



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 25 MAART 1983 - NR. 12



BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, 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 BRUSSEL LAMBERT 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

Ere-burgemeester Pierre Vandamme van Brugge overleden

België, de maritieme wereld en de Zeebrugse visserij, verliezen in hem een der grootste burgemeesters van onze tijd

Na een kortstondige ziekte overleed vorige week vrijdag, op 87-jarige leeftijd, de heer Pierre Vandamme, ere-burgemeester van de stad Brugge. Meteen verliest, zeg maar ons Westvlaams gewest, een van de meest markante figuren.

Pierre Vandamme zal altijd aangezien worden als een burgemeester die zijn stad, de maritieme aangelegenheden van Zeebrugge en de Zeebrugse visserij, een onmetelijke liefde toedroeg, die er in slaagde, de politiek ook een menselijk aspect te geven en die bovenal een nooit aflatende belangstelling toonde voor het maritiem gebeuren in de Oosthoek. Geboren op een boogschuit van de zee, zou hij die in zijn fenomenale politieke carrière, nooit verloochenen.

De Zeebrugse haven en de aldaar gevestigde visserij genoten continu zijn aandacht en vaak op een niets ontziende manier, ging hij ten strijde om de belangen van beide, voor onze streek zo vitale nijverheidstakken, te verdedigen. Kort gezegd, als de haven van Zeebrugge – handelsvaart en visserij – de uitbouw heeft gekend waar men heden aan toe is, dan is dit voor het grootste deel te danken aan de inzet en de werkracht van wijlen Pierre Vandamme. Vandaar dat de verslagenheid in die middens niet te meten was toen het bericht van zijn overlijden vrijdag tot in de Oostkust was doorgesijpeld. Elkeen had gehoopt dat hij de beëindiging van de huidige grootse werken nog zou mogen beleven. Het is hem, die er alles voor over had, spijtig genoeg niet gund geweest.

Ode dus aan een man met onmetelijke verdiensten en rouw omwille van zijn afsterven.

xxx

Pierre Vandamme werd op 10 juli 1895 te Brugge geboren. Hij is het tweede kind uit een gezin van vier, met name twee zoons en twee dochters. Vader Vandamme was in het Brugse een gekend goudsmid, die de traditie voortzette van generaties ver en in dat vak een alom verspreide faam geniet. Het kan misschien wel een toeval lijken



maar amper enkele weken na de geboorte van Pierre Vandamme, wordt de konventiewet goedgekeurd in het Parlement met betrekking tot de uitbouw van de Zeebrugse haven. De relatie van Pierre Vandamme met de zee en de visserij is als het ware voorbestemd. Zo blijkt achteraf ook, want de gebondenheid met de zee wentelde zich als een rode draad door het leven van Pierre Vandamme. Dagelijks trok hij als jonge knaap richting Zeebrugge waar hij gepassioneerd het havengebeuren en de scheepvaarttrafiek van zeer nabij volgde. Toen al groeide zijn interesse voor de maritieme uitbouw van Zeebrugge. Een mijlpaal is wel de officiële inhuldiging van de Zeebrugse haven in 1907 want uiteraard was de toen 12-jarige Pierre Vandamme present op die plechtigheid. Groot was ondermeer zijn belangstelling voor het yacht „Alberta” waarmee Koning Leopold II te Zeebrugge was toegekomen en meteen ontstaat een niet meer te verbreken liefdesrelatie tussen Pierre Vandamme en Zeebrugge. Band die door de jaren heen voortdurend enger werd.

WERELDOORLOG I

Bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog vlucht Pierre Vandamme, samen met enkele collegegenoten naar Engeland via het Nederlandse Vlissingen. Via Folkestone belandt hij in Londen, waar hij zich als oorlogsvrijwilliger meldt maar tegelijk breekt voor hem een miserabele periode aan. Hij wordt uitgestuurd naar het Franse Le Havre en Granville en daar loopt hij een longontsteking op, die hem de rest van zijn leven zal blijven hinderen. Hij werd gedwongen tot een sobere levenswijze maar precies dat, scherpt alleen maar zijn levensdrang en morele weerbaarheid aan. Ziek wordt hij opnieuw naar Engeland gerepatriëerd en van daaruit belandt hij vervolgens in een hospitaal in Le Mans (Frankrijk). Hospitaal dat ingevolge het oorlogsgeweld trouwens volledig zou uitbranden. Uiteindelijk, na het luwen van het oorlogsgeweld, komt Pierre Vandamme weer in Brugge

(Vervolg op blz. 2)

terecht, maar het weerzien wordt getemperd door meerdere tegenslagen. Vader Vandamme is intussen overleden, zijn broer werd gewond aan het front en het ouderlijk huis in de Steenstraat was tot puin herschepen. Men was gedwongen opnieuw van nul te vertrekken maar samen met zijn broer stak Pierre Vandamme de handen uit de mouwen.

En kijk, niettegenstaande zijn langdurige verwijdering uit zijn eigen streek, roept de zee weer en opnieuw is Pierre Vandamme dagelijks in de Zeebrugse kontreien te vinden.

IN DE POLITIEK

Pierre Vandamme zal korte tijd later deel uitmaken van de redactie van „La Patrie” en daar wordt hij omringd door enkele eminente figuren als Maurice Geuens en Constantin Moulaert die later zijn politieke vrienden zouden worden. Als redactielid begon Vandamme meteen de Zeebrugse havenbelangen te verdedigen. Het blad „La Patrie” bleef overeind tot de gemeenteraadsverkiezingen van 1938 en dan laat Pierre Vandamme zich ook voor de eerste keer met de kiezers konfronteren. De politieke loopbaan van Pierre Vandamme is begonnen ! Het vergde evenwel veel overredingskracht om Vandamme aan te sporen tot een politieke loopbaan want, nog altijd gehinderd door die longontsteking, hechte hij veel geloof aan het advies van zijn dokter om de vrouw, de alcohol en... de politiek te mijden teneinde zijn wat broze gezondheidstoestand niet te schaden. Voor één keer slaat hij echter die raadgevingen in de wind en gelijk wordt het een politiek succes. Hij wordt niet alleen tot gemeenteraadslid verkozen, maar haalt zelfs de schepenzetel van Openbare Werken. Dat wordt de start voor een 33-jaren durende politieke carrière. Er zou wel een korte onderbreking komen op het einde van de tweede wereldoorlog. Burgemeester Vanhoestenberghé werd door de Duitse bezetter tot ambtsneerlegging gedwongen en vervangen door oorlogsburgemeester Jan Devroe. Nadat ook Groot-Brugge werd geproklameerd, legde Pierre Vandamme zijn schepenambt neer. Als men, na de bevrijding, weer tot een normale toestand komt, blijkt dat Vandamme door de Gouverneur werd geschorst teneinde zijn houding tijdens de oorlog als schepen van Groot-Brugge te kunnen onderzoeken. In januari 1945 wordt die schorsing evenwel reeds opgeheven maar Pierre Vandamme blijft alsnog weg uit de gemeenteraad en schepen-college tot de eerste na-oorlogse gemeenteverkiezingen. Daar haalt hij meteen weer een overrompelend succes en op 8 februari 1947 wordt hij tot eerste schepen verkozen. Vandamme krijgt opnieuw de verantwoordelijkheid over openbare werken, wegendienst, gebouwendienst, aanplantingen en... de havenbelangen, of wat dacht je ?

BURGEMEESTER

In maart 1956 is het dan zo ver. De 86-jarige Van Hoestenberghé neemt ontslag en wordt opgevolgd door Pierre Van-

damme als burgemeester. Tot in 1971 bleef hij honkvast in die burgemeesterszetel zitten, tot er een kortsluiting ontstond. Vanuit CVP-middens werd aangedrongen op het ontslag van Pierre Vandamme ten voordele van Michel Van Maele. Pierre Vandamme trok zich terug maar heeft dat nooit goed kunnen aanvaarden. Dat bleek ondermeer toen hij zich, bij de gemeenteraadsverkiezingen van 1976, in een pamflet publiek distancieerde van het Brugse CVP-beleid. Die oproep bleef niet zonder gevolg, want de CVP-fractie verloor haar meerderheid en werd bovendien nog in de oppositie gedrongen. De nasleep liet zich tevens nog gevoelen in de gemeenteverkiezingen van 1982 toen zoon Fernand zich met een afzonderlijke lijst aanbood en nog verkozen werd ook. Hij kreeg een schepenzetel en, na tien jaar zat weer een Vandamme achter de Brugse bestuurstafel.

ZEEBRUGGE

Wij zegden het reeds : het Zeebrugse havenbeleid en de visserij hebben zich steeds als een rode draad doorheen de werking van Pierre Vandamme geslingerd. Die niets ontziende inzet vergde echter ook een groot geloof in de toekomst van de Zeebrugse haven en niet zelden was er een enorm doorzettingsvermogen en overredingskracht nodig om de hogere instanties te overtuigen van de noodzaak van de wederopbouw van Zeebrugge die door het oorlogsgeveel zeer veel schade had geleden. Tekenend bijvoorbeeld was het jaar 1966 toen de Townsend-veerdiensten op Zeebrugge startten. Uit vrees voor concurrentie met de Oostende-Doverlijn hadden de Minister van Verkeerswezen en de ministerraad een ongunstig advies uitgebracht over het project, maar Vandamme stelde zich frontaal op tegen deze veto's en op 15 maart 1966 meerde de „Free Entreprise II” toch af in de Zeebrugse haven. Het succes dat Townsend kende, ging trouwens aanstekelijk werken op nog andere rederijen.

Pierre Vandamme realiseerde het ook om petroleumtankers naar Zeebrugge te brengen en toen hij in het begin van de zestiger jaren te horen kreeg dat Sinclair Petroleum een geschikt bruggehoofd zocht in Europa, aarzelde hij niet om naar de States te reizen en Zeebrugge aan te bevelen. Het werd een succesrijke onderneming want op 1 juni 1962 legde de eerste Sinclair-tanker, de „Edward Steiniger” te Zeebrugge aan. Nadien verdween Sinclair uit het Zeebrugse havengebeuren maar Texaco kwam in de plaats en hierdoor haalde de Zeebrugse haven vaak de nationale en internationale actualiteit.

