motoristen stoommachines. Heden worden 180 pk, 275 pk en 500 pk samen door 3 mensen verricht. Vroeger stond je voor alles alléén en het was hard labeur, tot in 1955 daarin verandering kwam, toen wijlen Charles Reynders als tweede leraar motoren bijkwam en de werkzaal oefeningen volledig op zich nam.

Samen met Roger Decler, leraar van de Vrije Visserijschool P.P., werd Miel als eerste examinator door het Ministerie van Verkeerswezen aangesteld om in de Zeevaartschool te Oostende de examens Motoren af te nemen. Tot op dat ogenblik werd die taak waargenomen door leraars van de Zeevaartschool zelf. De eerste juryzitting met mensen uit de visserijscholen geschiedde in februari 1950.





Miel Pincket tijdens de oorlogsjaren op haringvangst.

Rond de jaren 1960 kwam onder impuls van directeur Boels met medewerking van de Stad Oostende schot in het Visserijonderwijs afdeling Motoren. Ook het Ministerie van Verkeerswezen steunde modernisering en in korte tijd werd het Dieselmotorenpark meer dan verdubbeld. Van oudleerlingen kreeg Miel hier en daar wat afgedankt materiaal en soms wel eens een kleinschalige motor. Het leerlingenaantal is toen dan ook geweldig beginnen stijgen, zodat er werk genoeg op de plank was. Daarna kwam de nieuwe Visserijschool aan de Mercatorlaan.

Vooraf in de tijd van de volledige omvorming van schepen van stoom naar de Dieselmotoren, was de Visserijschool tot proppensvol gevuld met leerlingen. Sommigen onder hen waren zelfs tot 40 à 50 jaar oud!

Miel telt op heden 33 jaar dienst in het Stedelijk Visserijonderwijs met daarnaast een tiental jaren vaart.

En toch heeft hij altijd tijd gevonden om zijn geliefkoosde sport, namelijk voetbal, te beoefenen. We mogen niet vergeten, dat hij een der beste doelwachers is geweest, dat het Oostendse A.S.O. kende en naast Pol Gernaye meer dan eens is opgetreden. De visserij kwam echter op de allereerste plaats!

Enkele bedenkingen en anekdotes

Wanneer we Miel vragen, wat hem is bijgebleven uit het Visserijonderwijs, zegt hij zonder dralen: de medewerking welke hij van zijn drie directeuren (F. Boels, E. Lingier, A. De Block) steeds heeft mogen krijgen. Men heeft het steeds begrepen, dat in het Visserijonderwijs een noodzaak is aan modern, goed materiaal om toch maar op een ernstige manier alles aan de leerlingen te kunnen overdragen. Heden staat dit onderwijs op een goede hoogte, alhoewel het zich steeds zal dienen aan te passen aan de veranderende technische noden van de nijverheid zelf. De technische uitrusting der moderne visserij schepen dwingt tot herscholing en aanpassing en daarom is het best zo vroeg mogelijk als jonge kerel, die zich wil bekwamen in

scheepsmachines, naar een visserijschool te gaan. Teveel jongens komen af wanneer ze 15 en 16 jaar zijn en zien zich dan voor een moeilijke taak gesteld. Je mag niet vergeten dat een leeraar geen tovenaars is.

Miel vraagt niet beter, dan dat zijn vele werk mag voortgezet worden door zijn opvolgers. Het is volgens hem nog steeds voor verbetering vatbaar. Op talrijke Belgische visserij schepen worden cursussen over motoren gebruikt welke Miel zelf opstelde of helpen maken heeft. In zijn eigen Stedelijke Visserijschool laat hij een schat van documentatie en een levenslang werk aan boeken en cursussen achter ten voordele van zijn collega's en leerlingen. Of dit alles gedaan is? Neen, zolang het leven het toelaat, zal hij zich blijven inzetten voor de jongens uit de visserij scholen. Hij blijft hen ten dienste als ze hem voor het ene of andere nodig hebben. Voor een vriendendienst staat onze gastheer steeds paraat.

Uit zijn loopbaan zijn wel enkele anekdotes te vertellen welke we onze lezer kwijt willen.

Ten tijde van de grote overstroming was de oude visserijschool compleet onder water gelopen en toen men in de klaslokalen ging kijken, drevden allerlei papieren rond. Om nog iets over te houden van de schoolcursussen die hij toen reeds klaarstoomde, had Miel er wel iets op gevonden. Samen met collega's is men in de klas met een bootje rondgevaaren om alle stukjes papier te kunnen opvissen. En dan maar thuis aan een wastouw alles opgehangen om te drogen.

Tijdens de tweede Wereldoorlog hadden vele kinderen in Engeland een bepaalde opleiding genoten... in het Engels! Na de oorlog hadden Miel en zijn collega's de grootste moeite van de wereld, want zij moesten alles met armen en benen half in het Engels en half in het Nederlands uitleggen. Het is hen ook gelukt!

Ook met oudere leerlingen had je indertijd wat geduld nodig, want het ging er soms (terecht wegens de vele jaren welke die mensen niet meer op school geweest waren) zeer moeilijk in. Wanneer je dan als 30-jarige leraar aan een 50-jarige leerling moest wijsmaken, dat deze laatste zich vergiste bij een oefening, dan was het antwoord in vele gevallen: „Ik was reeds jaren

machinist toen jij nog niet geboren was!“. Dan was het slechts met zeer veel takt mogelijk het volste vertrouwen te winnen van deze mensen, die niet beter wensten dan zo snel mogelijk hun stielkennis te verruimen. Ze zijn het hem ook dankbaar gebleven!

Afscheid?

Moest het te herbeginnen zijn, zou je dan naar het onderwijs terugkeren?

Op deze hamvraag, gesteld aan iemand die visser gebleven is, in hart en nieren, kwam een aarzelend antwoord.

Miel wist het niet. Hij heeft een zeer goede tijd meegemaakt in het onderwijs. Zijn twee dochters staan er heden in en zijn schoonzoon geeft les aan de Stedelijke Visserijschool te Oostende. Zijn toekomstige schoonzoon is licentiaat talen en zijn broer staat in de Rijkvisserijschool te Heist. Het visserijonderwijs kent Miel door en door en hij heeft er alle goede en kwade dagen mee doorgemaakt.

Maar nog steeds lukt de zee...

Al zijn oudleerlingen kennen hem. Zij zitten in de R.M.T., het loodswezen, de visserij, op boortorens, de lange omvaart..., overal ter wereld.

In alle eerlijkheid vertelde Miel Pincket ons dat hij op 1 januari 1983 er officieel het bijltje bij neerlegt. Het langverwachte pensioen is er ook voor hem. Maar veel thuis zitten zal hij niet, want zijn leven is langs het water en het grootste plezier is zijn oudleerlingen en vrienden-vissers te zien en een gezellig praatje te slaan met de mensen van waaruit ook hij gekomen is.

Ons blad wenst meester Miel Pincket nog vele jaren temidden van zijn visserij. Hij verdient ons aller waardering voor zijn vele onbaatzuchtig werk, welke hij na zijn schooluurtjes voor zijn leerlingen presteerde! En het visserijonderwijs „verliest“ een van zijn beste actieve steunpilaren.



De motorenklas van het eerste jaar 1950 met de hh. Boels, Torreel, Pincket, Deley, Vermote, Cordier, Burke, Maesen, Raeckelboom...

VISLOSSERSBOND VAN WAES BESTAAT DERTIG JAAR

Het Visserijblad is aan zijn 50e bestaansjaar toe. Een imposante gebeurtenis maar nog andere bedrijven hebben er reeds een jarenlange staat van dienst op zitten. Een daarvan is de Vislossersbond Van Waes. Dertig jaar al is deze onderneming bedrijvig en zelfs méér, als wij de beginjaren meetellen dat alleen te Zeebrugge werd gewerkt. Het bedrijf werd immers in 1950 opgericht door wijlen Gustaaf Van Waes en in 1952 werd uitbreiding genomen, richting Oostende. Helaas is Gustaaf Van Waes veel te vroeg overleden om de verdere expansie van zijn onderneming te kunnen beleven. Dat wordt nu voortgezet, met evenveel succes trouwens, door zijn nakomelingen en familie.

Gustaaf Van Waes richtte destijds zijn vislossersbond op uit pure noodzaak. Vroeger werden de vangsten per traditie gelost door vrienden, familie en bemanningsleden van de reders, maar toen heerste in wezen een onwettelijke toestand omdat die „gelegheidslossers” werkten op eigen verantwoordelijkheid, zonder enige sociale voorziening voor o.a. ziekteverzekering, pensioen, enz... en veelal op het bedrijf waar zij werkzaam waren, zich ziek verklarend omdat zij 's nachts vis hadden gelost.

Met het initiatief van Van Waes kwam daar verandering in. Er werden mensen in dienst genomen die op een volledig gelegaliseerde wijze werkten. In het begin hebben velen nog geprobeerd dit initiatief van Van Waes na te doen. Op een gegeven ogenblik bestonden zelfs een zevental vislossersbonden. Dat was toen ook nodig want vooral de Oostendse vloot was toen nog in goede doen door de aanvoeren van de vele IJslandtreilers. Men kent wel de historie. Momenteel is die IJslandse aanvoer door eigen vloot omzeggens, op twee vaartuigen na, totaal verdwenen. Diverse vislossersverenigingen verdwenen dus via de weg der geleidelijkheid maar Van Waes wist stand te houden, vooral door de uitstekende service, die werd verleend. Wij zegden het reeds. Gustaaf Van Waes overleed op een moment dat zijn onderneming aan

een imposante expansie toe was. Hij stierf op 11 september 1961 op amper 49-jarige leeftijd zonder zijn droom, met name het „alleen lossen in de haven van Oostende” gerealiseerd te zien. Vanaf 12 september werd de pvba Vislossersbond Gustaaf Van Waes voortgezet door de kinderen. Vanaf 1 januari 1979 werd dan de concessie aangevat met de vennoten Van Waes Nera - Baert André en zoon Willy Van Waes. Willy Van Waes en André Baert fungeren als de zaakvoerders van een al even boeiend als noodzakelijk bedrijf dat verder werkt in de trend zoals Gustaaf Van Waes, dat altijd heeft gewild : degelijk werk leveren en een complete service verstrekken aan de reders. Daar zijn die mensen schitterend in geslaagd.

xxx

Gustaaf Van Waes genoot evenwel niet alleen als een durvend en ondernemend man, enige reputatie. Hij was ook een vakbekwaam visser. Tijdens de jongste oorlog voer hij nog regelmatig de grote vlakke op tot in 1942 zijn vaartuig werd opgeëist door de Navy. Dat vaartuig was de Z.453 „Nera”. Hij ging toen werken als wal-kapitein bij de rederij Stevenson in het Engelse Newlyn. Na de oorlog werd zijn vaartuig teruggevonden; het zat, als blokkade, vast in de havengeul maar men slaagde erin de „Nera” te lichten en terug naar België over te brengen. Na reparatie werd het weer in bedrijf genomen maar na twee jaar werd het verkocht aan de h. Devriendt van de Oesterkwekerij te Blankenberge. Gustaaf Van Waes kocht toen een ander vaartuig, met name de N.745 „Strijd voor Christus” maar na zijn afsterven, op 11 september

1961, werd dit vaartuig uit bedrijf genomen en gesloopt. Gustaaf Van Waes heeft nooit geweten dat zijn zoon Willy, toen nog bitter jong, stuurman werd op de Z.509 „Telstar” die gebouwd werd voor rekening van de rederij „De Wielingen”. Later evenwel werd dit vaartuig verkocht en richtten de vennoten Van Waes en Baert zich nog uitsluitend op het vislossen, welke ze nu ter algehele voldoening van de overheid en reders doen, zoals niemand het hen zou na-doen. Hopen we voor de reders, dat het zo mo-ge blijven in het belang van al wie bij de visserij betrokken is.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

Eindelijk een slooppremie van 30 duizend frank per bruto ton maar... verplichting van nieuwbouw en...

Eindelijk heeft de Koning begin vorige week een K.B. ondertekend welke sedert bijna een jaar het voorwerp heeft uitgemaakt van verschillende aanpassingen en wijzigingen. Zoals we vroeger reeds schreven was dit K.B. reeds vóór de grote vakantie door de ministerraad goedgekeurd, maar moest het achtereenvolgens ondertekend worden door de Minister van Verkeerswezen, door Minister Tindemans, de staatssecretaris van Landbouw De Keersmaeker, de Minister van Begroting, de Inspectie van Financiën en onderworpen aan de Raad van State.

Het nieuw besluit heeft tot doel de oude schepen zoveel mogelijk uit de vaart te zien verdwijnen en door moderne te zien vervangen.

Het bevat allerlei bepalingen van belang en van groot nut voor de reders en vissers, die er beroep op willen doen.

Door verschillende dag- en weekbladen werden er opnieuw allerlei vooruitzettingen en onjuiste gegevens aan gekoppeld.

Het K.B. is twee bladzijden lang. Daarom hebben we ons voorgenomen er in ons eerstvolgend nummer een hoofdartikel aan te wijden, waarin alle voorwaarden en juiste gegevens zullen voorkomen, waaraan men moet voldoen om in aanmerking te komen.

Onze reders en lezers worden er tevens op gewezen dat ons vakblad zich ter beschikking stelt van al wie nadere inlichtingen wenst.

Deze inlichtingen zullen steeds in onze brievenbus of desnoods vertrouwelijk beantwoord worden.

P. Vandenberghe.



Wijlen Gustaaf Van Waes



raphaël huysseune

Ons bedrijf werd in 1929 door vader en moeder HUYSSSEUNE gesticht; dit was nochtans niet de eerste start van het bedrijf : grootvader HUYSSSEUNE was de eerste Belgische handelaar die garnaal uitvoerde naar de Parijse hallen in 1883. **Met de snelle expansie van de zeevisserij is het bedrijf uitgegroeid tot een handelshuis met een unieke keuze aan vis-, garnaal- en zeevruchtensorten.**

Onze vis is hoofdzakelijk uit Zeebrugge. De soorten die bij ons niet aangevoerd worden komen uit het buitenland.

Ons bedrijf wordt in familieverband beheerd en stelt een zeventigtal personen tewerk.

Een tiental vrachtwagens, waaronder zes isothermische, staan in voor de levering van de produkten in de beste voorwaarden in gans Europa.

Ook de Belgische spoorwegen verzorgen ons transport en maken het ons mogelijk gans België en het Groot Hertogdom Luxemburg te bestrijken.

De kwaliteit van onze produkten is onze eerste zorg; daarom hebben we een eigen ijsfabriek opgericht met een capaciteit van 50 ton schilferijs per dag.

Met zijn totale capaciteit van 120.000 kg is onze silo voldoende groot om ook de Zeebrugse treilers van ijs te voorzien.

Deze moderne apparatuur werd nog aangevuld met visverwerkingsmachines; onze uitrusting omvat o.a. fileteer- en onthuidmachines die een vermogen hebben van 500 tot 1.500 pk vis per uur, naargelang de vissoort.

Van de vroegere „artisanale” handel is nog weinig overgebleven; wij hebben de techniek op de voet gevolgd door het inschakelen van een diepvriesband die verschillende verse soorten vis, gekuist, gefileteerd of in porties versneden, snelvriest bij -130° , om de prima kwaliteit te behouden.

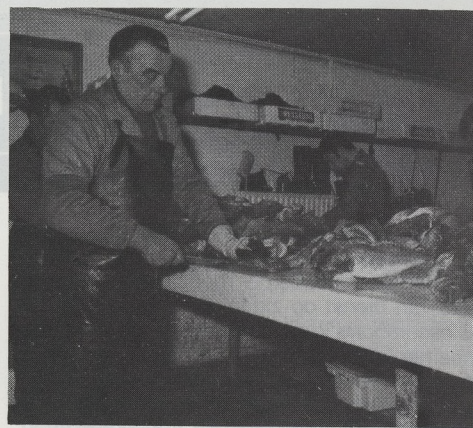
De stockagekamers hebben een capaciteit van $\pm 3.000 m^3$.

De produktie is grotendeels bestemd voor export naar o.m. de Verenigde Staten, Canada, Groot-Brittannië, Duitsland, Frankrijk en Nederland.

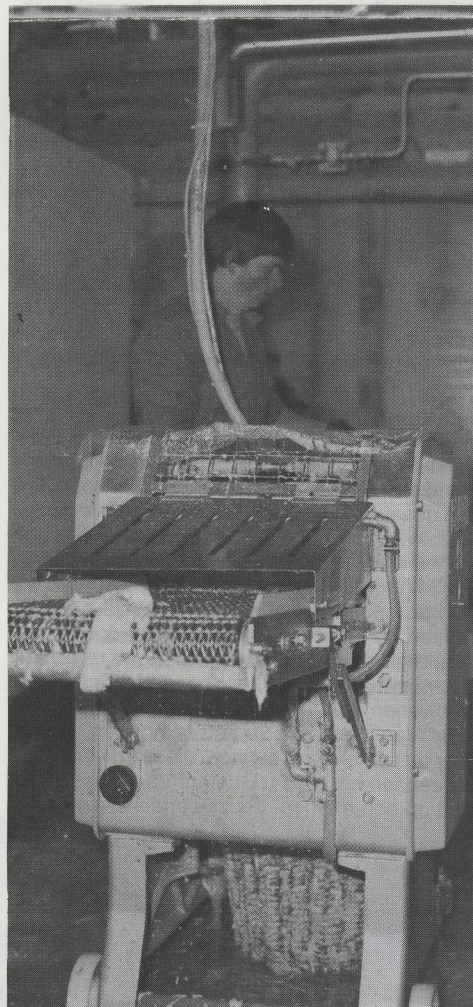
Onze voornaamste klanten zijn restaurants, detailhandel, grote warenhuizen, fabrieksrefters, bedrijfsrestaurants, ziekenhuizen en scholen.



Bedrijf + vrachtwagens



Handfileteren (vis)



Machinaal fileteren kabeljauw



Kuisen St-Jacobsschelpen

STREVEN NAAR EEN BETERE VERSTANDHOUDING TE ZEEBRUGGE



De vissershaven van Zeebrugge heeft de jongste jaren een geweldige evolutie gekend. Dat kwam ondermeer omdat de plaatselijke reders het aandurfd en opnieuw te gaan investeren in de bouw van vissersvaartuigen waardoor de lokale vloot een geweldige expansie nam. Bij de constructie van die treilers namen meerdere reders het initiatief om ook een ijsmachine aan boord te laten plaatsen. Dat heeft evenwel voor gevolg, dat de te lande gevestigde ijsfabrieken niet meer zullen gaan investeren in nieuwe installaties, wanneer de oude machines versleten zijn. Het is echter heel goed mogelijk dat, wanneer de aan boord geplaatste machines versleten zijn of niet meer zullen voldoen, wat nu reeds met verschillende machines het geval is, men weer zal moeten overgaan tot het aankopen van ijs in de desbetreffende fabrieken. Zeker is het dat er voor het ogenblik twee reders uit Zeebrugge zijn die een ijsmachine lieten plaatsen aan boord van hun eerste vaartuig maar daarvan afzagen voor de volgende eenheden. De electro-mechaniker van de firma Hysseune heeft berekend dat – na jarenlange ervaring in de ijsfabriek van voornoemd bedrijf – het ijs dat aan boord vervaardigd wordt minstens even duur uit komt als het ijs, dat in de gespecialiseerde ijsfabrieken wordt gemaakt. Alleen het water om het ijs te maken krijgen de reders in Zeebrugge voor niets. Zij betalen een bepaalde prijs – bijvoorbeeld voor de 5.000 liter van de 20.000, die zij nodig hebben om het ijs te maken – kost even duur als het drinkwater. Wij nemen aan, dat het stadsbestuur dit toch weet en dat vinden wij een oneerlijke concurrentie. Voor wat de handel betreft, denk ik toch, dat deze mensen ook zware investeringen hebben gedaan, om die grote aanvoer te kunnen verwerken. Na zoveel jaren hebben wij eindelijk een directeur die bekwaam is. Hij heeft het voor mekaar gekregen dat de vangsten minstens 24 uur vooraf dienen opgegeven te worden wat de handel dan weer toelaat de klanten te verwittigen welke aanvoer ongeveer verwacht wordt en die zodoende hun aankopen in het buitenland kunnen regelen. Moest er echter dagelijks, aan alle kopers, een opgave (stencil) gedaan worden van de te verwachten soorten, zoals dat ondermeer in Duits-

land gebeurt, dan zou het helemaal perfect zijn.

ENKELE VOORBEELDEN

De gullenvissers gaan naar zee maar niemand (behalve wij, de IJsfabriek dus) weten het. Zonder iemand te verwittigen, gaan zij haring vissen maar de maandag zitten wij zonder kabeljauw en/of gul. Nadien gaan zij op kabeljauw en gul vissen – weeral zonder te verwittigen – en de volgende week zitten wij met... ingevoerde kabeljauw en gul. Ook met de kreeftenvissers is dat zo! Zij trekken naar zee, maar niemand weet precies wanneer zij hun vangst zullen verkopen. Wij richten ons dus maar tot de invoer en ineens zijn ze daar. Of nog anders : wij berekenen dat zij de maandag zullen verkopen maar zij melden zich één dag later, de dinsdag dus! Gevolg? Wij kunnen gewoon onze klanten niet bevoorraden. **Voor de rog** is dat ongeveer hetzelfde liedje. De maandag is er weinig rog en duur en ook voor de dinsdag is er nauwelijks melding van rogaanvoer en ineens worden er de woensdag dan 200 manden gelost met als gevolg, sterk dalende prijzen. Meteen is de reder en de visser mistevreden en staan de kopers met dure rog die de

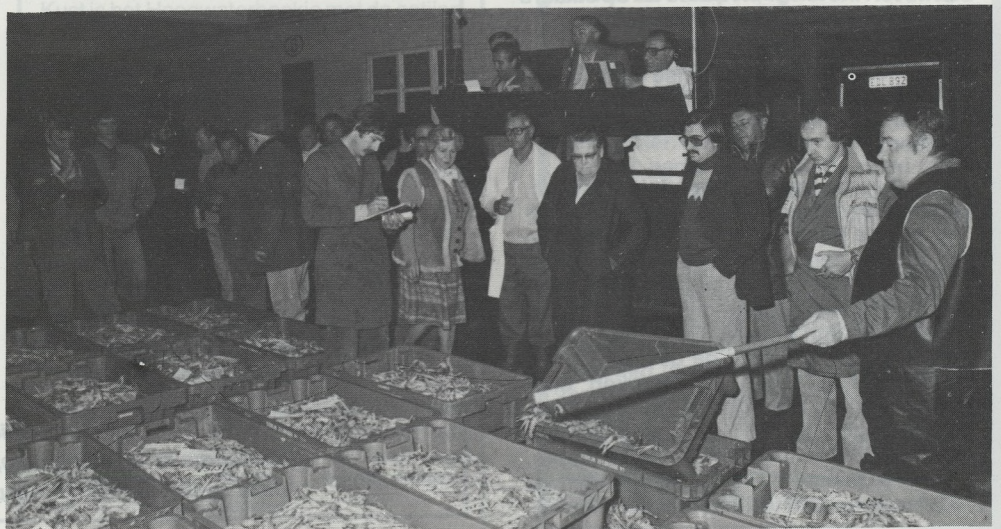
maandag of de dinsdag werden aangekocht. Niemand heeft er dus iets aan. **En dan is er nog de pladijs!** Bij reclameverkoop heeft onze firma soms 100 tot 120 maanden nodig om te fileteren. Nu weten wij dat er vaartuigen, op de Noord bedrijvig zijn. Alleen weten wij niet of die vaartuigen in Zeebrugge zullen verkopen of dat zij in een of andere Engelse haven zullen binnenlopen om te verkopen. Bovendien zitten wij met de vraag of het grote of kleine pladijs is? Kortom, door die vervelende toestand, zitten wij in grote verlegenheid dus... wij gaan voor alle zekerheid in Nederland kopen. Bovendien is het van belang – ook al ten voordele van de reder en de visser – dat de pladijs beter gestript wordt (guten). Vaak zijn de pladijzen te ver gestript en dat scheidt dan moeilijkheden en verlies bij het fileteren. Vooral de dikke kant is soms te diep gegut.