OOK DE VISSERIJ

Zeebrugge was echter niet alleen een vooraanstaande handelshaven; ook de vissershaven genoot een continu interesse vanwege Pierre Vandamme. Voor die hardwerkende vissersbevoking met een nooit aflatende inzet, had Pierre Vandamme een immense bewonde-

ring. Kort na de oorlog, toen de Zeebrugse vismijn tot puin was herschepen ingevolge het oorlogsgeweld, was een van de eerste taken van Vandamme, de opbouw van de vismijn. Hij zette zich achter die taak met de hem eigen ambitie, dat wil zeggen dat er niet mocht gedraald worden, en reeds in 1949 kon de nieuwe vismijn ingehuldigd worden.

MEMOIRES : „EEN HART AAN ZEE”

Pierre Vandamme liet ook een boek verschijnen, getiteld „Een hart aan zee” met daarin de meest markante memoires uit een imposante loopbaan als politiker maar vooral als voorvechter van de visserij en al wat de Zeebrugse haven industrieel en commercieel kon nuttig zijn. Het ligt dan ook voor de hand dat de visserij een opmerkelijk deel van dit boek zou vullen. Onderstaand publiceren we enkele passages die tekenend zijn voor de verknochtheid van Pierre Vandamme aan de visserij en de vissersbevoking. Vooral tijdens en kort na de oorlog, leverde Pierre Vandamme verder uitermate nuttig werk in het belang van de bevolking van Brugge en Zeebrugge. Onderstaand een eerste passage uit zijn boek „Een hart aan zee”, waarin hij o.m. schreef over de toestand in 1940 na de vlucht van de vissersvloot naar Frankrijk en Engeland.

Deze passage luidt :

„Ondertussen ontvingen wij op het stadhuis een hele stapel brieven vanwege Zeebruggelingen die in Fécamp, aan boord van vissersboten, waren terechtgekomen. Elke brief was een echte smeekbede om afgehaald te worden. Het stadsbestuur bekwam 's namiddags een schriftelijke toestemming, een „Schein”, om hen af te halen. Ik vertrok 's anderendaags om 6 uur per autocar met een chauffeur naar Fécamp. We hadden tevergeefs gewacht op een verpleegster die ons zou vergezellen. Om 13.45 uur arriveerden we in Fécamp waar de verblijfplaats van de Zeebruggelingen spoedig gevonden werd. De ontvangst was indrukwekkend : toen ik binnentrad werd ik onthaald op vreugdekreten, tranen en kussen. Ik zei hen : „We vertrekken stipt om 16 uur met de autocar. De car staat vóór de poort op straat. Ik hoop dat iedereen klaar zal zijn.” Onmiddellijk toog iedereen met niet aflatende ijver aan het werk. Ondertussen ging ik de stad in, op zoek naar eten. Ik kende Fécamp omdat ik er in 1915 als soldaat lag. Ik liep naar de haven om de vissersboten te zien. Op de kaai botste ik op Pros Everaert. Hij sprong wel een meter hoog van blijdschap en verrassing mij daar te ontmoeten. Om 16 uur stipt was de autocar eivol. We vertrokken. Iedereen verkeerde in een soort van feestroes. De reis ging naar Abbeville, langs de kiosk waar Joris van Severen en talrijke andere landgenoten vermoord werden. Er moest onderweg gestopt worden bij gebrek aan benzine. We kwamen om

(Vervolg op blz. 3)

kwart over middernacht aan in Zeebrugge waar men tot middernacht op ons had gewacht.

De mensen waren immers op de hoogte van de reis. Onze aankomst was echter spoedig alom bekend. De mensen kwamen toegelopen. Er werd geroepen, geweend en omhelsd. Pas nadat de emoties hun vrije loop hadden gekregen, dacht men aan eten en drinken. Tijdens de rit was ik nogal bezorgd om een jonge vrouw die in ver gevorderde staat van zwangerschap verkeerde. Het kindje liet zijn stem horen acht dagen later. Er was onder de reizigers ook een meisje van acht jaar. Ik heb met dit meisje veel later toevallig kennis gemaakt. De kleine Simonne, het meisje, was getrouwd met Bertje Trothein. Haar dochter Irma zei me eens terwijl ik kreeftjes kocht aan de hoek van de Tijdokstraat : „Mijnheer Vandamme, wij zien u graag, en dat zal altijd zo blijven”. „Waarom ?” vroeg ik. Ze antwoordde : „Omdat gij mijn moeder in 1940 uit Fécamp gehaald hebt...”

xxx

Ook kort nadat het oorlogsgeweld was losgebarsten toonde Pierre Vandamme zich actief ten voordele van de visserij. Dat blijkt uit onderstaand uittreksel, weeral uit de mémoires „Een hart aan zee”.

Hierin schrijft hij o.m. :

„ In het begin van de oorlog had de Belgische Marine de lichtboeien uit de Schelde verwijderd. Om die lichtboeien te vervangen eiste de bezetter vissersboten van Zeebrugge op. De reders kregen hiervoor een vergoeding die absoluut ontoereikend was om het verlies goed te maken. Dit werd bij de havencommandant aangeklaagd. Deze laatste legde alle verantwoordelijkheid bij een oppercommandant in Rotterdam. Hierop besloten Jan de Gheldere, burgemeester van Heist, Pros Vandenberghe, voorzitter van de Reders te Oostende en ikzelf om ons naar Rotterdam te begeven. Pros zou ons voeren en voor de nodige papieren zorgen. Op de afgesproken dag, om 6.30 uur, stond Pros met zijn wagen vóór mijn deur. De wagen was in het grijs geschilderd met de letters WM op de ruit, net een Duitse wagen ! Hij was er echter niet in geslaagd papieren te krijgen. We zouden het wagen, nadat Jan de Gheldere te Heist gekomen was van de schrik. We reden via Antwerpen naar Rotterdam. Op 100 meter van de grens gingen de slagbomen omhoog, de schildwacht groette en we overschreden de grens alsof het de gewoonste zaak van de wereld was. Maar onze onderneming was het risico waard, want in Rotterdam werd opslag bekomen. Na een oorlogslunch en een kort bezoek aan de gebombardeerde stad, reden we terug naar huis. Aan de grens : de slagbomen werden opgehaald, de schildwacht groette, opdracht geslaagd. Het was in het begin van de bezetting...”

Totdaar een tweede passage. En zo zouden we er nog tientallen kunnen verhalen van de man die Zeebrugge, de visserij en zijn volk lief had.

TEN AFSCHEID...

Pierre Vandamme heeft vorige week vrijdag de allerlaatste strijd verloren. Kort maar krachtig was de ziekte die hem definitief geveld heeft; even krachtig als de manier waarop Pierre Vandamme gedurende 33 jaar overeind is gebleven in een vaak turbulente politieke wereld. Niet alleen Brugge verliest allicht een van de meest markante figuren maar ook gans West-Vlaanderen. Pierre Vandamme was vooral een vechter. Door hem vooropgezette projecten werden met een fenomenale inzet verdedigd en vaak haalde hij ook zijn slag thuis. Door zijn integriteit, had hij zich een politieke macht verworven en die macht verzilverde hij in realisaties, die

vooral Brugge en Zeebrugge ten goede kwamen.

Zeker is dat Pierre Vandamme niet met de rug naar zee werd geboren. De zee, de zeevaart en de visserij waren zijn grote liefdes, die hij nooit heeft verloochend. Hij was, zo zegde men, de burgemeester van alle Bruggelingen en... de vader van Zeebrugge.

In hem verliest Brugge en Zeebrugge een man van onschatbare waarde. Daarom allicht zal de herinnering aan Pierre Vandamme ook nooit vervagen.

Ons blad biedt aan de familie Vandamme zijn oprecht rouwbeklag aan in de zware rouw die hen en gans onze kustgemeenschap komt te treffen.

P. Vandenberghe.



Enkele beelden van de Zeebrugse vissershaven uit „Een hart aan zee”, de memoires van wijlen ere-burgemeester Pierre Vandamme.



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
☎ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN

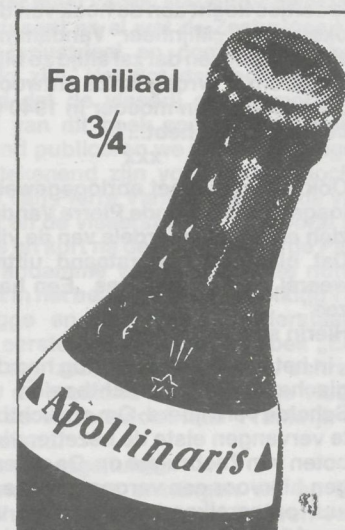


Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)



Familiaal

3/4

▲ Apollinaris ▲

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN
- NATUURLIJK GAS HOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

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 -

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

EET MEER VIS ! D.E.S.-hormonen in praktisch alle vlees

De razzia door de vleesinspectiediensten gehouden in een bepaald arrondissement van het Vlaamse land, heeft met een ontstellende rauwheid be-
wezen, dat het slachtvee, praktisch zonder onderscheid, met voor de
mens giftige producten, opgespoten wordt.

Inderdaad leren de media ons dat een duizendtal slachtrijpe runderen aan-
geslagen werd en dat bij een bepaald persoon zelfs een gans arsenaal aan
gevaarlijke hormonenproducten, samen met de spuit en preparaten, in
beslag werden genomen.

Het gaat hierbij om het zeer gevaarlijk en kankerverwekkend hormonen-
preparaat D.E.S. dat niet afbreekt in het lichaam en dus aanwezig blijft in
het vlees, en aldus uiterst gevaarlijk is voor de konsument. Alle veehou-
ders, men mag zeggen zonder uitzondering, passen het spuitje toe omdat
het slachtvee hierdoor in de enkele weken vóór de verkoop gevoelig aan
gewicht wint en het vlees er zelfs malser door wordt. Dit maakt op één en-
kel beest verscheidene tienduizenden frank meer.

Beangstigend voor de moraal van onze huidige mensheid is vooral het feit,
dat bijna geen enkel landbouwer noch veehouder zich om de gevolgen van
deze verwerpelijke praktijken bekommert. En ook onbegrijpelijk is het feit,
dat men van hogerhand zo weinig doet om de kwaal totaal uit te roeien en
rechterlijk zwaar te straffen. Dat de zeer katholieke Boerenbond zich dan
nog onlangs liet ontvallen en hiervoor bij het ministerie stappen aanwend-
de om een... gekontroleerde inspuiting met hormonen toe te laten, is uiterst
tekenend voor het moreel verval in onze maatschappij, ook voor deze, die
de godsdienst als hun moraal gebruiken om hun schandelijke praktijken en
vergiftigende methoden bot te vieren op hun medemens en dat alles voor
een zak geld. Dit strekt zeker de fameuze Boerenbond niet ter ere, die alles
gedoogt als het maar opbrengt.

Ook het verweer dat men dit in het buitenland eveneens doet, is geen argu-
ment om de eigen mensen dan ook maar aan kankervergiftiging bloot te
stellen. Men kan een misdrijf goed praten met erop te wijzen, dat men het
elders ook doet. Het gevaar voor onze mensen ligt hierin, dat men de zaak
maar riskeert en zich troost met de overweging, dat de vergiftiging wel aan
zijn deur zal voorbij gaan en men tot nog toe niets bijzonders ondervonden
heeft. De kruik gaat echter zolang te water tot ze breekt. Voor ons is dan
ook slechts één enkel besluit mogelijk, namelijk „Eet meer vis” verder pro-
pageren.

Men kan in elk geval de vis geen spuitje geven en wat meer is, als men op
bepaalde plaatsen afval dumpst, dan gebeurt dit toch buiten de visgebie-
den, terwijl anderzijds de vis zelf die gebieden verlaat waar het water niet
gezond is, omdat zij er zelf niet gedijen. Bij de vis is het dus een uiterste
zeldzaamheid, dat deze niet zou geschikt zijn voor consumptie en de on-
derzoeken hebben uitgewezen, dat de vastgestelde concentratie van be-
paalde zware mineralen in het vlees van de vis zo minniem is, zelfs in die ge-
bieden waar er lozingen gebeuren, dat zelfs een normaal gebruik hiervan,
geen gevaar oplevert en ver beneden de gevarengrens ligt. In elk geval
gaat het hier dan nooit om kankerverwekkende stoffen en zijn de betrok-
ken kleine gebieden dan nog gesloten voor de visserij, zoals in de bewuste
lozingenbaai in het Japanse industriegebied.

Onze vissers zelf, zowel in de gemeenschapswateren, als in de IJslandse,
Noorse en Groenlandse wateren, brengen zonder onderscheid gezonde
vis aan en daar kan niet genoeg op gewezen worden. Voor de verbruiker
geldt dus, thans nog meer dan vroeger, de slagzin „Eet meer vis, eet u ge-
zond!”. Hieraan kan in hoogste mate ook door geneesheren meegewerkt
worden.

Maar waar is eens te meer de Propagandacommissie voor meer Visver-
bruik om van deze gelegenheid gebruik te maken om hierop te wijzen? Of
zou men, gezien we onder de leiding van het Ministerie van Landbouw val-
len, waar miljarden steun gaan naar de landbouw, en dus de veeteelt, bang
zijn daaraan te tornen?

Best mogelijk!

P. Vandenberghe

De Heer en Mevrouw Pierre VANDAMME,
De Heer en Mevrouw Fernand VANDAMME,
Mevrouw Jacques VAN DAMME, geboren Cécile VANDAMME,
De Heer en Mevrouw André VANDAMME,
De Heer Adrien PETERS en Mevrouw, geboren Anne VANDAMME,
zijn kinderen;

Sophie, Sabine, Pierre VANDAMME,
Peter, Vik VANDAMME,
Brigitte, Marc en Bénédicte, Serge, Philippe en Françoise-Noëlle,
Isabelle, Eric VANDAMME,
Louis, Charlotte VANDAMME,
Sandrine, Jean-Marc PETERS,
zijn kleinkinderen;

Mevrouw André van der MEERSCH,
Mevrouw Maurice de BAETS,
Broeder André ELLEBOUDET,
Mevrouw Christian DUCOULOMBIER,
zijn zuster, schoonzusters, schoonbroer;

Zijn neven, nichten, kleinneven en kleinnichten,
De families VANDAMME, VALCKE, ELLEBOUDET, MOULAERT,
De geneesheren en het verplegend personeel van het St.-Franciscus-
Xaverius Ziekenhuis,

melden u met droefheid het overlijden van

RIDDER

Pierre VANDAMME

**Echtgenoot van wijlen Mevrouw
Marie-Louise ELLEBOUDET**

**Oorlogsvrijwilliger 1914-1918
Ereburgemeester van de Stad Brugge
Erevoorzitter van de Maatschappij van de
Brugse Zeevaartinrichtingen n.v.
Erevoorzitter van Cercle Brugge KSV
Erelid en lid van talrijke verenigingen
Kommandeur in de Leopoldsorde en in de Kroonorde
Vereerd met talrijke eretekens**

Geboren te Brugge op 10 juli 1895 en er godvruchtig overleden op
18 maart 1983.

De uitvaartliturgie, gevolgd door de teraardebestelling op het kerkhof
van Brugge, zal plaatshebben in de St.-Jacobskerk te Brugge, op za-
terdag **26 maart 1983 om 11 uur**.

Begroeting op het stadhuis te Brugge vanaf 9u.30.

Noch bloemen noch kransen.

Dit bericht geldt als enige kennisgeving.

8310 Brugge - Ter Woestijne 3
8000 Brugge - Oude Zak 53
8200 Brugge - Heidelaan 19
8202 Varsenare - de Manlaan 18
3009 Winksele - Diependaalweg 1

RESTAURANT 'T SCHUURKE Voorhavenlaan 20, Oostende - ☎ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Getuige van de Z.402 „Atlantic” :

„ER WERD NIET GEZEGD DAT DE Z.209 „ONEDIN” ZINKENDE WAS”

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden de onderhoren voortgezet inzake het vergaan van de Z.209 „Onedin” op 6 november jl. waarbij gelukkig geen slachtoffers te betreuren vielen. Dit keer was het de beurt aan matroos Walter Verbeke van de Z.402 „Atlantic”, het vaartuig dat tot twee keer toe een oproep kreeg van de Z.209 nadat bleek dat dit vaartuig water maakte. Men zal zich herinneren, dat het de Raad, tijdens een voorgaande zitting wat dubieus voorkwam, dat er vanuit de Z.402 onvoldoende initiatief uitging bij de reddingspogingen. Vooral de schipper werd er toen van verdacht geen passende maatregelen te hebben genomen. Getuige Walter Verbeke, die tijdens de jongste zitting werd onderhoord, weet te vertellen dat de eerste oproep omstreeks 4 uur in de nacht werd ontvangen. Schipper Goossens zegde toen, dat de Z.209 water maakte en getuige hoorde wel dat voornoemde schipper zenuwachtig was, maar hij ontkent dat er toen werd gezegd dat de Z.209 zinkende was. Getuige verwittigde onmiddellijk zijn schipper die aanstonds op de brug kwam en probeerde radiokontakt te leggen met de Z.209 maar dat lukte niet. Die pogingen duurden ruim een kwartier waarop de schipper zich opnieuw beneden deks begaf. Ongeveer tien minuten later volgde een tweede oproep, dit keer speciaal gericht tot de Z.402, waarin andermaal niet werd gezegd dat de Z.209 zinkende was. Opnieuw verwittigde de matroos zijn schipper en weer werd tevergeefs gepoogd radiokontakt te krijgen. Daarop werden de netten gewonden en werd koers gezet naar de Z.209 waar ondertussen ook de Nederlandse duikboot „Tijgerhaai” was aangekomen en die had reeds hulp ingeroepen van een kuststation. Uit een gesprek met de bevelvoerder bleek dat de Z.402 verbod kreeg hulp te bieden aan de opvarenden, die reeds in het vlot waren overgestapt omdat heli-copterhulp onderweg was. Ongeveer een half uur nadat de Z.402 ter plaatse was gekomen, kwam ook de heli-copter opdagen die de schipbreukelingen kon oppikken.

Getuige geeft wel toe, dat er op de eerste oproep van de Z.209 werd geantwoord, dat men pas later zou komen omdat er gepland was om slechts omstreeks 6 uur de netten te winden maar, zo voegt getuige daar aan toe, wij wisten niet dat de Z.209 zinkende was. Er werd gezegd dat het vaartuig water maakte maar in welke mate dit gebeurde, werd niet medegedeeld.

De Raad zal in een komende zitting de onderhoren verder zetten.

PLEIDOOI VOOR EEN SCHEEFLOPER

Een andere zaak betrof de foutieve koers die schipper Vantorre Jozef zijn vaartuig, de Z.471 „Jean Bart” liet lopen en daarmee een overtreding beging tegen het verkeersscheidingsstelsel. De koers was dermate onregelmatig, dat de trailer amper 400 meter voorover de boeg van de „Mineral Samitri” liep en dat is de grootste eenheid van onze nationale handelsvloot, een reus van een schip dus. Tegen de handelwijze van schipper Vantorre had rijkscommissaris Carly eerder al een schorsing van drie dagen

gevoerd maar advocaat Verbeke, die pleitte voor de betrokken schipper, vindt dat wel overdreven. De raadsman probeert te weerleggen dat de schipper een goede uitkijk verwaarloosde en dat er geen rechtstreeks gevaar voor een aanvaring bestond. Bovendien stelt zich de vraag of de „Mineral Samitri” wel de lichten voerde van een onmanoevrerbaar vaartuig, met name twee rode lichten. Het blijft dus de vraag of de Z.471 wel degelijk de vaart van de tanker heeft belemmerd. Daarom vraagt meester Verbeke de gevraagde schorsing te beperken tot hooguit een vermaning. De Raad zal in een volgende zitting uitspraak doen.