En dan de tong! Ook wat die visserij betreft, oordelen wij enkele bemerkingen noodzakelijk. Zo zouden wij het bijvoorbeeld nuttig vinden, moesten wij weten welke vaartuigen en naar welke visgronden zij zijn uitgevaren. De treilers die in het Kanaal bedrijvig zijn geweest, voeren doorgaans grote tong aan, terwijl de vaartuigen die gingen vissen, in de Liverpoolbaai meestal tong van een kleiner slag aanvoeren. Belangrijk is eveneens, dat de tong niet opgeraapt wordt b.m.v. haken. In onze diepvrieskamers hebben wij massa's tong zitten die duidelijk bloedsporen vertonen, veroorzaakt door het „haken” van de tong.

Totdaar enkele bemerkingen die naar mijn gevoel nuttig kunnen zijn, én voor de reders én voor de vishandel. Het moet immers de bedoeling zijn een zo nauw mogelijke samenwerking te realiseren in beider belang alsmede in het belang van de ganse visserij.

Rafaël HUYSEUNE
Zeebrugge

Nota der redactie : Wij menen dat deze zeer nuttige wenken een bespreking overwaard zijn in een vissershavencommissie en nu er ook te Zeebrugge een coöperatieve visafslag bestaat, waar de belangen van de stad, de handel en de reders vertegenwoordigd zijn, zijn de vooruitgezette gedachten zeer nuttig. Het zou de directie van de vismijn toelaten ook hier nuttige maatregelen te nemen.



GEEN VISSERIJ-AKKOORD

DE DENEN DRIJVEN HET OP DE SPITS

Op de bijeenkomst van de zogezegde laatste kans, om de onenigheid tussen Denemarken langs de ene zijde en de „Negen” langs de andere zijde te kunnen bijleggen in verband met de visserijreglementering in de gemeenschappelijke wateren, is het weerom tot geen vergelijk gekomen. Nochtans kregen de Denen al wat ze vroegen en werd hen thans een kwotum van 22 duizend ton makreel toegewezen, hetzij 11.500 ton in de Noorse wateren en 10.500 ton in de wateren van de Faroë. De E.E.G. heeft inderdaad zowel met Noorwegen als met de Faroë een bilaterale visserij-overeenkomst.

Het is niet de eerste bijeenkomst waarop Denemarken krijgt wat dit land vraagt, maar telkens bleek het dan weerom niet voldoende te zijn en werd aan opbod gedaan. We zouden het bijna moeten stellen met de heimelijke hoop, dat er geen overeenkomst zou komen. De Deense regering is een minderheidsregering, waardoor de oppositie in het parlement over de meerderheid beschikt. De Deense minister en zijn afgevaardigden steken zich hier achter weg om een beslissing uit de weg te gaan.

Toen de ministers van de „Negen” lidstaten vroegen om tot een stemming over te gaan, weigerde de Deense minister, die tevens voorzitter is van de Commissie hier op in te gaan. Denemarken roept de „vitale belangen” van het land in en beroept zich hierbij op het akkoord van Luxemburg, die dit voorziet. De visserij is voor Denemarken van tamelijk groot belang, maar toch zeker niet van vitaal belang. In elk geval, vermits de Denen kregen wat ze vroegen, is dit beroep hierop zeker misplaatst of minstens niet consequent. Ondertussen had de Britse minister Peter Walker aan zijn Deense kollega gevraagd of de Deense vissers, eventueel na 31 december tot provocatie zouden overgaan, waarmede bedoeld werd of zij zich niet meer gebonden zouden achten aan de bestaande reglementering. In verband hiermede herinneren wij onze lezers er aan, dat, bij afwezigheid van een visserij-overeenkomst, men theoretisch volgens het Verdrag van Rome tot op elkaars stranden zou mogen komen vissen.

Het antwoord van de Deense minister dat zijn vissers niet zouden provoceren, werd op verzoek van Peter Walker speciaal geakteerd.

De Luxemburgse eerste minister Thorn, voorzitter van de E.E.G. en tevens voorzitter van de Raad van ministers, in feite en in rechte een functie boven deze van voorzitter van de Commissie voor de visserij, eiste dan de stemming waaraan Denemarken zich onttrok. De andere lidstaten zijn allemaal voor de overeenkomst, terwijl aldus alleen Denemarken blijft dwars liggen. Het door de ministers van de overige „Negen” aanvaard pakket, blijft echter te Brussel op tafel liggen, waar de Deense minister nog tijd heeft tot 31 december om te komen ondertekenen.

WAT NU ZO DENEMARKEN BLIJFT WEIGEREN?

Zoals we onder meer in een vorige uitgave reeds mededeelden, werd een controlestelsel door de „Tien” aanvaard, dus ook door Denemarken om de hand te houden aan de reeds opgestelde controlemaatregelen voor de eerbiediging van een gemeenschappelijke visserijovereenkomst. Het is duidelijk en Groot-Brittannië heeft dit reeds voelbaar laten verstaan, dat hieraan de hand zal gehouden worden. In het pakket van de controlemaatregelen ook door Denemarken aanvaard, staat onder meer, dat alle vaartuigen VANAF 1 JANUARI VERPLICHT WORDEN, IN EEN DAARTOE VOORGESCHREVEN LOGBOEK, DE GEVANGEN HOEVEELHEDEN VIS, PER GEWICHT, PER GEBIED EN PER SOORT IN TE SCHRIJVEN. Overtredingen hierop geven aanleiding tot het opbrengen van de vaartuigen. Deze gegevens moeten doorgegeven worden naar de eigen regering die deze aan Brussel overmaakt, waarbij aldus kan gevolgd worden of een land op een bepaald ogenblik door haar kwota heen is. In elk geval, wanneer Deense vaartuigen in de Britse of in de wateren van andere landen-lidstaten vissen, moe-

ten zij zich aan de controle-inspectie onderwerpen. Dit houdt in, dat ze voor controlemaatregelen kunnen opgebracht worden, hetzij voor een nadere inspectie, hetzij wegens overtreding van bepaalde reglementen. Dat wil zeggen, dat de Deense vissers kunnen gepest worden en we zijn overtuigd, dat Groot-Brittannië, dat zich het meest geërgerd voelt door de Deense houding, dit zeker zal aangrijpen. West-Duitsland, dat op zekere wijze afhankelijk van Denemarken voor zijn Groenlandse visserij, houdt zich wat meer op de vlakke, alhoewel dit land volledig in het kamp van de overige „Negen” staat.

Waar de Denen in hun eigen vakbladen en ook in vakbladen van de andere landen-lidstaten, in grote opmaak lieten doorschemeren, dat de weigering voor een bijkomend contingent van 20 duizend ton makreel, hen zou verplichten verscheidene visverwerkingsbedrijven voor maanden te laten stilleggen waarbij dan zo ongeveer een duizend werknemers zouden op straat komen te staan, is dit thans voorbijgestreefd door de toekenning van een contingent van 22 duizend ton makreel. En toch weigert Denemarken nog altijd de andere landen-lidstaten te verzoeken! We vragen ons dan ook af met welke nieuwe praat men thans zal komen aandraven, om deze weigering te motiveren.



RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, 8400 Oostende – ☎ (059) 32.36.03
Reservatie gewenst

OUDEJAARSVOND
31.12.1982

1.200 fr.

Le Consommé de Volailles
Henri IV

☆

La Galette de Homards Tout Paris

☆

Les aiguillettes de Canards
renommée et sa Mosaïque

☆

Le gâteau de Nouvel An

☆

Moka

☆

Muziek – Ambiance –
Serpentines – Verrassingen

NIEUWJAARSDAG
1.01.1983

850,- fr.

Le Petit Plateau de Crustacés
ou

La terrine du Chef
avec ses crudités

☆

La Bisque de Langoustines

☆

Le Médaillon de Bœuf
Les primeurs du marché

☆

La Crêpe du Père Guido

☆

Moka

BTW en bediening inbegrepen

't Schuurke is fijn maar klein, daarom „RESERVEER OP TIJD”
Deze gastronomische menu's worden ook aan huis besteld

INRICHTING CURSUS VOOR LERAARS TECHNISCHE VAKKEN IN ZEEVISSERIJONDERWIJS

Door het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart zal, indien een voldoende aantal kandidaten zich aanbieden, een cyclus van lessen worden ingericht voor het verkrijgen van het getuigschrift van bekwaamheid tot het geven van zeevisserijonderwijs, ingesteld bij koninklijk besluit van 24 september 1963.

Deze avondcursus (van 17u.30 tot 20 u.) zal elke schooldag gegeven worden in de Zeevaarschool te Oostende gedurende de periode van 10 januari tot 18 mei 1983.

Om de leergangen te mogen volgen moeten de kandidaten in het bezit zijn van één van de volgende titels:

- het diploma van wetenschappelijk regent;
- het diploma van geaggregeerd leraar van het middelbaar onderwijs van de lagere graad - wetenschappelijke afdeling;
- het diploma van geaggregeerde van het lager secundair onderwijs - wetenschappelijke afdeling, afdeling wiskunde - fysica of afdeling wetenschappen - aardrijkskunde;
- het diploma van geaggregeerde voor het lager secundair onderwijs - afdeling moedertaal - geschiedenis of afdeling moderne talen;
- het diploma van lager onderwijzer.

De kandidaturen moeten ingediend worden vóór 3 januari 1983 bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart - Directie KOOPVAARDIJ - Aarlenstraat 104 - 1040 BRUSSEL.

In memoriam, LEON MINNECRE, oud-secretaris van de Beroepsvereniging Hand in Hand

Enkele dagen vóór Kerstmis bereikte ons het bericht van het schielijk overlijden van Leon Minnecre.

Hij was secretaris van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Oostende sedert 3 november 1944. Tot 31 december 1976, datum op dewelke hij met verdiend rustpensioen ging, stond hij steeds in de bres om de reders en de vissers bij te staan met woord en daad.

Hij werd geboren te Vlissingen op 3 november 1911 en overleed te Oostende op 22 december 1982.

Mogen wij langs deze weg de diepbedroefde familie onze innige deelneming betuigen, en dit uit naam van de leden en het bestuur van Hand in Hand, alsmede in naam van de vele reders en vissers welke hem gekend en gewaardeerd hebben.

ALLERLEI

■ Het Nederlands lid van het Europees Parlement, de heer Eisso Woltjer van de socialistische groep, is de mening toegedaan dat de snelle vissersschepen met grotere motoren schuldig zijn aan de kleiner wordende voorraden aan tong. Hij stelde een desbetreffende vraag aan de Commissie te Brussel, die antwoordde dat de visserij van de lidstaten van de Gemeenschap de opgelegde kwota beter moeten eerbiedigen. Men zal in dit verband nieuwe maatregelen treffen voor inspectie en toezicht aldus nog de Commissie, die ondertussen wijzigend verzweeg dat in die nieuwe maatregelen uitgaande van de Gemeenschap 30 vliegende inspecteurs voorzien waren, getal dat intussen reeds tot 13 herleid werd.