SCHIPPER WEERLEGT OVERTREDING TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Een tweede zaak van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel betrof de Z.507 „Breughel” met schipper Adams André als betrokkene. De feiten gebeurden op 15 augustus 1981, dus veel te lang geleden om nu behandeld te worden, maar de schipper gaat meteen heftig te keer tegen de aantijging van de Engelse autoriteiten omdat hij pertinent beweert, dat hij nooit in de verboden zone heeft gevaren. Hij gaf roerganger Callebout een koers op die buiten die verkeerszone lag en beroept zich daarvoor op de plotrol en de zeekaarten. Die stukken zijn evenwel niet ter beschikking van de Onderzoeksraad omdat zij berusten bij de korrektionele rechtbank te Brugge. Daar werd schipper Adams voor die feiten trouwens vrij gesproken. Nochtans werd door de Britten drie verschillende posities opgegeven maar toch houdt de schipper voet bij stek. De Raad zal in een volgende zitting getuige Callebout horen.

ARBEIDSONGEVAL AAN BOORD VAN DE Z.507

Vervolgens behandelt de Raad het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.507, waarbij matroos Callebout een deel van het net op zich kreeg en gekwetst werd; evenwel zonder blijvende letsels. Terzake wordt weeral schipper Adams André onderhoord. Hoe het ongeval zich precies heeft voorgedaan, dient allicht gezocht in een zwakke schakel in de ketting waarmede het net wordt opgehouden. Kort voordien was die ketting zelfs nog vervangen en schipper Adams beweert dat het wel degelijk nieuwe kettingen waren, die werden gebruikt. Dat kan echter niet meer worden achterhaald, gezien het besproken stuk in zee is gevallen. Ook scheepsjongen Pream wordt ter zake onderhoord maar die heeft het eigenlijk ongeval niet zien gebeuren omdat hij op dat moment in de scheepsbrug stond. Wel bevestigde hij dat de kettingen wel degelijk nieuw waren.

ZEEBRUGSE TREILER HINDERDE TUNESISCH SCHIP

Een laatste zaak betrof de vermeende hinderpaal, die de Zeebrugse trailer Z.427 zou opgeworpen hebben voor een Tunesisch vaartuig. De trailer wordt er met name van verdacht dit schip de weg te hebben afgesneden. Schipper

Serie moet echter lachen als hij hoort vertellen dat de Tunesische eenheid moest stoppen om een aanvaring te voorkomen. Het was integendeel mijn vaartuig dat een uitwijkmaneuver uitvoerde anders... zaten wij hier niet meer, zegt de schipper, die wel toegeeft dat de bekwaamheid van vele jonge roergangers de laatste jaren te wensen overlaat. Ik heb nog gezegd tegen roerganger Degraeve : als er zich een loods bevindt aan boord van de Tunesische eenheid, zal ik wel de eerste prijs krijgen voor de Onderzoeksraad en voilà, ik zit hier hé. De schipper vertelt verder dat hij de Tunesische eenheid niet heeft gezien omdat hij bezig was wat papierwerk af te werken in de kaartenkamer. Hij zag echter dat roerganger Degraeve plots zenuwachtig deed waarop hij onmiddellijk in de brug sprong en nog een uitwijkmaneuver kon uitvoeren. Na bewuste reis verliet Degraeve trouwens de Z.427, maar dat had niets met de feiten te maken, vertelt getuige.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.526 plots een hevige ruk aan de bakboordboel waardoor de scharnierkop van de bakboordbok werd afgerukt. De netten werden binnengehaald waarop koers werd gezet naar Newlyn voor herstelling.

■ Bij het uitvieren van de korre aan boord van de Z.501 kwam deze in de schroef terecht. Gezien het euvel niet kon verholpen worden werd de sleephulp ingeroepen van de B.601.

■ De netten van de Z.418 sloegen tijdens de visserij vast aan een onder water zittend voorwerp waardoor de stuurboordbok licht geplooid werd. Niettemin kwam het vistuig van zelf weer vrij.

■ Aan boord van de Z.200 deed zich in de motorkamer een rookontwikkeling voor. Een onderzoek wees uit dat de oliedruk van de keerkoppeling was uitgevallen. Bij het ophalen van de netten werd tevens vastgesteld dat de platen van de keerkoppeling slipten. Men slaagde er in een noodherstelling uit te voeren waardoor de terugreis op eigen krachten kon aangevat worden. In de haven van Zeebrugge werd de hulp ingeroepen van een redeboot.

■ Terwijl de O.128 aan de korre lag werden onregelmatige trillingen gehoord in het achterschip. De uitlaattemperatuur van de uitlaat bleef evenwel normaal. Tijdens de verdere reis kwamen die trillingen nog regelmatig voor en werden zelfs erger tijdens de laatste dagen. Terug in de thuishaven werd het vaartuig op de slipway geplaatst waar werd vastgesteld dat de toppen van de vier schroefbladen geplooid waren.

■ Wegens defect aan de vislier kon men aan boord van de Z.474 de netten niet binnen halen. De hulp werd ingeroepen van de Z.12 om de netten binnen boord te halen.

Voor uw **AANKOPEN** van **PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

OPENBARE VERKOPING

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Janstraat 8, 8000 BRUGGE

Op woensdag 6 april 1983, te 14 uur, in het „Hotel Die Roya“, 't Zand 5, Brugge, opening van de gesloten aanbiedingen voor de

OPENBARE VERKOPING van:

LOT 1: allerlei wisselstukken

LOT 2: lot antennes

LOT 3: lot elektrische kabels

LOT 4: lot zenders, ontvangers, meettoestellen.

Deze loten liggen gestapeld in: 92 Bataljon Logistiek Kwartier Sergeant Baron Gillès de Pélichy, te Damme-Sijsele.

Bezichtiging: dinsdag 22 maart, woensdag 23 maart, donderdag 24 maart, dinsdag 29 maart, woensdag 30 maart en donderdag 31 maart 1983, telkens van 9u30 tot 11 u. en van 14 u. tot 16 u.

Weghaling: binnen de 15 dagen, na de betekening van de goedkeuring van de verkoping.

Kosten: 20 t.h.

Voor alle verdere inlichtingen en voorwaarden, vraag kosteloos kataloog met kohier van lasten en voorwaarden aan voornoemd kantoor. Tel. (050)331750. B.P. nr 4

KOSTEN EN AANSPRAKELIJKHEID BIJ VERVOER VAN VIS PER CONTAINER

Sedert ongeveer twee jaar, hebben sommige rederijen gemeend, dat het overbrengen van hun vis per container veel voordeliger is, dan de vangsten ter plaatse te verkopen (in Engeland) of de thuishaven aan te doen.

In dat opzicht zijn er natuurlijk voor- en nadelen aan verbonden en komt het er voornamelijk op aan te weten wat de kostprijs is van het uithalen van de vis uit het schip, wat men het lossen zou kunnen noemen, het verpakken in kisten en afrijzen, het laden in een container, het vervoer van deze vis naar het koopvaardijship, het overbrengen door deze naar België, hier Oostende of Zeebrugge, waar opnieuw gelost, vervoerd, volgens de soort ter mijn moet geraapt, in kisten van de uitbater (Oostende) dient gegoten en dus verkocht.

Het spreekt vanzelf dat velen denken dat hiermee tijd gewonnen wordt, maar ze vergeten dat de bemanning per maand recht heeft op een aantal dagen rust en als men niet naar de thuishaven terugkeert men weliswaar onmiddellijk of toch binnen de 24 of 48 uur kan uitvaren, wanneer de bemanning niet blijft fuiven, wat dikwijls gebeurt, maar dat de volgende reis als men de thuishaven aandoet, de bemanning recht heeft op zoveel rustdagen als wettelijk voorgeschreven.

Het enig voordeel welke een reder kan maken door zijn vis op die wijze naar de thuishaven te verzenden, is dus de brandstofbesparing.

Daarbij komen de kosten van het ontschepen van de vis in Engeland, het laden in kisten, welke minstens 50 fr. per stuk kosten (tenware men ze zelf aangekocht heeft) waar het in bennen of kisten lossen in eigen land slechts 12 fr. bedraagt en zo men slechts mede-eigenaar is en een der partners-eigenaar van de kisten, deze

natuurlijk aanrekent. Voeg daarbij het vervoer van de vis in container naar het schip, het drinkgeld, het ontschepen, het nieuw vervoer naar de vismijn te Oostende of Zeebrugge, waar de vis moet gesorteerd worden, opnieuw in kisten terecht komt en gewogen wordt.

Als men dit alles nuchter bekijkt, dan komen daarbij factoren, die de kosten verzwaren, waaraan men aanvankelijk weinig aandacht verleent tot men een rekening van 80 à 100 duizend frank voorgeschoteld krijgt.

En dan mag die vangst geen bepaald gewicht overtreffen, wil men geen tweede container moeten gebruiken.

Bij dit alles wint men wel een traject heen en terug aan brandstof uit.

Maar dan stelt zich de vraag aan welke prijs men die brandstof in de vreemde moet aanschaffen en of al de bovenvermelde kosten opwegen tegen het verschil in prijs van brandstof, daar men zowel van uit die vreemde vissershavens naar de visgronden moet lopen als vanuit de thuishaven.

En deze eventuele brandstofbesparing wordt te niet gedaan door de hogere prijs welke men in Engeland betaalt, tenzij de Belgische reder die agent is van een plaatselijke oliemaatschappij in Engeland, en een ristourne krijgt, deze aan de reder die daar laadt, overmaakt. Maar dat zal wel niet of anders heeft dat agentschap geen nut. Ondertussen hebben wij vernomen dat de firma die destijds het vistransport per container op gang bracht de zaak gestopt heeft, vermoedelijk wegens de hoge kosten.

Men wint dus praktisch gezien 48 uur. De vraag stelt zich echter of dit dus opweegt tegen de grote vervoerkosten en de duurdere uitgaven van brandstof, enz.

AANSPRAKELIJKHEID

In de Antwerpse Lloyd van vorige week verscheen hieromtrent van J.P. Vanhooff een interessante bijdrage, daar het container vervoer in alle opzichten een geweldige uitbreiding heeft genomen.

Bij goederenvervoer per container vermijdt men weliswaar manipulatiekosten (geen vis) en de eventuele beschadiging welke er mee kan gepaard gaan, maar dit is, als zeer bederfbare en delicate waar, het tegenovergestelde.

Het gebruik van containers heeft volgens schrijver ook weer specifieke vragen doen rijzen, waarvan de voornaamste is: wie is aansprakelijk voor schade toegebracht aan de goederen in een container gestuwd?

Het antwoord zal afhangen van de omstandigheden, en wel de volgende:

Een eerste mogelijkheid is dat de gebruiker over een eigen container beschikt of er zelf een gehuurd heeft en dus zelf laadt.

In dit geval is de afzender verantwoordelijk voor de staat waarin de container zich bevindt. Meestal zal deze staat vastgesteld worden door de bemanning van het schip op het ogenblik van de inlading. Indien op dat ogenblik schade aan de container wordt vastgesteld (bv. een gat in het dak), dan zullen daartoe door de kapitein de nodige voorbehouden worden gemaakt en zal de rederij derhalve niet aansprakelijk zijn voor de schade die aan de goederen door dat gat veroorzaakt werd. Ik zeg wel meestal, want praktisch is het voor de bemanning niet steeds mogelijk een klein gat vast te stellen, of om een slechte lasnaad te ontdekken, langswaar water zal doordringen.

(Vervolg op blz. 8)

Indien echter bij aankomst van de goederen ter bestemming schade wordt vastgesteld, en er bij inlading geen bemerking gemaakt werd zal de rederij vermoed worden hiervoor aansprakelijk te zijn, tenzij de rederij overmacht kan inroepen of kan bewijzen dat de schade het gevolg is van een gat in de container, dat echter niet bij inlading kon vastgesteld worden, maar er toen zeker reeds was. Voorts zal de afzender indien het om zijn eigen containers gaat, deze zelf beladen. Derhalve zal de afzender aansprakelijk zijn voor het aantal en de conditie van de goederen, alsmede voor de stuwage ervan in de container.

Een tweede mogelijkheid is, dat de afzender een container huurt, die hem door de rederij (of vervoerder) ter beschikking wordt gesteld. In dat geval zal de rederij aansprakelijk zijn voor de staat, waarin zij de container aan de afzender levert. Deze staat kan door een „survey” vóór de inlading van de goederen in de container tegenwoordig worden vastgesteld, hoewel ook hier rekening moet gehouden worden met onzichtbare gebreken, die door een gewone expertise niet kunnen achterhaald worden.

Verder moet ook rekening gehouden worden met wie de goederen in de container geladen heeft. De gevallen die zich onder deze tweede mogelijkheid (carrier owned container) kunnen voordoen zijn de volgende:

- a) het gaat om een LCL/LGL (less than container load)-container.
- a1) Een eerste mogelijkheid, en ook de meest voorkomende, is dat de vervoerder zulke (groepage-) containers gaat „stufen” (beladen) met de goederen van de afzender. In zulk geval is de rederij, die haar container ter beschikking stelt, aansprakelijk voor de conditie ervan. Derhalve zal de vervoerder aansprakelijk zijn voor de schade toegebracht aan de goederen tengevolge van de slechte staat van de container bij de inscheping. Voorts zal de vervoerder aansprakelijk zijn voor het aantal goederen die hij in de container geladen heeft, alsmede voor hun conditie. Tenslotte zal de vervoerder ook aansprakelijk zijn voor de goede stuwage van de goederen in de container.
- a2) Een minder voorkomend geval, is, dat de afzender de LCL-container gaat stufen, wat dan door een clause op het conossement uitdrukkelijk zal vermeld worden. Ook in dit geval zou de rederij aansprakelijk zijn voor de conditie van de container, aangezien zij de container levert, tenzij de rederij een (grove) fout in hoofd van de afzender zou kunnen bewijzen, zoals bv. een enorm gat in het dak van de container, waarbij de afzender, die de goederen laadt, dit niet heeft opgemerkt en/of meegedeeld. Aangezien de stuffing in dit geval door de afzender geschiedt zal deze dan ook aansprakelijk zijn voor het aantal van de goederen en hun conditie. Ook zal de afzender aansprakelijk zijn voor de stuwage van de goederen in de container. Derhalve zal de afzender aansprakelijk zijn voor de schade aan de goederen ontstaan door de slechte stuwage ervan, of zelfs voor schade aangericht aan de container en/of schip en/of andere containers indien kan bewezen worden, dat de oorzaak van deze schade ligt aan de slechte stuwage.

Het kan vervolgens gaan om een FCL/FCL (full container load) container. Zulke container zal bijna steeds door de afzender gestuft worden, en een clause in die zin zal dan ook op het conossement aangebracht worden. Aangezien in onze hypothese de rederij de container ter beschikking van de afzender stelt, zal zij aansprakelijk zijn voor de conditie ervan, tenzij ook hier de rederij (grove) fout van de afzender kan inroepen.

Voorts zal de afzender verantwoordelijk zijn voor het aantal en de conditie van de goederen, alsmede voor de stuwage ervan in de container.

Minder voorkomend in dit geval is, dat de rederij deze container gaat stufen, in welk geval dezelfde principes gelden.

Het kan vervolgens zijn, dat bij inscheping de container daadwerkelijk in orde is, maar dat bij aankomst de goederen in beschadigde toestand worden afgeleverd.

a) Een eerste mogelijkheid is dat bij in- en/of verscheping van de container deze door de bemanning en/of stouwerij ruw wordt behandeld, waardoor schade aan de goederen ontstaat. Indien de afzender de goederen goed in de container gestuft heeft, zal de vervoerder aansprakelijk zijn voor de aangerichte schade, uiteraard ook wanneer de vervoerder zelf de container gestuft heeft.

b) Ook zal de vervoerder aansprakelijk zijn voor het beschadigen van de container waardoor water infiltreren en de goederen kan beschadigen.

c) Wanneer echter de container goed werd behandeld en bij lossing nog steeds blijkt in orde te zijn, maar de goederen beschadigd worden aangetroffen kan de oorzaak van de schade liggen aan:

- slechte stuwage van de goederen;
- schade veroorzaakt bij de stuffing van de container. Aansprakelijk zal hiervoor diegene zijn, die de container gestuft heeft;
- inherent gebrek van de goederen, (bv. boter smelt; glas breekt; ijzer roest). In dat geval zal de rederij niet aansprakelijk zijn voor de schade die het rechtstreekse gevolg is van het inherent gebrek;
- zwaar weer. Wanneer het schip een storm van 10 en meer Beaufort heeft tegengekomen, dan is dit doorgaans een geval van zee- fortuin (overmacht) en zal de rederij niet aansprakelijk zijn voor de schade aan de goederen indien de kapitein de nodige voorzorgsmaatregelen getroffen heeft en zeeprotest heeft neergelegd.

Wanneer het tenslotte gaat om een reefer (refrigerated container), en bij aankomst blijken de goederen beschadigd tengevolge van een defect aan de koelinstallatie dan moet het onderscheid gemaakt worden naargelang van de aard van het defect. Indien de koelinstallatie van de container zelf defect blijkt te zijn zal degene die de container ter beschikking heeft gesteld daarvoor aansprakelijk zijn, hetzij dus de afzender, of de rederij. Indien echter het uitvallen van de koelinstallatie te wijten is aan een defect aan boord van het schip, dan zal doorgaans de rederij aansprakelijk zijn, tenzij de rederij zich ook hier kan beroepen op zee- fortuin of anderszits op averij-grosse, wat dan een verdeling van de aansprakelijkheid kan meebrengen.

Wanneer het schip aan de basis van de beschadiging van de goederen ligt, stelt zich verder de vraag of de rederij haar verantwoordelijkheid kan verwerpen of beperken. In dit verband moeten de Hague-Visby Rules worden toegepast. (art. 91 van de zeewet). Een eerste voorwaarde om de opheffing van aansprakelijkheid te mogen inroepen, dat de rederij vóór en tijdens de reis al het nodige moet gedaan hebben om het schip zeewaardig te maken. Indien dit het geval is, zal de rederij zich kunnen beroepen op de ontheffingsgronden voorzien in art. 91

Wat nu het bedrag van de beperking van aansprakelijkheid betreft, (voor het geval dat de rederij de aansprakelijkheid niet kan verwerpen), bepaalt art. 91, § 4, 5. dat, tenzij de waarde van de goederen vóór de inscheping door de afzender aan de kapitein werd meegedeeld en opge-

schreven in het conossement, de rederij niet aansprakelijk zal zijn voor een bedrag hoger dan 100.000 goud frank (= BF 33.300,-) per collo of eenheid of 30 goudfrank (= 99 BF) per kilo van de beschadigde of verloren goederen, welk hoogst bedrag moet toegepast worden.

Nu stelt zich de vraag of een container zelf als collo/eenheid kan aangezien worden ofwel of de inhoud van de container een aantal colli gaat uitmaken?

In België maakt men doorgaans volgend onderscheid:

1) Als de inlader zelf een container bezit, dan vormt de container een gewone verpakking, en is er dus slechts 1 collo.