Wij vragen ons ook af of dit lid iets afweet van visserij, alsof de kosten naar gelang de grootte van een schip niet evenredig zijn.

BREVETTEN, DIPLOMA'S, CERTIFICATEN EN VERGUNNINGEN IN DE KOOPVAARDIJ, DE ZEEVISSERIJ EN DE PLEZIERVAART

DATA DER EXAMENS

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt:

Hogere Zeevaarschool ANTWERPEN

Op 17 januari 1983:

- examen van kapitein ter lange omvaart;
- examen van eerste luitenant ter lange omvaart.

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, wordt de datum van de examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt:

Zeevaarschool OOSTENDE

Op 1 februari 1983:

- examen van aspirant-schipper ter visserij;
- examen van schipper ter kustvisserij;
- examen van schipper ter visserij 2e klasse;
- examen van schipper ter visserij 1e klasse.

HOOGWATERBOEKJE 1983

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

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

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

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

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 9 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

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

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

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

AUGUST LEGEIN IS NIET MEER

Zeer onlangs overleed op 69-jarige leeftijd de Nieuwpoortse kustvisser August Legein in een Oostends ziekenhuis. August Legein genoot vooral in de midde van de Westkust een hoog aanzien als een zeer bekwaam kustvisser. Een andere soort visserij heeft de afgestorvene nooit bedreven. Vanaf zijn prille jeugd vaarde hij, samen met zijn vader Jacobus, op de N.21, een klein scheepje met een ABC-motor van 15 pk. Aan boord bevonden zich ook zijn andere twee broers, met name Albert en Henri. In 1934 kocht vader Ko een groter kustvissersvaartuig, nl. de N.51 „De drie gebroeders” met een motor van 70 pk. In het begin van de oorlog werd dit vaartuig door de bezetter in beslag genomen maar in de nazomer van 1941 kreeg Ko Legein zijn vaartuig terug. Evenwel in haveloze toestand werd het terug gevonden in Grevelingen. De scheepswerf Jules Denye uit Oostende maakte het vaartuig weer varensklaar. Met dit vaartuig bedreef August Legein tijdens en na de oorlog verder de kustvisserij, samen met zijn broers. In 1966 ging het vaartuig, dat ondertussen de N.706 was geworden, ingevolge een herimmatriculatie van de schepen, verloren. Het strandde tussen Raversijde en Middelkerke nadat het stuurloos was komen te liggen wegens een touw in de schroef. Vader Ko Legein legde toen de bedrijvigheid volledig stil maar August Legein kocht een groter vaartuig voor zijn zoon Jacky, met name de O.345 die werd uitgebaat als de N.345. Albert Legein kocht voor zijn zoons de O.346 die de N.346 werd.

August Legein werd altijd aangezien als een onverdroten werker en een specialist inzake de kustvisserij. Zijn afsterven betekent in ieder geval een zwaar verlies voor zijn familie en vooral voor zijn bejaarde ouders; zijn vader is inderdaad 89 jaar en zijn moeder 87 maar beiden zijn nog in goede gezondheid.

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

ZIJN REDDINGS- SLOEPEN ONBRUIK- BAAR ?

De Oostendse correspondent van het dagblad «Het Volk» heeft vorige week, naar aanleiding van de scheepsramp voor Harwich, daarover het volgende geschreven:

«Voor zover nog nodig heeft de scheepsramp voor Harwich nog eens aangetoond hoe onhandelbaar de klassieke reddingsvloepen wel zijn, een euvel dat men bij de catastrofe met de Titanic al ontdekte. In het geval van de European Gateway waren de reddingsvloepen zo goed als onbruikbaar wegens de hachelijke slagzij van het schip. Aan bakboordzijde kon men geen enkele reddingsvloep te water laten, aan stuurboordzijde bleek het niet mogelijk veilig de davits te vieren, en kwamen — ook weer door de slagzij — de vloepen te ver van het schip af in het water terecht. Aan bakboord was er helemaal geen denken aan ze in het water te krijgen: de vloepen vielen op de scheepswand, die bijna horizontaal lag.

De vraag die men zich daarbij kan stellen is waarom passagiersschepen niet uitsluitend voorzien worden van pneumatische vlotten, die veel gemakkelijker te hanteren zijn, ook voor niet-ingewijden, dan vloepen. De vissersvaartuigen hebben verplicht dergelijke «elliotvlottes» aan boord, die zichzelf automatisch opblazen als ze ondergedompeld worden. De vissers hebben er hun vloepen voor moeten verwijderen, en zwaar moeten betalen voor die vlotten, dikwijls met tegenzin, maar nu zijn ze volop overtuigd van het nut ervan.

Overlevenden hebben in Harwich en Felixtowe ook geklaagd over een gebrek aan zwemvesten, waarvan er nochtans vijfhonderd aan boord waren voor zeventig opvarenden.

Het probleem was waarschijnlijk niet dat de zwemvesten er niet waren, maar dat men ze niet vond. Die tuigen worden niet altijd op de meest voor de hand liggende plaatsen opgeborgen en de plaats waar men ze kan vinden is niet altijd gesignaleerd».

Totdaar deze beschouwingen waarin we hem volledig kunnen bijtreden.

Wat de vissersvaartuigen betreft, moeten we inderdaad akkoord gaan, dat sedert jaren en naarmate aan scheepsbouw gedaan wordt, een vlot aan boord moet zijn, welke elk jaar door de Zeevaartinspectie gekeurd wordt, wat streng gevolgd wordt.

De Elliot vlotten bestaan echter niet meer, daar deze maatschappij reeds 15 à 20 jaar geleden opgesloopt werd.

Nu zijn er verschillende merken door de Zeevaartinspectie toegelaten, die van uitstekende kwaliteit zijn, welke bij de rederskoöperatieve SCAP en bij North Sea Stores te verkrijgen zijn.

Voor de visserij is het gebruik van vlotten een uitstekende verbetering en geeft veel meer kansen op redding, dan zulks met reddingsboten het geval was, welke door velen als bevoorradingsvloot gebruikt werd en op het ogenblik van rampen, niet alleen moeilijk over boord gingen, maar vaak lek of beschadigd waren.

MAROKKAANSE ZWARTKOPERS IN OOSTENDSE AFSLAG

Maandagmorgen werden sommige reders en vissers in de Oostendse afslag gekonfronteerd met opdringerige Marokkanen en anderen van het zuiderse type, die wensten bennen vis in het zwart aan te kopen. De opdringerigheid van deze personen ging zover, dat een kleine reder zich toch liet overhalen, zeer tot ongenoegen van enkele plaatselijke kopers, die het moeilijk nemen, dat vreemde inwijkelingen op onze kosten aan de dop gaan staan, waarvoor wij allen moeten betalen en inleveren, en dan nog aan zwartverkoop doen en de eigen mensen oneerlijke concurrentie aandoen.

De betrokkenen van het zuiderse type waren dan nog tamelijk arrogant. De politie lag echter op vinkenslag en controleerde de groep Marokkanen van dichtbij. Gezien deze lieden noch

over een handelsregister, noch over een leuraankort beschikten, noch ingeschreven waren als koper in de afslag, werden zij door de politie uit de afslag weggestuurd en kon het handeltje niet doorgaan. Geven we hier dan ook aan Cesar wat Cesar toekomt en wensen we de politie graag geluk met hun kordate houding. We houden doorgaans geen blaadje voor de mond, en daarom dient een moedig en korrek optreden van de politie eveneens gemeld.

Het gaat immers niet op tegenwoordig allerlei doppers bennen vis te zien komen kopen in het zwart om er dan achteraf mee te leven. Onze reders zouden moeten het verstand hebben, daaraan niet toe te geven.

Of begrijpen zij niet, dat ook zij er de slachtoffers van zijn?

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

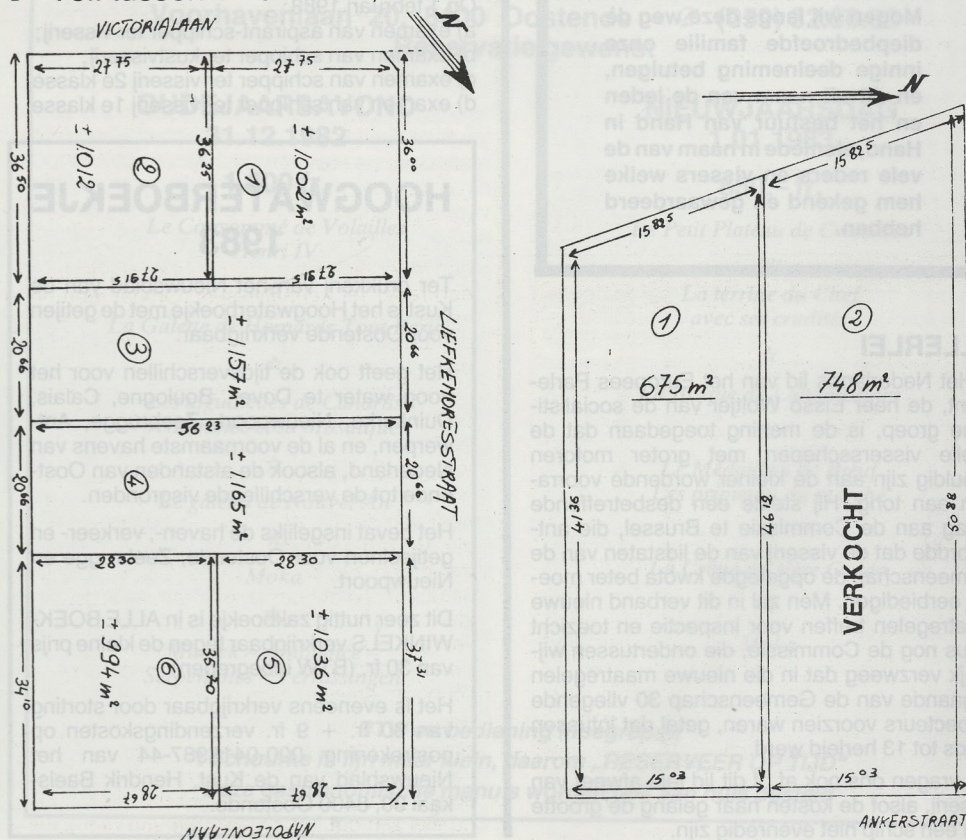
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 675 m².

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



„Geen stramme knoken, al word je honderd jaar”

De wonderolie van Fons

Door verschillende lezers worden ons vragen gesteld omtrent een artikel dat in «Het Nieuwsblad» verschenen is omtrent de wonderolie van Fons van Zeebrugge.

In „Het Nieuwsblad” lezen we hieromtrent het volgende:

Waar men gaat langs Belgische voetbalwegen komt men Fons Compennolle, beter bekend als „Fons van Zeebrugge”, tegen. De Westvlaamse boezemvriend van Ernst Happel is een vertrouweling van alles wat in ons landje met een beetje sukses tegen een lederen bal kan trappen. En zijn „wonderolie” is in alle stadions van topklubs beter bekend dan eender welk ander geneesmiddel.

Op de Heizel hield Fons zich beschikbaar met een flesje van het mirakelvocht om eventuele knieklasten van Ludo Coeck te behandelen.

„Mijn grootste idool, Raoul Lambert, heb ik er tientallen keren kunnen mee helpen”, vertelde Fons. „Vandereycken, Bastijns en bijna alle andere clubspelers vonden het ook een uitstekende remedie. In Engeland is het spul via visserskringen heel bekend geraakt bij alle topvoetballers. Toen we met de Rode Duivels in Italië waren, in het vorige Europees landenkampioenschap, zijn Keegan en Clemence er bij mij komen vragen”.

„Ernst Happel kent de kwaliteiten van de olie zodanig goed dat hij er in Hamburg twee grote bidons van staan heeft. Die tapt hij over in kleine flesjes zoals dit hier. Nadat Hrubesch en Kaltz er mee behandeld waren maakten ze er zoveel reclame mee dat nu ook al Rummenigge het gebruikt heeft”.

Rog

„In Heist ken ik mensen van diep in de tachtig die nog altijd even soepele gewrichten hebben als toen ze twintig waren. Als je dit geregeld gebruikt krijg je nooit stramme knoken, ook al word je honderd. Als je doodgaat zal 't in elk geval niet van reuma, jicht of andere gewrichtsaandoeningen zijn. Let wel, het helpt alleen daarvoor. Niet voor een valing of een steenpuist. De gewrichten. Spierscheurtjes en dergelijke kwetsuren kun je er niet mee behandelen.”

„Wat het eigenlijk is? Een oeroude vissersre-



„FONS VAN ZEEBRUGGE” met een flesje vol wonder vocht.

medie, van generatie tot generatie overgeleverd. Iedereen die iets met de zee te maken heeft kent het. Philstarolie. Pijlstaartrog. Een vis met een uiterst giftige staart. Wel, de olie uit de lever van dat beest is dit goedje. Eeuwen geleden kenden de vissers al de uitzonderlijke kwaliteiten ervan. Zonder dit middel zouden bijna alle vissers na een paar jaar in regen, wind en zoutwater aan wal moeten blijven in een rolstoel.”

„De jongste jaren is de pijlstaartrog, geen gewone rog, meer en meer zeldzaam geworden in de Noordzee en de visgronden die door de Vlamingen bewerkt worden. Ook dit soort olie is dus duurder geworden. Maar aan voetballers geef ik ze gratis.”

„Pijn in de knie? Smeer er deze olie op en wrijf ze er goed in. Ze dringt trouwens opmerkelijk snel door de huid. En de knie is weer gesmeerd als nieuw. Eén groot nadeel: de verschrikkelijk afstotende geur. De kans dat iemand er per vergissing ooit van drinkt is dus klein.”

Als ze donderdag stramme ellebogen en knieën hebben weten de Rode Pijlstaartroggen welk middel ze uit de medicijnkast moeten nemen.

Totdaar deze overwegingen in dat blad. Bij het nemen van inlichtingen dienaangaande, wordt inderdaad door oude vissers hetzelfde gezegd. Het gaat hier om de olie van pijlstaartrog uit de lever van deze vis.

Als men dus pijlstaartrog vangt, dan weten onze vissers nu ook, dat ze de lever er van niet moeten over boord gooien.

Ze heeft weliswaar een zeer slechte geur, maar je krijgt geen reuma.

DE VERENIGDE STATEN GAAN OVER TOT HET BOUWEN VAN FAKTORIJSCHEPEN

Tot nóg toe was het bezit van faktorijschepen zowat het voorrecht van in het bijzonder Rusland en de Oostbloklanden, maar daar schijnt nu toch wel enige verandering in te zullen komen met het in bouw geven door de Verenigde Staten, via de maatschappij Glacier Fishing Company, van een 61,3 m. hekfaktorijschip, dat in 1983 zou moeten klaar komen. Het vaartuig krijgt een motor van 2.640 pk aan 825 t/m. Het vaartuig werd opgevat om te vissen en de vis te verwerken, vooral kabeljauw uit de Stille Oceaan en Alaska-koolvis. Aan boord zullen er zich 3 Baader fileermachines bevinden. Dit zou dan het tweede faktorijschip worden daar ondertussen de „Golden Alaska” klaar gekomen is, alhoewel het hier om een omgebouwde treiler in 1972 gebouwd in Bremershaven gaat. Op huidige ogenblik zijn er zelfs Russische faktorijschepen die in de Stille Oceaan door Amerikaanse treilers gevangen vis voor bewerking op zee aan boord nemen.

CHILI

■ Lage prijzen en verminderde marktmogelijkheden voor ingeblikte en diepgevroren vis, heeft er schuld aan, dat in Chili veel meer aangevoerde vis de weg naar de vismeelfabrieken opgaat. Van de 2,7 miljoen ton aangevoerde vis in de eerste 9 maanden in Chili, is er 2,3 miljoen verwerkt tot vismeel en visolie. Ten overstaan van het vorig jaar en voor dezelfde periode, is er 20% minder vis voor menselijke consumptie bestemd geweest.

BRIEVENBUS – BRIEVENBUS

DE B.T.W., VIER ZEEHONDJES EN DRIE KRABBEN

Men schrijft ons:

Mijnheer de Redacteur,

We zijn overtuigd dat onze lezers een sprookje verwachten, maar daar gaat het nu juist niet om. Wel gaat het om 4 zeehondjes en 3 krabben die een reder ter kustvisserij op de kop getikt had bij een reder ter kanaalvisserij. Omdat men geen verkeerde interpretatie zou geven aan het „op-de-kop-tikken” zeggen we maar onmiddellijk, dat betrokken reder ter kustvisserij dit vispakket medekreeg omdat het ene plezier het andere waard is, en dat andere is dan eens een kilotje garnaal.

Wij allemaal vinden zo iets doodnormaal en zeker alle andere mensen, behalve dan een mijnheer van de B.T.W. of van de fiskale inspectie, die het zag gebeuren in de afslag te Oostende en er een zwaar vergrijp van fiskale fraude in ontdekte. Toen betrokken reder ter kustvisserij zich klaar maakte om het vispakketje in de koffer van zijn auto op te bergen, voelde hij plots de zware hand van het fiskale geweten op zijn schouder en werd hij genoteerd!

Wij weten natuurlijk niet of de fiskale mijnheer bij zijn onmiddellijke oversten op gejuich zal ontvangen geweest zijn, maar we hebben het op de eerste plaats over deze mijnheer zelf. Het kan nu wel zijn dat het notaboekje van betrokkene

deze morgen nog maagdelijk blank was en dat hij toch met iets zijn aanwezigheid heeft moeten manifesteren en bewijzen, maar wij zelf vinden dit toch wel aan de triestige kant.

Zelf hebben wij absoluut niets tegen een controle op fraude, maar verwachten vanwege de inspectie toch zin voor maat en werkelijkheid. Het is trouwens niet de eerste maal dat we ter zake de totale veiligheid in de afslag verdedigd hebben, en dit nog altijd doen, maar dan moet dit zeker niet in het belachelijke getrokken worden door bepaalde heren, die interessanter werk te doen hebben dan dat.

Met dit optreden doen ze hun inspectie meer kwaad dan goed en maken er in feite een lolletje van.

Voor betrokkene reders hopen we, dat de mijnheer van de inspectiedienst bij zijn onmiddellijke oversten van een kale reis terug komt en dat de spons over deze banaliteit geveegd wordt. Eén ding moeten we nog toegeven namelijk, dat de 4 zeehondjes en de 3 krabben niet aangeslagen werden, maar toch vermoeden we dat ze met minder smaak zullen gegeten zijn.

De ambtenaren van de Staat weten toch al gans hun leven, dat vissers onder mekaar plezier doen en weggeven. Krabben en zeehondjes behoren tot de meest weggeven vis.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

VRIJDAG 17 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-----|------|---------|
| WEST | | | | |
| O.243 | — | 200 | — | 452.076 |
| N.706 | — | 110 | — | 262.762 |
| O.114 | — | 85 | — | 199.490 |
| O.274 | — | 85 | — | 182.617 |

MAANDAG 20 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------------|------|-----|-------|-----------|
| IJSLAND | | | | |
| O.317 | — | 650 | — | 2.132.165 |
| KANAAL | | | | |
| O.33 | — | 245 | 6.355 | 3.048 |
| Z.34 | — | 160 | 2.590 | 1.396.039 |
| N.36 | — | 215 | 2.580 | 1.307.616 |
| WEST | | | | |
| O.134 | — | 290 | — | 456.714 |
| O.229 | — | 90 | — | 224.480 |
| KUST | | | | |
| O.127/303 | — | 750 | — | 425.730 |
| N.708/709 | — | 547 | — | 308.942 |
| O.128/279 | — | 283 | — | 158.764 |
| O.141/369 | — | 673 | — | 389.070 |
| O.135/275 | — | 458 | — | 269.580 |
| N.3/O.232 | — | 431 | — | 242.918 |
| O.309/N.719 | — | 37 | — | 155.962 |

DINSDAG 21 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-----|-------|---------|
| WEST | | | | |
| Z.499 | — | 80 | 1.185 | 570.330 |
| O.285 | — | 100 | — | 250.810 |

WOENSDAG 22 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-----------|------|-----|------|---------|
| WEST | | | | |
| O.705 | — | 90 | 565 | 446.251 |
| NOOP HEAD | | | | |
| O.129 | — | 470 | — | 714.789 |

VRIJDAG 24 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-----|------|---------|
| NOORD | | | | |
| O.231 | — | 200 | — | 822.811 |
| WEST | | | | |
| N.40 | 4 | 100 | — | 219.789 |

MAANDAG 27 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------------|------|-----|-------|-----------|
| WEST | | | | |
| O.206 | — | 174 | — | 483.175 |
| Z.502 | — | 130 | — | 427.181 |
| NOORD | | | | |
| Z.483 | — | 115 | 1.270 | 718.981 |
| Z.50 | — | 150 | 1.118 | 818.758 |
| NOORDZEE | | | | |
| O.318 | — | 423 | — | 1.199.554 |
| KUST | | | | |
| N.172/N.788 | — | 140 | — | 540.052 |

DINSDAG 28 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|--------|------|-----|-------|-----------|
| KANAAL | | | | |
| Z.34 | 8 | 90 | 715 | 386.211 |
| NOORD | | | | |
| O.83 | 14 | 220 | 1.783 | 1.105.138 |
| WEST | | | | |
| N.736 | 7 | 143 | — | 347.271 |

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 16 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|--------|-----------|
| Z.408 | W | 500 | 40 4 | 344.310 |
| Z.296 | W | 1.000 | 180 16 | 812.250 |
| Z.196 | W | 350 | 150 16 | 655.060 |
| Z.512 | W | 300 | 60 5 | 387.100 |
| Z.596 | W | 1.500 | 150 16 | 1.010.340 |

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|--------|-----------|
| Z.300 | W | 500 | 45 5 | 425.170 |
| Z.126 | W | 1.400 | 140 15 | 976.440 |
| | | | | 4.610.670 |

VRIJDAG 17 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|-------|-----------|
| Z.424 | — | 600 | 90 — | 446.370 |
| Z.19 | — | 2.500 | 210 — | 1.482.710 |
| Z.509 | KRP | 700 | 135 — | 911.251 |
| Z.89 | W | 2.000 | 200 — | 1.512.985 |
| | | | | 4.353.316 |

MAANDAG 20 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-----------|------|-------|--------|------------|
| Z.105 | — | 4.000 | 630 15 | 2.961.160 |
| N.15 | — | 5.000 | 500 12 | 3.328.065 |
| Z.84 | — | 1.500 | 260 9 | 1.570.940 |
| Z.289 | — | 2.300 | 200 10 | 2.299.830 |
| Z.510 | — | 500 | 170 11 | 1.298.845 |
| Z.554/560 | K | — | — — | 215.480 |
| Z.471/472 | K | — | — — | 189.790 |
| | | | | 11.864.110 |

DINSDAG 21 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|--------|-----------|
| Z.12 | — | 250 | 20 7 | 280.670 |
| Z.584 | — | 700 | 95 10 | 867.830 |
| Z.568 | — | 250 | 30 7 | 334.670 |
| Z.324 | — | 1.100 | 130 11 | 1.170.544 |
| Z.525 | — | 300 | 25 8 | 269.040 |
| Z.507 | — | 500 | 60 7 | 608.590 |
| Z.331 | — | 1.000 | 190 11 | 1.060.340 |
| Z.200 | — | 400 | 35 5 | 261.040 |
| Z.576 | — | 1.400 | 200 10 | 1.070.780 |
| Z.313 | — | 2.000 | 240 — | 1.632.040 |
| Z.559 | — | 500 | 150 11 | 957.815 |
| | | | | 8.513.359 |