2) Als de inlader zelf geen container heeft, maar deze huurt van de rederij, dan zal moeten gekeken worden naar de specificatie van het conossement:

- a) staat er vermeld: «one container(nr..) said to contain 100 cartons cigarettes», dan hebben we hier te doen met 100 colli;
- b) staat er gewoon vermeld: «one container(nr..) said to contain cigarettes», dan geldt de container zelf als collo.

Tenslotte kunnen we ons afvragen in welke mate de rederij aansprakelijk zal zijn voor het vervoeren van een container «on deck», terwijl overeengekomen was deze «Under deck» te vervoeren. Dit zal afhangen van de termen van het conossement.

1) een eerste mogelijkheid is dat het conossement een clause bevat gelijkaardig aan: «Goods stowed in containers (other than flats or pallets) whether by the carrier or the merchant, may be carried on or under deck without notice to the merchant. Such goods whether carried on deck or under deck shall participate in general average, and such goods shall be deemed to be within the definition of goods for the purpose of the Hague Rules». In zulk geval behoudt de rederij zich dus het recht voor om de containers op dek te laden en door het conossement te tekenen aanvaardt de afzender deze mogelijkheid. De afzender zal i.g.v. schade vergoed worden op basis van de Haagse Regels.

2) Een andere clause in een conossement kan luiden: «Goods which are stated herein to be carried on deck are carried without responsibility on the part of the carrier for loss or damage of whatsoever nature arising during carriage by sea...». Deze clause is volgens Art. I (c) van de Hague Visby Rules geldig en derhalve zal de afzender van de rederij — die deze vervoerswijze uitdrukkelijk op het conossement vermeld heeft — geen vergoeding krijgen.

3) Vervolgens kan het zijn, dat het conossement geen enkele clause desbetreffende bevat. In zulk geval mag de afzender verwachten, dat de goederen onder dek zullen vervoerd worden en zou de rederij aansprakelijk kunnen gehouden worden indien ze deze container aan dek vervoert, dit volgens (Art. I(c) en (e)) Hague Visby Rules.

4) Tenslotte kan het zijn, dat het conossement uitdrukkelijk vermeldt dat de goederen onder dek zullen vervoerd worden, in welk geval de rederij verplicht is dit te doen. Doet de rederij dit niet, dan zal zij verplicht zijn de schade volledig te vergoeden en zal de afzender eventueel aanspraak mogen maken op restitutie van een deel van de vrachtprijs, dit wegens contractbreuk. Verder zal de rederij zich in dat geval niet kunnen beroepen op de gronden tot ontheffing van aansprakelijkheid noch de beperking van aansprakelijkheid kunnen inroepen, dit aangezien de rederij niet zal voldaan hebben aan de verplichtingen aan haar opgelegd onder Art. 91, § III, 2° om «zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading... vervoer van de container».

Onze maritieme overheid moet meer dan ooit waakzaam zijn tegen misbruiken

NEDERLANDSE TONGENVISSERS NADEREN DE BELGISCHE WATEREN

De Nederlandse tongenvisser ligt op vinkenslag. Zij lopen reeds hun kans op tong even buiten de Belgische limieten. De Nederlandse visser is er altijd de eerste bij en zal gewoonlijk nooit van een ander moeten vernemen, dat het ergens het ogenblik is voor een bepaalde visserij. Dat boksen zij zelf wel uit en het zou eerder aan de Hollanders zijn, dat de anderen leren waar de vis zit, maar dan komt men wel even achter het Hollandse net vissen.

In de Belgische kustvisserij vraagt men zich toch terug af, of de Nederlandse kotters van meer dan 70 Brt en/of meer dan 300 Pk, het terug zullen wagen binnen de twaalf mijl, de tong te komen wegvissen. Wel wordt bij ons vanwege de marine de geruststelling doorgegeven, dat ook zij op vinkenslag liggen om al te voortvarende Nederlanders tot de orde te roepen, maar in het verleden is reeds meer dan eens gebleken, dat sommige van onze noorderburen meer pijlen op hun boog hadden dan onze bloedeigen marine.

In dit verband, en om de uiterste vindingrijkheid van onze noorderburen te illustreren en te typeren doen we hier het verhaal van hun... nieuwe neutronenbom uit de doeken.

Dank zij de tussenkomst van vooral de Nederlandse minister heeft men de grens van de brutotonnage van de vissersvaartuigen die binnen de twaalf mijl mogen komen vissen, opgetrokken tot 70 Brt. In dit verband herinneren we ons nog heel goed, dat als argument voor de optrekking van 50 tot 70 Brt de veiligheidsnaar betoekeld werd. Men verlangde inderdaad zoveel veiligheidsvoorzieningen en apparatuur aan boord van de vaartuigen, dat men dit eenvoudig niet meer in een vaartuig van 50 Brt kon ingebouwd krijgen. Men ging dus met onveilige vaartuigen gaan vissen om beneden de 50 ton te blijven. We zullen nu niet beweren, dat allen er in gelopen zijn, maar er wordt nu toch vastgesteld, dat in vaartuigen van... beneden de 70 Brt, **twee motoren ingebouwd worden van elk 290 pk, om beide motoren beneden de 300 pk te houden.** Als men binnen de 12 mijl vist, dan vist men met één motor, of anders uitgedrukt, legt men, bij naderende controle één motor uit. De reden waarom men twee motoren van iets minder dan 300 pk heeft laten inbouwen, is dan om de visserij **buiten** de 12 mijlszone uit te oefenen.

Alle middelen zijn geldig om een wetgeving te ontduiken.

Inderdaad mag, noch kan men de polyvalentie van de vissersvaartuigen verbieden. Als men dus meer paarden wenst voor een bepaalde visserij buiten de limieten, dan moet men daar begrip voor opbrengen, dat men een motor hier voor in reserve houdt aan boord van het vaartuig. Begrijpe wie wil!

Bepaalde Belgische vissers beginnen dan ook de Nederlandse geslaagde bemoeïingen voor het optrekken van de 50 Brt tot 70 Brt als een doelbewuste orchestratie te aanzien om ruimte te krijgen voor het inbouwen van 2 motoren van 290 pk om dan toch tot een groter vermogen binnen de limieten te kunnen komen.

Wij hebben daar natuurlijk niet bij stil gezeten en hebben ons licht bij deskundigen opgestoken, die beweren, dat het niet zo gemakkelijk is zoals bepaalde Belgische vissers het voorstellen, te doen voorkomen alsof men slechts met één motor heeft gevist door bij inspectie de andere mo-

tor snel stil te leggen. Men kan inderdaad gemakkelijk uitmaken aan de hand van de warmte of de tweede motor kortelings is stil gelegd geworden en, wanneer de tweede motor terug gestart wordt kan aan de temperatuur van de uitlaat nagegaan worden of de stilgelegde motor gedraaid heeft en zelfs bijna het ogenblik bepalen van het stilleggen van de motor. Hierop wordt ons dan terug voor de voeten gegooid dat men ook al om beurten met de ene motor of met de andere mag draaien, zogezegd zorg dragende geen twee motoren tegelijk te gebruiken, zodat wel de nog maar onlangs stilgelegde een bepaalde warmtegraad kan uitstralen. In dit geval zou er al een heel deskundig onderzoek moeten aan te pas komen. En voor diegenen, die eventjes binnen de limieten vissen en om beurt buiten en binnen vissen, mogen dus om beurten de twee motoren draaien! Wie wordt daar ten slotte nog wijs uit.

In elk geval mag de eerlijke visser, die twee motoren beneden de 300 pk laat inbouwen om zowel binnen als buiten de limieten te vissen, niet a priori bij voorbaat verdacht worden van frauduleuze inzichten! Waar ligt de grens en hoe is aan bedrog een mouw te passen? Het is zowat als in de topsport met de doping. Men vindt altijd nieuwe middelen uit, die duren tot de controle ook daar ten slotte de tegenzet gevonden heeft. Ondertussen kunnen bepaalde topsporters, vooraleer men het middel bezat om de doping vast te stellen, toch al enkele nieuwe rekords op hun naam gezet hebben. Is dit zoals in de visserij?

Het is van het hoogste belang deze nieuwe zet de kop in te drukken in het belang van alle kustvissers, zowel Hollandse als Belgische en zonder genade op te treden.

In dit verband weze het ons toegelaten onze minister van Landbouw, zijn administratie en de maritieme overheid met de controle belast, te vragen onmeedogend op te treden voor wat deze toestand betreft, de netmazen en het binnen brengen van de ondermaatse tong in het belang van alle vissers.

Het wordt ook hoog tijd dat opgetreden wordt tegen de staande netten van de strandvissers, die niet alleen een massa ondermaatse vis vangen met netten die de maat niet hebben, maar die er een handelszaakje van maken in talrijke restaurants en zelfs viswinkels, waar deze met honderden kilos à 100 fr. tot 150 fr. per kilo in het zwart verkocht worden.

Ook daartegen moet zonder verwijl en onmeedogend opgetreden.

Onze vissers moeten tegen hun eigen wil in het belang van hen zelf beschermd worden.

En dit kan alleen met hardhandig optreden en met zware straffen tegen om het even welke overtreders in en buiten het beroep, gebeuren.

P. VANDENBERGHE

„HET VISSERIJBLAD”

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

MAATSCHAPPELIJK BERICHT

BRUNET & C° naamloze vennootschap in vereffening met zetel te Oostende, Torhoutsesteenweg 35, b5
H.R. Brugge - afdeling Oostende nr. 222

De gewone algemene vergadering zal gehouden worden op donderdag 7 april 1983 om 15 uur ten kantore van notaris Paul van Tieghem de Ten Berghes te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18

Dagorde: Verslag vereffenaar.

Nederlegging aandelen ten kantore van voornoemde notaris ten minste vijf volle dagen voor de gewone algemene vergadering.

NOTARIELE RUBRIEK

Kantoor van notaris
Paul van TIEGHEM de TEN BERGHE
te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18
tel. 059/70.13.74

DINSDAG 12 APRIL 1983 om 15 uur in de Ge-
hoorzaal van het Vrederecht eerste kant-
on, Canadaplein te Oostende.