WOENSDAG 22 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|-------|-----------|
| Z.582 | W | 50 | 25 8 | 169.070 |
| Z.431 | W | 800 | 80 10 | 715.750 |
| Z.533 | W | 100 | 50 — | 346.890 |
| Z.284 | W | 1.000 | 180 — | 1.045.320 |
| Z.402 | KRP | 100 | 50 — | 432.070 |
| Z.427 | W | 50 | 40 — | 165.870 |
| Z.14 | W | 2.000 | 280 — | 2.162.200 |
| Z.162 | — | 3.000 | 260 — | 2.442.560 |
| | | | | 7.479.720 |

DONDERDAG 23 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|--------|-----------|
| Z.569 | W | 150 | 50 10 | 231.060 |
| Z.418 | N | 300 | 50 9 | 244.930 |
| Z.462 | W | 1.200 | 150 11 | 1.101.330 |
| Z.589 | W | 800 | 100 11 | 844.670 |
| Z.44 | W | 2.000 | 220 11 | 822.405 |
| Z.16 | W | 2.800 | 215 10 | 2.325.296 |
| Z.506 | W | 800 | 90 8 | 650.690 |
| Z.30 | W | 800 | 90 8 | 630.280 |
| | | | | 7.850.661 |

VRIJDAG 24 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|--------|-----------|
| Z.181 | KRP | 200 | 80 10 | 579.304 |
| Z.92 | W | 3.000 | 180 12 | 1.690.010 |
| Z.321 | W | 500 | 60 8 | 238.460 |
| | | | | 2.507.774 |

MAANDAG 27 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-----------|------|-------|--------|-----------|
| Z.43 | W | 2.500 | 300 10 | 1.603.340 |
| Z.98 | W | 2.000 | 240 9 | 1.660.080 |
| Z.492 | W | 500 | 60 11 | 558.330 |
| Z.564 | W | 900 | 120 10 | 1.152.060 |
| Z.465 | W | 700 | 40 12 | 1.117.460 |
| GUL: | | | | |
| Z.501/403 | K | — | 15 — | 93.200 |
| | | | | 6.184.470 |

tong vis dag. fr.

DINSDAG 28 DECEMBER 1982

| | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|-------|-------|---------|
| Z.105 | W | 1.000 | 100 4 | 671.140 |

NIEUWPOORT

VRIJDAG 17 DECEMBER 1982

| VIS: | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|----------|------|-------------|
| N.723 | | 2.753 kg | | 131.177 fr. |

Slechts één vaartuig van de West loste ong. 2.750 kg. vis op de vrijdagmarkt.

Staarvis kreeg 385 à 390 fr./kg, tongschar 90 à 150 fr./kg, rode soldaten 80 à 90 fr./kg, griet 220 à 240 fr./kg, griet 220 à 240 fr./kg, en varia 160 à 180 fr./kg. Grote pladijs haalde 60 à 70 fr./kg, middenslag- of drielingpladijs 64 à 68 fr./kg en visjes 2.000 à 2.250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4.800 à 5.000 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.750 à 4.300 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd zelfs 2.700 à 2.840 fr. de ben geboukt. Grote wijting bekwaam 1.750 à 1.900 fr. de ben, kleine wijting 900 à 1.000 fr. de ben en knorhaan 30 à 40 fr./kg.

Het stormweer der voorbije dagen verhinderde de gulle vissers uit te varen en was tevens de oorzaak dat geen garnaal te koop werd aangeboden.

ZATERDAG 18 DECEMBER 1982

| GARNAAL: | dag. | vis | tong | fr. |
|----------|------|--------|------|------------|
| N.349 | | 268 kg | | 22.096 fr. |

MAANDAG 20 DECEMBER 1982

| VIS: | dag. | vis | tong | fr. |
|-------|------|----------|------|-------------|
| N.346 | | 1.233 kg | | 43.725 fr. |
| N.738 | | 1.233 kg | | 43.725 fr. |
| N.172 | | 824 kg. | | 44.955 fr. |
| N.788 | | 824 kg | | 44.955 fr. |
| N.575 | | 3.220 kg | | 122.255 fr. |
| N.710 | | 3.220 kg | | 122.255 fr. |
| N.88 | | 1.623 kg | | 71.420 fr. |
| N.590 | | 1.624 kg | | 71.420 fr. |
| N.22 | | 368 kg | | 30.824 fr. |
| N.723 | | 1.593 kg | | 75.799 fr. |
| N.720 | | 3.717 kg | | 248.686 fr. |

Vier koppels spanvissers, twee vaartuigen van de West en één kustvaartuig losten samen ong. 19.500 kg. vis voor een bruto-opbrengstwaarde van 920.019 fr. Tong nr. 1 kreeg 318 à 320 fr./kg. en tong nr. 2 334 à 340 fr./kg. De tong der middensortering haalde volgende marktwaarden: Bloktong of tong nr. 3 318 à 330 fr./kg. en fruit-tong of tong nr. 4 320 à 330 fr./kg. Tong nr. 5 bekwaam 248 à 255 fr./kg. en kleine tong 205 à 210 fr./kg. De prijzen voor varia betaald, werden ook door de invloed der eindejaarswisseling fiks de hoogte ingejaagd. Zo werd voor grote tarbot 468 à 475 fr./kg betaald, voor middenslagtarbot 280 à 320 fr./kg en voor griet 200 à 230 fr./kg. Varia werd tegen 195 à 200 fr./kg. genoteerd, staarvis tegen 310 à 400 fr./kg., koningsvis tegen 180 à 190 fr./kg., en tongschar tegen 85 à 155 fr./kg. Robaard boekte men aan 90 tot 110 fr./kg., rode soldaten aan 70 tot 85 fr./kg. en knorhaan aan 1.750 tot 2.000 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2.750 à 3.250 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3.250 à 3.750

fr. de ben en visjes aan 2.000 tot 2.500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.600 à 4.250 fr. de ben geveild en gul tegen 2.100 à 3.500 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2.100 à 2.300 fr. de ben opgetekend. Moerrog kreeg 3.600 à 3.800 fr. de ben, tilten 3.000 à 3.500 fr. de ben en scherpstaarten 3.000 à 3.250 fr. de ben. Doornhaai werd aan 2.100 tot 2.800 fr. de ben genoteerd, zandhaai aan 1.000 tot 1.250 fr. de ben en zeehond aan 1.650 tot 1.850 fr. de ben.

Grote wijting kocht men tegen 1.500 à 1.850 fr. de ben op en kleine wijting tegen 850 à 1.000 fr. de ben.

Grote zandschar bekam 2.100 à 2.250 fr. de ben als veilwaarde en kleine zandschar 1.700 à 1.900 fr. de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een ruime aanvoer en door een grote interesse vanwege de handelaars. Voor wat de marktprijzen betreft kon gemeld worden dat voor alle aangevoerde soorten een dure prijsnotering bekomen werd.

WOENSDAG 22 DECEMBER 1982

GARNAAL :
N.349 100 kg 14.700 fr.

Het noodweer der voorbije dagen dat aanhoudend op onze kust beukte en voor een deinende zee zorgde, verplichtte de ganse vloot in de veilige haven te schuilen. Zo werd de woensdagmarkt een visloze markt.

DONDERDAG 23 DECEMBER 1982

GARNAAL :
N.349 231 kg 34.999 fr.

VRIJDAG 24 DECEMBER 1982

VIS :
N.22 293 kg 26.009 fr.
GARNAAL :
N.349 203 kg 18.157
N.782 222 kg 21.984
N.22 410 kg 39.705

MAANDAG 27 DECEMBER 1982

VIS :
N.575 2.539 kg 132.925 fr.
N.710 2.540 kg 132.925 fr.
N.88 2.486 kg 149.035 fr.
N.590 2.485 kg 149.035 fr.
N.700 1.068 kg 113.720 fr.
GARNAAL :
N.349 203 kg 17.576
N.22 230 kg 24.395 fr.

VERWACHTINGEN

Wegens het voortijdig verschijnen van ons speciaal nummer waren wij in de onmogelijkheid de aanvoerverwachtingen voor de Oostendse vismijn weer te geven. Wij verontschuldigen ons hiervoor maar nood breekt wel eens wet!

NOORWEGEN

■ In Noorwegen zijn de eerste besprekingen begonnen tussen dit land en de E.E.G. in verband met de toegelaten E.E.G.-vangstkwotas in de Noorse wateren en omgekeerd. De besprekingen werden te Oslo gehouden en zullen nog deze week in Brussel voortgezet worden. De Noor zelf stellen uitermate veel belang in een pelagische visserij langs de Schotse westkust, waarbij vooral aan makreel en haring gedacht wordt, terwijl de Britten vooral op voldoende rondviskwota in de Noorse wateren hopen.

SCHOENMAKER BLIJF BIJ UW LEEST

Aan het bulletin „Vragen en Antwoorden” van de Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers ontlenu we de volgende vraag van volksvertegenwoordiger Daras, gericht aan de Staatssecretaris voor Buitenlandse Handel toegevoegd aan de Minister van Financiën en Buitenlandse Handel.

INVOER WALVISPRODUKTEN

De Internationale Commissie voor de Walvisvaart heeft op 23 juli jl. te Brighton beslist vanaf het seizoen 1985-1986 een moratorium toe te passen. Enkele dagen geleden is vernomen, dat Japan, de Sovjet-Unie, Peru en Noorwegen zich bij die beslissing niet zullen neerleggen.

Beschikt de Staatssecretaris over een statistiek der Belgische invoer van uit die vier landen afkomstige produkten van de zee, en in het bijzonder van zeezoogdierprodukten ? Is bij een zo stuitende houding ten opzichte van een ernstig bedreigd gedeelte van het erfgoed van de mensheid, aan economische verdedigingsmiddelen gedacht ? Waarom treedt België niet toe tot de Internationale Commissie voor de walvisvaart, die immers niet aan walvisvaarders is voorbehouden ?

ANTWOORD

Ik heb de eer het geacht lid mede te delen, dat de Belgisch-Luxemburgse Economische Unie, geen vlees van walvissen en van robben, noch walvistraan invoert uit de vier vermelde landen. Aangezien België geen lid is van de Internationale Walvisvaartcommissie en de B.L.E. geen van de bedoelde produkten invoert uit de landen waarvan sprake, lijkt het niet aangewezen economische retorsiematregelen te treffen.

De vraag te weten waarom België geen lid is van deze Commissie, heb ik voor bevoegdheid overgemaakt aan de heren ministers van onderwijs.

Tot daar dit antwoord.

Nota der redactie

We hebben getiteld : „Schoenmaker blijf bij uw leest” omdat de heer Daras in deze zaak waarschijnlijk maar één klok heeft horen luiden, namelijk deze van de milieuverenigingen à la Greenpeace, net zoals dit in de zeerobbenkwestie gebeurt. Zoniet zou hij moeten weten, dat de walvissen thans niet meer bedreigd zijn in hun soort en dat minstens Rusland, Japan en Noorwegen in verband met de vangst van walvissen zich een zelfdiscipline opleggen en zich houden aan een beperkte vangst, die zelfs een uitbreiding van de soort beoogt. De blauwvinnen worden zelfs volledig beschermd. Het is duidelijk mocht men ertoe overgaan geen enkel walvis meer te vangen, dat men dan spoedig met een overpopulatie van deze soort zou zitten, net zoals dit het geval zou worden met de zeerob.