DEFINITIEVE TOESLAG VAN:

RUIM WOONHUIS MET 3 GARAGES

(geschikt voor vrij beroep)
te Oostende, Van Hembdenstraat 28 -
hoek Francis Verestraat.

Kadastraal inkomen: 45.600 fr.
Oppervlakte: 166 vierkante meter.

Indeling: Kelder - gelijkvloers: twee kamers, wc, ingerichte keuken, wasplaats, koer, 3 garages - eerste verdieping: 4 slaapkamers, badkamer met wc, berging - zolder.

Uitrusting: centrale verwarming met aardgas - water - electriciteit - regenwater.

Gebruik: vrij twee maand na de verkoop.

Bezoek: elke woensdag en zaterdag tussen 14 en 16 uur.

NA OPBOD GEBRACHT OP: 1.320.000 F.

FALINGEN

TE KOOP WEGENS FAILLISSEMENT

Een stalen MOTORVISSERSVAARTUIG

genaamd KARINE N.579

gemeerd zijnde te Nieuwpoort, bouwjaar 1960, lengte 26,28 meter, breedte 6,05 meter, bruto ton 99,80 en en netto ton 30,73, scheepsdieselmotor merk Bolnes 420 pk van het bouwjaar 1968.

- uitzonderlijke prijsvoorwaarden.
- onmiddellijke ingebruikname.

Inlichtingen:
Curator Ivan HEUGHEBAERT,
Zuidstraat nr. 39, 8480 Veurne
Tel. (058) 31.36.36

ASPIRANT VISSERS ZWOMMEN

Gisteren, woensdag, plonsden de leerlingen van onze diverse visserijscholen in het zwembad van het Stedelijk Sportcentrum „Ter Polder” te Bredene. Aanleiding hiervoor was de jaarlijkse intervisserijscholenzwemmeeting die per traditie georganiseerd wordt door de hh. Lievens en Demeulenaere, opvoeders van het KW. Ibis. Namen deel : de Stedelijke Visserijschool John Bauwens uit Oostende, de Vrije Visserijschool „Paster Pype” eveneens uit Oostende, de Rijksvisserijschool uit Knokke-Heist, de Vrije Visserijschool uit Nieuwpoort, de school voor Zeevaart en Visserij uit het Nederlandse Vliissingen en natuurlijk de jongens van de Ibis zelf. Het is, net zoals de voorgaande jaren, een verwoede strijd geworden maar de uitslagen kunnen wij helaas deze week niet meegeven. Die komen dus volgende week maar ondertussen toch de fiere ploegen van de visserijscholen van onze kust.



Rijksvisserijschool uit Knokke-Heist



Koninklijk Werk Ibis uit Oostende



Visserijschool Nieuwpoort



Stedelijke Visserijschool „John Bauwens” uit Oostende



Vrije Visserijschool „Paster Pype” uit Oostende

BEZOEK VAN ZUID-ENGELSE KRABBENVISSERS AAN OOSTENDE

Zuid-Engelse krabben vissers uit het gebied van Cornwall, hebben maandag een bezoek gebracht aan Oostende. Nadat zij op de Rederscentrale ontvangen werden, waar besprekingen plaats grepen voor het afsluiten van een soort „gentlemens-agreement” met de Belgische bokkentreilers, brachten zij in de namiddag eveneens een bezoek aan de vismijn en aan de werkhuizen van S.C.A.P. waar zij de nieuw gebouwde O.51 van de rederij Versluys-Decuypere gingen bezoeken, die thans praktisch volledig afgebouwd is en volgende week maandag 28 maart zijn proefvaart onderneemt.

De krabben vissers uit Zuid-Engeland zetten hun krabbenpotten, zowel in de twaalfmijlszone als er buiten uit. Het is duidelijk dat een bokkentreiler, die toevallig hierdoor vist, grote schade kan aanrichten aan het uitgezette vistuig van de krabben vissers. Daarom ook sturen deze laatsten aan op een soort vrijwillige overeenkomst opdat de bokken vissers de gronden waarop de potten uitgezet zijn, zouden vermijden. Anderzijds laten de krabben vissers brede geulen open voor de bokken vissers, hetzij om te manoeuvreren, hetzij om hen toch toe te laten bepaalde geulen te bevissen. Door de krabben vissers worden kaarten uitgegeven met een nauwkeurige bepaling van de positie van de krabbenpottenvelden. Deze kaarten zouden dan bezorgd worden aan de Belgische bokkentreilers. Het gaat hier in het bijzonder om de gebieden buiten de twaalfmijlszone voor de grote Belgische bokken vissers met meer dan 70 Brt en/of 300 pk omdat er praktisch geen Belgische bokken vissers zijn onder deze metingen die op de Engelse kust vissen en toegelaten zijn in de zone tussen 6 en 12 mijl uit de kust.

De krabben vissers uit Cornwall hebben reeds dergelijke gentlemen-agreement met de Bretoense vissers afgesloten, die gewoonlijk op de Engelse zuidkust vissen, zodat zij goede hoop hebben dat de Belgische bokken vissers ook bereid zullen gevonden worden tot het afsluiten van een overeenkomst.

Bij het bezoek aan de werkhuizen S.C.A.P. betoonden zij vooral belangstelling aan boord van de O.51 voor de machinekamer en de motor A.B.C. van 900 pk en de hulpmotor Caterpillar van 180 pk. Er zijn natuurlijk ook in Zuid-Engeland nieuwe treilers, die men kan gaan bezichtigen, maar het is tenslotte slechts ter gelegenheid van een reis als deze, dat men tijd vindt om nieuwbouw te gaan bezoeken.

Hopen we voor de goede verstandhouding tussen de wederzijdse visserijen, dat het tot de gewenste overeenkomst komt.

Alle vissers hebben dezelfde belangen als mens en vaklui.

Schippers opgepast!

EERSTE SCHIPPER BEBOET IN KADER VAN NIEUWE VISSERIJREGLEMENTERING

350.000 F. BOETE VOOR DEENSE SCHIPPER

De eerste veroordeling voor een vastgestelde overtreding in het kader van de, op 25 januari 1983 ondertekende visserijovereenkomst onder de landen-lidstaten van de Gemeenschap, werd verleden week uitgesproken door de Schotse rechtbank van Lerwick. Het gaat over de overtreding van een reglement, dat ook in de vroegere en voorlopige overeenkomst bestond, zodat de schipper zeker niet het argument van verrassing en/of onwetendheid door zijn verdediger kon laten uitspelen.

De overtreding gaat over een overschrijding van de bijvangst. De Deense schipper was vissende op pout voor vismeelddoelenden met aan deze visserij aangepaste netten met kleine netmaaswijdte. Van de beschermde soorten, zoals kabeljauw, wijting, schelvis, enz., mag in dit geval de bijvangst niet hoger liggen dan 10%. Officieren van de Navy, aan boord van HMS „Lindisfarne” gingen over aan boord van de Deense treiler E.377 „Martine” uit Hirtshals die vissende was op ongeveer 44 mijl ten oosten van het eiland Bressay.

Er werd door de Britse Navy-officieren een monster van de vis genomen en vastgesteld, dat deze 20% bevatte aan bijvangst in beschermde vis, dit wil zeggen het dubbele van wat volgens de reglementen toegelaten is. Het vaartuig werd naar Lerwick opgebracht en de schipper werd beboet met duizend pond, ongeveer 70 duizend B.fr., 2,750 pond voor de geschatte waarde van de vis en 1.250 pond als geschatte waarde van het vistuig, hetzij nogmaals 280 duizend B.fr., hetgeen een totaal van 350 duizend fr. geeft.

Ongeveer twee jaar voorheen werd dezelfde schipper voor een gelijkaardige overtreding eveneens door de rechtbank van Lerwick voor 800 pond beboet met inbeslagname van de vis en het vistuig. Men heeft anderzijds reeds laten doorschemeren dat men, bij een derde keer, en dit wat de boete betreft, niet meer zo mals zal zijn.

Die niet horen wil moet voelen. De vraag stelt zich echter hier of die schipper de eigenaar is van het schip, want het is de reder die er het slachtoffer van is.

REDERIJ BEKAERT FAILLIET VERKLAARD

Bij vonnis van 9 maart 1983 heeft de rechtbank van Koophandel te Veurne, mevrouw Bekaert Rosa, echtgenote van Albert Gonzales, wonende te Nieuwpoort en eigenaarster van de N.579 „Karine”, in 1960 gebouwd op een scheepswerf in Dordrecht en voorzien van een motor Bolnes van 420 PK van het jaar 1968, failliet verklaard.

Als curator van dit faillissement werd Meester Ivan Heughebaert, advocaat te Veurne, aangesteld en als rechter-commissaris, de heer Florizoone Roger, rechter in handelszaken.

VERNIEUWINGSWERKEN AAN RIJKSWEG BRUGGE-OOSTENDE

REDERS-VISSERS EN VISHANDELAARS OPGEPAST!

Op maandag 21 maart werden de vernieuwingswerken aangevat aan de rijksweg Brugge-Oostende, op het vak tussen Vijfwege (De Haan) en Oostende.

Het wegdek wordt tussen Vijfwege en de Blauwe Sluis te Bredene volledig overlaagd met een zwartverharding. Ook het fietspad wordt op die manier vernieuwd. Van aan de Blauwe Sluis tot Oostende worden alle beschadigde betonplaten vervangen. De werken zullen vermoedelijk in juni voltooid zijn.

Tot omstreeks 20 april zal het verkeer op de plaatsen waar gewerkt wordt, geregeld worden met verkeerslichten; na die datum zal het verkeer omgeleid worden langs de autoweg A10 over Jabbeke tot Zandvoorde, of langs secundaire wegen over Jabbeke, Westkerke, Oudenburg en Zandvoorde.

NIEUW BESTUUR BIJ BEROEPSVERENIGING DER VISGROOTHANDELAARS

Door de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België werd een nieuw bestuur verkozen. Voorzitter blijft de heer Debruyckere Roland van N.V. Morubel, hetgeen zeker wel een pluspunt mag genoemd worden.