Anderzijds spreekt het ook niet in het voordeel van de heer Daras, nadat deze een totale onwetendheid te ton gespreid heeft over het feit of ons land al of niet walvisprodukten invoert uit deze betrokken landen, hij, in het positieve geval al onmiddellijk onze reeds zo aangeslagen buitenlandse handel het risico zou willen doen oplopen van verweermaatregelen tegen die landen. En dat zijn dan de vertegenwoordigers van ons land, die de belangen van onze economie dienen te benaarstigen. Mijnheer Daras zoekt waarschijnlijk een goedkoop succes bij de „Groenen” want deze zijn zowat „in” op vandaag. Voor zijn goed betaald mandaat, zou hij interessanter tussenkomsten kunnen doen.

Net zoals voor de robben, heeft het I.C.E.S. (Internationale Commissie voor de Exploitatie van de Zeeën) er op gewezen, dat noch de robben noch de walvissen op het huidig ogenblik een gevaar lopen voor de instandhouding van de soort, maar dat een te grote uitbreiding van de populatie van de robben en walvissen een gevaar inhouden voor de fauna en de flora (plankton) van de zee, hetgeen dan natuurlijk hinderlijk is voor de volle ontplooiing van de vis. Het zou dan ook best zijn, dat de heer Daras zich eerst ter zake laat bijscholen vooraleer zich op te werpen, een „Don Quichotte” voor de verdediging van iets dat niet in gevaar is en de ambtenaars hun tijd om dergelijke prullen te beantwoorden niet te doen verliezen.

Moest men de heer Daras wel volgen, dan zouden er weer duizenden die van de zee leven, op straat zitten en zouden bepaalde zeeën weldra overbevolkt worden met zeerobben en walvissen, zeer tot schade van de andere vissoorten, waarvan mijnheer Daras aan de levenskansen voorbijgaat.

En dergelijke mensen vertegenwoordigen de belangen van ons volk.

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 2 tot 8 januari 1983

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50 uur.
Dagelijks te 07.35 behalve op 8 januari 83.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 21.00 uur.
Dagelijks te 00.01 behalve op 2 januari 83.
Dagelijks te 06.00 uur behalve op 2 en 3 januari 83.
Dagelijks te 18.00 uur behalve op 8 januari 83.
Op 2 januari 83 bijk. afv. te 08.00 en te 12.00 uur.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.30 en te 05.15 uur.
Dagelijks te 03.30 behalve op 2 januari 83.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10 uur.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00 uur.
Dagelijks te 04.00 uur behalve op 2 januari 83.
Dagelijks te 07.00 uur behalve op 21 en 8 januari 83.
Dagelijks te 10.00 uur behalve op 3 januari 83.
Dagelijks te 22.00 uur behalve op 8 januari 83.
Op 2 januari 83 bijk. afv. te 13.00 en 16.00 uur.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45 uur.
Dagelijks te 20.55 uur behalve op 8 januari 83.

JETFOIL (draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40 en te 13.50.
Op 2, 3, 4 en 5 januari 83 bijk. afv. te 11.50 en te 16.35 uur.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.35 en te 15.20 uur.
Op 2, 3, 4 en 5 januari 83 bijk. afv. te 13.20 en 17.50 uur.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
Door Gaston en Roland Desnerck.
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982
aangevuld tot einde december 1981.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
4. Moderne Autosnelwegenkaart van België.
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
5. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 480 fr. + 81 fr. verzendingskosten.
6. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
7. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
8. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers

S.V. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059) 32.29.51

AANVOER VAN VIS IN BELGISCHE HAVENS NOVEMBER 1982 Periode 1980-1982

| SOORTEN | 1980 | | | 1981 | | | 1982 | | |
|------------------------------|-----------|-------------|--------|-----------|-------------|--------|-----------|-------------|--------|
| | GEWICHT | WAARDE | G.P. | GEWICHT | WAARDE | G.P. | GEWICHT | WAARDE | G.P. |
| 1. DEMERSALE VIS | | | | | | | | | |
| a. Schelvis — verre visserij | 7.062 | 224.210 | 31,75 | 30.714 | 1.328.230 | 43,25 | 5.803 | 452.544 | 77,98 |
| andere schelvis | 105.051 | 2.965.869 | 28,23 | 54.157 | 1.822.409 | 33,71 | 34.669 | 807.436 | 23,29 |
| Kabeljauw — verre viss. | 4.398 | 171.580 | 39,05 | 16.031 | 918.980 | 57,33 | 3.194 | 284.784 | 89,16 |
| andere kabeljauw | 643.555 | 24.654.741 | 38,31 | 516.449 | 24.980.940 | 48,37 | 436.889 | 25.192.354 | 57,66 |
| Koolvis | 17.256 | 612.815 | 35,51 | 28.192 | 1.141.210 | 40,48 | 5.978 | 363.844 | 60,86 |
| Wijting | 250.053 | 4.342.329 | 17,37 | 264.274 | 5.809.169 | 21,98 | 199.857 | 5.611.270 | 28,08 |
| Schol | 281.362 | 8.593.599 | 30,54 | 420.195 | 15.662.300 | 37,27 | 399.315 | 18.566.188 | 46,50 |
| Roggen | 86.672 | 3.888.309 | 44,90 | 135.397 | 5.754.263 | 42,50 | 142.263 | 6.621.877 | 46,55 |
| Noorse schelvis | 95.101 | 4.074.990 | 42,85 | 85.966 | 3.424.965 | 39,84 | 19.476 | 1.254.696 | 64,42 |
| Andere | 414.421 | 21.218.642 | 51,20 | 482.737 | 25.302.887 | 52,42 | 492.698 | 30.961.074 | 62,84 |
| TOTAAL | 1.904.927 | 70.747.084 | 37,14 | 2.034.112 | 86.148.344 | 42,35 | 1.740.142 | 90.116.067 | 51,79 |
| b. Tong | 209.041 | 47.097.656 | 225,30 | 317.299 | 62.405.509 | 196,68 | 243.388 | 50.933.870 | 209,27 |
| TOT. DEMERSALE VIS | 2.113.968 | 117.844.740 | 55,75 | 2.351.853 | 148.553.853 | 63,18 | 1.983.530 | 141.049.937 | 71,11 |
| 2. PELAGISCHE VIS | 454.778 | 5.373.458 | 11,82 | 2.080.490 | 20.871.388 | 10,03 | 1.581.642 | 20.131.459 | 12,73 |
| 3. SCHAAL/WEEKDIEREN | | | | | | | | | |
| Garnaal | 44.404 | 3.203.371 | 72,14 | 69.453 | 5.054.964 | 72,78 | 156.932 | 7.919.917 | 50,47 |
| Noorse kreeft | 34.204 | 2.947.955 | 86,19 | 27.785 | 2.734.415 | 98,41 | 29.639 | 3.277.175 | 110,57 |
| Overige | 59.086 | 1.603.597 | 27,14 | 114.938 | 2.488.519 | 21,65 | 126.902 | 4.345.421 | 34,24 |
| TOT. SCHAAL/WEEKD. | 137.694 | 7.754.923 | 56,32 | 212.176 | 10.277.898 | 48,44 | 313.473 | 15.542.513 | 49,58 |
| ALGEMEENTOTAAL | 2.706.440 | 130.973.121 | 48,39 | 4.644.077 | 179.703.139 | 38,70 | 3.878.645 | 176.723.909 | 45,56 |

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 14 december** werd aangevoerd : 6 kisten tarbot en griet, 1.096 kisten kabeljauw, 708 kisten wijting, 4 kisten schol, 132 kisten schar, 10 kisten makreel en 20 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 19,20-19,00, zalm 16,00.

Per 40 kg:
tarbot 704-440, griet 280-152, kabeljauw één 204-170, kabeljauw twee 180-170, kabeljauw drie 176-146, kabeljauw vier 150-124, kabeljauw vijf 126-68, schol vier 156-114, wijting drie 75-32, schar 86-56, makreel twee 85, bot 42-26, kuit 160-90, steenbolk 48-27.

Aan de **woensdagmarkt van 15 december** werd aangevoerd: 821 kisten kabeljauw, 588 kisten wijting, 1 kist schol, 54 kisten schar, 3 kisten schelvis, 3.812 kisten haring, 12 kisten makreel en 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg:
kabeljauw één 176-159, kabeljauw twee 192-158, kabeljauw drie 172-146, kabeljauw vier 152-132, kabeljauw vijf 144-76, schol drie en vier 182, schelvis vier 170, wijting drie 92-32, schar 108-68, makreel twee 75-61, haring één 33,00-27,20, steenbolk 46-41, bot 39-38.

Aan de **vrijdagmarkt van 17 december** werd aangevoerd: 2.405 kg tong, 57 kisten tarbot en griet, 307 kisten kabeljauw, 11 kisten schelvis, 101 kisten wijting, 868 kisten schol, 30 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:
tarbot 24,39-23,21, grote tong 24,81-24,49, grootmiddel tong 24,70-24,25, kleinmiddel tong 17,52-17,19, tong één 15,02-14,77, tong twee 12,26-11,69.

Per 40 kg.:
hammen met kop 246-206, tarbot 884-604, griet 578-331, kabeljauw één 198-182, kabeljauw twee 182, kabeljauw drie 174-160, kabeljauw vier 150-130, kabeljauw vijf 150-86, schelvis

PIET DE BAARE MIJNMEESTER TE BRESKENS

Het is met genoegen dat we hier in ons blad te Breskens de benoeming vernemen van Piet de Baare tot mijnmeester van de gemeentelijke vismijn aldaar.

Tot op heden was hij voorzitter van de Breskensse Redersvereniging „Ons Belang”, wiens belangen in het kader van de Zeeuwse vraagstukken, hij steeds met hart en ziel verdedigd heeft. Hij is een zeer actief mens, die ook gemeenteraadslid is van Oostburg en sekretaris van Zevibel.

Hij zegt nu de politiek vaarwel om zich volledig aan de belangen van de Breskensse haven te geven.

Zijn vader was voor en na de oorlog lange tijd een gelegenheidscorrespondent van ons blad, waarin hij steeds met hart en ziel, zoals zijn zoon nu, de belangen van de Zeeuwen verdedigde. Aan de nieuwe mijnmeester onze hartelijke gelukwensen en aan de aftredende Jan Jacobs ook veel dank voor de wijze waarop hij steeds zijn delicate taak in het belang van elkeen aldaar heeft verdedigd.

twee 148, schelvis drie 120, schelvis vier 120-100, schol één 120-110, schol twee 126-112, schol drie 130-110, schol vier 100-94, wijting drie 122-60, schar 120-96, kleine kreeft 436-400, schartong 100, steenbolk 76-59, bot 40, tongschar 317-182.

Aan de **maandagmarkt van 20 december** werd aangevoerd: 9.970 kg. tong, 50 kisten tarbot en griet, 955 kisten kabeljauw, 218 kisten wijting, 954 kisten schol, 48 kisten schar, 130 kisten haring en 91 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 28,71-26,75, grote tong 32,98-29,20, grootmiddel tong

31,33-29,00, kleinmiddel tong 26,08-23,86, tong één 21,82-20,03, tong twee 16,61-13,76.

Per 40 kg.: tarbot 10,63-7,84, griet 676-464, kabeljauw één 168-120, kabeljauw twee 220-164, kabeljauw drie 204-152, kabeljauw vier 168-142, kabeljauw vijf 156-90, schol één 122-104, schol twee 128-108, schol drie 126-104, schol vier 110-98, wijting drie 122-70, schar 104-67, haring één 44, roggen 182-108, hammen met kop 334, steenbolk 86-74, tongschar 410-235.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht

Door 81 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

| Hoeveelheid | Vissoort | Opbrengst | Prijs in kg. |
|--------------------|-----------|-----------------------|------------------------|
| 56.440 kg. | Tong | f 838.203,46 | van f 27,58 tot f 7,25 |
| 12.238 kg. | Tarbot | f 198.165,91 | van f 26,07 tot f 7,09 |
| 247.675 kg. | Schol | f 669.934,56 | van f 3,36 tot f 2,25 |
| 79.255 kg. | Kabeljauw | f 223.925,56 | van f 9,60 tot f 1,09 |
| 3.315 kg. | Griet | f 25.104,35 | van f 11,15 tot f 5,08 |
| 9.125 kg. | Schar | f 15.754,54 | van f 2,29 tot f 1,28 |
| 14.820 kg. | Wijting | f 21.549,69 | van f 2,49 tot f 1,09 |
| 113.213 kg. | Diversen | f 378.938,14 | |
| 536.081 kg. | | f 2.371.276,21 | |

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, zal het VISSERIJBLAD, dat zijn 50e jaar ingaat, voortaan ook elke vrijdag te verkrijgen zijn, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

Voortaan is het VISSERIJBLAD dus ook verkrijgbaar bij:

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.

Dirix

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Internationale Boekhandel

Lievens M. Fr.

Saelens

Thoon G.

Van Belle J.

Algemene Lektuur

Berten M.

Bolle G.

Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende

Torhoutsesteenweg 442, Oostende

Spaarzaamheidstraat 1, Oostende

Kapellestraat 65, Oostende

Ad. Buylstraat 33, Oostende

Alf. Pieterslaan 9, Oostende

Th. Van Loostraat 26, Oostende

Koninginnelaan 39, Oostende

Langestraat 95, Oostende

Voorhavenlaan 179, Oostende

Stuiverstraat 422, Oostende

Duinenstraat 302, Bredene

Buurtspoorwegstraat 48, Bredene

P. Elisabethlaan 72, Bredene

Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete

Alg. Lektuur

Vanderveen A.

Verstappen

Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge

Knokkestraat 118, Heist

Vlamingstraat 22, Heist

St. Antoniusstraat 45, Heist

Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote

Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort

Pyliserlaan 25, Koksijde

ZAL CANADA DE E.E.G.-BAN OP DE INVOER VAN ZEEHONDHUIDEN ONTLOPEN?

Canada schijnt heel wat belang te hechten aan het niet opleggen door de E.E.G. van een invoerverbod op de zeerobbenvellen. Dit kan men minstens ontleen aan het feit, dat men een vertegenwoordiging naar de E.E.G. gestuurd heeft en dit niet van de minste! Maakten hiervan deel uit, de Canadese Federale minister voor de visserij en zeeën Pierre de Bane, de Federale minister voor de kleinindustrie en toerisme William Rompké, de eerste-minister van Newfoundland Brian Peckford en visserijminister Jim Morgan.

Hun eerste aanmelding gebeurde in Londen, waarna zij de meeste andere hoofdsteden van de E.E.G.-landen aandeden. Hierbij hebben zij natuurlijk de traditionele rechten van de Canadese zeerobbenjagers verdedigd. Deze reis gebeurde in aansluiting met een aanbeveling uitgegaan in oktober van de E.E.G. die hiermede ingegaan was op de motie van het Europees Parlement die de invoer van zeehondenhuizen wenst te zien verbieden. De delegatie heeft er op gewezen, dat de zeerobbenpopulatie door het doden van een beperkt aantal jonge zeerobben zeker niet in gevaar gebracht wordt, maar dat de zeerobbenstock nog altijd aanwast. Verder bewees de afvaardiging, dat het doden van de zeerobben niet op een onmenselijke manier gebeurde. Ook de I.C.E.S. het Internationaal Bestuur voor Onderzoek van de Zeeën is dezelfde mening toegedaan. De E.E.G.-Commissie was dan ook verplicht het over een andere

boeg te gooien en, gezien de druk van het Europees Parlement, die onbezonnen beslist, het op morele gronden te zoeken, namelijk op deze van de milieugroeperingen. Trouwens het rapport van het ICES toont aan, dat de zeerobbenpopulatie van 1960 tot thans met 3 tot 4 honderd duizend stuks gestegen is.

De Canadese afvaardiging was het verder niet eens met de morele basis waarop de E.E.G.-Commissie zich steunde omdat in Europa eveneens dieren gekweekt worden zuiver voor hun pels en anderen vetgemest voor Kerstdag zoals de ganzen, enz. Zeer goed gezien!

Niettegenstaande de Canadese ministers met overreding hebben getracht te werk te gaan, wezen ze toch op het feit, dat de zeerobben zoveel vis verslinden, dat bij afwezigheid van het beperkt houden van de stock, de visbestanden in de Canadese wateren, zodanig zouden aangetast worden, dat men geen kwotum vis meer zou kunnen voorzien voor de E.E.G., waaronder onder meer de 15 duizend ton kabeljauw toegekend voor de kusten van New-Foundland en waarvan West-Duitsland en Frankrijk de voornaamste visgerechtigden zijn. Voegen we er nog aan toe, dat de Canadese stap ondernomen werd omdat West-Europa de voornaamste afnemer is van de zeerobbenhuiden.

De Canadezen hebben gelijk en het zijn niet enkele „green peacers” die het verstand in pacht hebben.

HET GEVAAR VAN NUCLEAIR TRANSPORT

Het gevaar dat het vervoer van nucleaire stoffen en/of afvalmateriaal vertegenwoordigt, werd onlangs bewezen door een voorval dat weinig of geen publiciteit kreeg in de media.

Het gaat hierover het vrachtschip „Sigyn” dat toebehoort aan een Franse-Zweedse rederij, dat speciaal gebouwd en ingericht werd voor het vervoer van nucleair materiaal en uitstralende nucleaire afvalstoffen. Deze materialen worden opgehaald bij de Zweedse nucleaire centrales van Oskarshamn, Barseback en Ringhals langs de kusten van de Baltische Zee om vervoerd te worden naar de heropwekkingscentrale van Le Hague in Frankrijk.

Toen het vaartuig te Oskarshamn lag in de nabijheid van de betrokken nucleaire centrale werd het reeds bezet door leden van de Zweedse milieugroeperingen. Hetzelfde zou gebeuren bij een eerste aanleggen te Cherbourg, aanleggen dat voorzien was tegen midden december 1982. Het is echter zover niet gekomen omdat het vaartuig, toen dit het tamelijk smal kanaal naar de kleine haven van Barseback opvaarde, een weinig ten noorden van de haven van Malmoë gelegen aan het uiterste zuidpunt van Zweden, op een onder water gelegen rotspunt te recht kwam, waardoor de scheepsrump openscheurde. Gelukkig is dergelijk vaartuig voorzien van twee scheepswanden en bleef de tweede intact. De „Sigyn” werd onmiddellijk naar een werf voor reparatie overgebracht.

Het vaartuig was niet geladen maar ging in Barseback een lading ophalen. Inderdaad, zwaar

geladen en dieper liggende bestond de kans, dat niet alleen de tweede scheepswand eveneens zou doorboord geweest zijn, maar door de schok en het schuren over de rotsen eveneens de vaten zouden opengesprongen zijn met als onvermijdelijk gevolg een zware milieuramp voor de plaatselijke fauna en flora.

Men vraagt zich trouwens nog altijd af, hoe het mogelijk is, met twee Zweedse piloten aan boord en voorzien van zeer modern en gesofisticeerd opsporingsmateriaal ook voor het ontdekken en lokaliseren van zich onder water bevindende voorwerpen en hindernissen hoe dergelijke aanvaring mogelijk was.

Het Zweedse parlement dat op dit ogenblik juist zwaar debatteerde over het vervoer van radio-actief materiaal, stemde onmiddellijk praktisch eensgezind voor de aanstelling van een bijzondere commissie om het volledig licht te geven over de oorzaken van dit ongeval en meer nog over de mogelijke gevolgen.

JAPAN

■ Japan heeft zich thans tot Rusland gewend voor de aankoop van kuitharing. Voor de Japaners is kuit een zeer geprezen produkt. Vroeger werd de kuitharing vooral uit Canada en Alaska ingevoerd. De Russische kuitharing komt uit de Zee van Okhotsk en is van bijzonder goede kwaliteit. Kost van deze haring 85 fr. het kg. Japan hoopt echter duizend ton te zullen kunnen aankopen voor 60 tot 65 fr. het kg.

ALLERLEI

■ In de laatste drie jaar kregen we een jaarlijkse wereldaanvoer van visprodukten van boven de 70 miljoen ton. In het begin van onze eeuw en tot vóór de oorlog van 1914, was dit slechts ongeveer 7 miljoen ton. Na de tweede oorlog was dit reeds opgelopen tot 30 miljoen. In de eerste zestig jaren verhoogde de wereldaanvoer tot meer dan 40 miljoen en 55 miljoen in de tweede helft van de zestig jaren. Vanaf de jaren '70 is de aanvoer gestegen tot thans iets meer dan 70 miljoen ton. Het is duidelijk dat het de techniek is, de algemene aanwending van de motor, de verbetering van het vistuig en vooral de visopsporingsapparatuur die dit heeft mogelijk gemaakt.

■ Een gemengde Russische-Amerikaanse (Ver. St.) maatschappij zal zich toeleggen op de visserij op heek in de wateren van de Verenigde Staten tussen San Francisco en San Diego, dit als gevolg van het wetenschappelijk onderzoek verricht in deze wateren door een Russisch onderzoekingschip met aan boord eveneens Amerikaanse onderzoekers. Anderzijds verkopen de vaartuigen uit de Verenigde Staten die voor de kusten van Oregon op de heek vissen, rechtstreeks hun vangsten op zee aan Russische faktorijsschepen. Zou samenwerking toch gemakkelijker gebeuren waar samen winsten te halen zijn, dan dit het geval is in de politiek.

■ Het commercieel maken van de eieren van de lompe krijgt een goede uitbreiding in Canada en vooral in Newfoundland. Men is er reeds tot een produktie van 627 ton gekomen, waarbij niet gezegd wordt hoeveel duizenden ton lompe hiervoor is aangevoerd moeten worden, en wat men met deze vissoort aanvangt. Het is echter vooral in Japan, dat men zich toespit op de produktie en verwerking van kuiteieren van heel wat vissen. Bij ons wordt sporadisch eens kuit van kabeljauw aangevoerd, dat dan nog moeilijk afnemers vindt.

■ Door de bekende Groep P. & O. wordt voor het ogenblik een pakketboot van 40 duizend Brt. voor het ondernemen van kruisvaarten, in Finland gebouwd. Dit bootje... zal liefst 6,5 miljard B.fr. kosten, is 232 m. lang, 29 m. breed en heeft een holte tot aan de bovenste brug van bijna 20 meter. De aflevering zal gebeuren tegen eind 1984. De hoofdmotor heeft een kracht van 9.900 pk en verbruikt 110 ton brandstof per 24 uur, hetgeen aan de lage kant zou zijn. Maximum kunnen er 1.260 passagiers plaats vinden in 600 kabinen. Thuishaven zal Los Angeles zijn voor kruisvaarten naar Mexico en Alaska, aan de prijs van 300 dollar per dag (15 duizend fr. per dag!). Weeral niet voor kleine mensen horen we zeggen.

■ Het is toch jammer dat men op vis jaagt waarvan men bijna met mathematische zekerheid kan voorspellen, dat zij zal opgevangen worden, zoals dit het geval is voor haring waarvan de kuit barst bij het binnenhalen. Hierbij komt dan nog dat de kuit voor de voortzetting verloren is. De E.E.G.-autoriteiten zouden in dit verband visvangstbeperkingen moeten opleggen, niet alleen voor de haring, maar ook voor de andere vissoorten, al ware het maar voor enkele weken. In Nederland heeft men dit, onder meer voor de pladijs ingezien en een alternatieve stilligperiode voorzien voor de visserij op deze soort. Trouwens de vis is dan ook van minder kwaliteit en mager, zodat ook de afslagprijs heel wat minder is.