De samenstelling van het nieuwe bestuur ziet er als volgt uit:

Voorzitter: Debruyckere Roland van N.V. Morubel;
Sekretaris: Gekiere Roger;
Leden: Beernaerts Eric van de firma De Poorter Lemenu; Brunet Peter van firma Brunet & C°; Gekiere Ronny van PVBA Ronny Gekiere; Madelein Patrick van N.V. G. Madelein; Neyts Leon van PVBA Neyts; Rau Roland van de firma Voorzorg-Verbanck; Staes Marcel van de PVBA Marcel Staes; Vandenbroucke Noël van de PVBA Simons-Decru; Verleye Redgy van de PVBA F. Verleye & Zoon.

De Beroepsvereniging houdt er eveneens aan mede te delen, dat zij vanaf 1 april over een vast sekretariaat zal beschikken, gevestigd vismijn 44, met als nieuw telefoonnummer 32.27.14.

Als alles naar wens verloopt, hoopt de Beroepsvereniging binnen enkele weken te kunnen starten met een herscholingscentrum voor visbewerkers. De vereniging heeft inderdaad vastgesteld dat er een enorm tekort is aan geschoolde arbeidskrachten. Men gaat immers liever naar het werklozenfonds.

„HET VISSERIJBLAD”

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

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

MARKTOVERZICHT

Een erg gevarieerde aanvoer met maandag de grootste hoeveelheid en opnieuw twee vangsten in de tweede ronde. Het schijnt dus de laatste weken iets beter te gaan in de Oostendse vismijn. De prijzen waren deze week niet zo best. Wijting en platjes moesten zelfs opgevangen worden. Voor kabeljauw lag de prijs nogal ver uiteen, naar gelang de kwaliteit. De hoogste prijs schommelde rond de 65 fr. De verschillende gulsorteringen kregen middelmatige prijzen, schommelend tussen 35 en 61 fr. volgens grootte en kwaliteit. Ook voor steenschol lagen de prijzen weer mijlenver uit elkaar. Grote sortering noteerde doorgaans tussen 100 en 130 fr., de middensortering van 6 naar 35 fr.

Een vangst IJslandvis die maandag gelost werd, bevatte in hoofdzaak rode zeebaars en schelvis. Rode zeebaars varieerde tussen 45 en 55 fr., schelvis moest het met heel wat bescheidener prijzen stellen. Vooral de kleinere sortering deed het niet te best en viel terug naar 25 fr. Grote schelvis noteerde tot 53 fr. Enkele bennen blauwe leng werden verkocht aan 3.100 fr. de ben. Uiteindelijk werd een bevredigend resultaat bereikt: 2,3 miljoen fr.

Grote kanaalvangsten die heel wat ronde soorten bevatten. Kabeljauw, vlas, wijting en leng waren hiervan de voornaamste. Kabeljauw deed het niet te best en kreeg amper 37 fr., polak of vlaswijting viel terug van rond de 55 fr. naar 35 fr. en leng noteerde doorgaans rond de 35 fr. Grote wijting viel hier terug tot 20 fr., kleine sortering werd opgevangen. Platvis deed het vrij behoorlijk, alleen de kleinste sortering geraakte niet verkocht. De tongprijzen bleven op nagenoeg hetzelfde peil als verleden week. Lappen rond de 220 fr., grote tong rond de 260 fr. en driekwartsortering aan 240 fr. het kg. De kleinere soorten werden verkocht tussen 160 en 220 fr., met slips als goedkoopste. Staartvis werd veel minder aangevoerd dan verleden week, de prijs schommelde tussen 105 en 240 fr. het kg.

De kustvisserij heeft het redelijk goed gedaan, alleen viel het weer in het begin van de week tegen. De garnaalprijs is teruggelopen tot rond de 110 fr., de vangsten zijn wel groter geworden.

VRIJDAG 18 MAART 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.518	18	170	3.275	1.036.758
WEST				
Z.499	14	230	3.745	1.259.679
WEST & MONKEY BANK				
O.285	15	200	—	380.255

MAANDAG 21 MAART 1983

IJSLAND				
O.317	19	1.135	—	2.345.752
KANAAL				
N.719	16	370	270	703.465
O.309	16	370	160	622.090
O.135	17	440	420	858.707
O.232	15	435	630	786.303
O.275	17	460	490	865.483
WEST				
O.127	12	220	—	404.239
O.369	11	200	—	365.837
O.134	14	445	—	579.645
Z.563	10	100	720	358.683
N.708	11	295	—	466.005
O.229	8	65	—	130.710
O.26	12	215	—	344.991

Z.502	12	220	—	348.592
N.736	10	175	—	408.633

DINSDAG 22 MAART 1983

KANAAL				
O.303	15	135	3.200	1.104.680
MONKEY BANK				
O.243	12	360	—	627.395
WEST				
N.3	10	310	—	640.146
NOORD				
O.108	14	230	2.160	1.254.208

WOENSDAG 23 MAART 1983

WEST				
N.706	7	108	—	230.597
N.41	6	106	—	220.247

IJSLANDSE VISSORTEN

	21-03
Gr. schelvis	48,00/ 52,00
Mid. schelvis	28,00/ 36,00
Kl. schelvis	24,00/ 27,00
Kabeljauw	36,00/ 38,00
Gul	34,00/ 47,00
Wijting	/
Schaat	/
Zeebaars	33,00/ 52,00
Witte leng	31,00/ 44,00
Blauwe leng	62,00/
Schartong	14,00/ 53,00
Heilbot	163,00/
Koolvis	17,00/ 35,00
Hondstong	/
Zeevolf	/
Staat	/

Verwachtingen

MAANDAG 28 MAART

IJsland : O.318 (350 schelvis en totten, 250 rode zeebaars, 30 gul, 35 koolvis, 20 varia).

O.129 (250 rode zeebaars, 160 schelvis, 30 kabeljauw, 40 koolvis, 20 varia).

Kanaal : O.206, O.114, O.118, O.141, Z.483
West : N.597, O.306, O.35, N.40, N.45, N.709, O.123

DINSDAG 29 MAART

West : O.279, Z.50

WOENSDAG 30 MAART

Monkey Bank : O.274
West : N.736

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 17 MAART 1983

Z.201/601	143.650
-----------	---------

VRIJDAG 18 MAART 1983

Z.507	W	1.500	130	11	881.900
Z.44	W	2.300	400	11	1.473.299
Z.296	W	3.500	320	12	1.449.878
Z.408	W	1.000	125	11	601.180
Z.578/580	K	—	65	—	264.618
Z.554/560	K	—	80	—	290.900
Z.471/472	K	—	50	—	250.120
					5.211.895

MAANDAG 21 MAART 1983

Z.582	W	250	40	10	316.110
Z.465	W	1.700	110	14	793.420
Z.99	KN	5.000	450	19	2.534.160
Z.39	KN	4.800	500	20	2.504.068
O.131	KN	5.000	450	28	2.364.597
O.27	W	3.500	400	16	1.719.650
Z.400	K	100	10	4	61.680
					10.294.135

DINSDAG 22 MAART 1983

Z.98	2.037.982
B.5	1.370.950
Z.42	1.210.141
Z.512	193.610
	4.812.683

WOENSDAG 23 MAART 1983

Z.596	W	2.000	100	16	699.030
Z.533	W	200	40	8	257.480
Z.84	KN	3.000	400	18	1.965.856
Z.46	KN	6.500	400	18	2.838.369
Z.15	W	3.200	350	8	1.663.710
Z.60	KN	5.000	350	18	2.818.582
Z.289	W	3.000	300	12	1.755.330
					11.998.357

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

Apollinaris

- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

NIEUWPOORT

DONDERDAG 17 MAART

GARNAAL
N.106 75 kg 11.625 fr

VRIJDAG 18 MAART

VIS,
N.752 6056 kg 266.267 fr
N.211 189 kg 31.558 fr
N.349 347 kg 39.060 fr
N.551 382 kg 37.770 fr
N.575 669 kg 67.538 fr
N.700 254 kg 41.651 fr
N.788 85 kg 14.389 fr
N.88 243 kg 35.635 fr

Op de vrijdagmarkt losten één vaartuig van de West en zeven kustvaartuigen hun vangst. Tong nr 1 haalde 188 à 196 fr per kg en tong nr 2 254 à 268 fr per kg. Voor bloktong of tong nr 3 werd 236 à 248 fr per kg betaald en voor fruit-tong of tong nr 4 228 à 244 fr per kg. Tong nr 5 werd tegen 195 à 207 fr per kg geboekt en kleine tong tegen 178 à 186 fr per kg. Middenslag tarbot kreeg 260 à 300 fr per kg, varia 130 à 180 fr per kg en griet 180 à 260 fr per kg. Grote pladijs werd tegen 1.500 à 2.250 fr de ben opgekocht, middenslag of drieling pladijs tegen 1.750 à 2.250 fr de ben en visjes tegen 950 à 1.200 fr de ben. Kabeljauw werd tegen 3.200 à 3.800 fr de ben geveild en gul tegen 2.700 à 3.000 fr de ben. Rog die in een geringe mate werd aangevoerd haalde volgende prijsnotering. Moerrog 3.700 à 3.900 fr de ben, tilten 3.500 à 3.800 fr de ben en scherpstaarten 3.600 à 3.750 fr de ben. Grote wijting werd tegen 2.100 à 2.300 fr de ben genoteerd en kleine wijting tegen 1.300 à 1.450 fr de ben. Tongschar bekwaam 85 à 130 fr per kg, grote zandschar 1.500 à 1.750 fr de ben en kleine zandschar 1.200 à 1.300 fr de ben. Zeehond werd tegen 1.750 à 2.250 fr de ben geboekt, knorhaan tegen 1.500 à 2.250 fr de ben en rode soldaten tegen 85 à 95 fr per kg.

ZATERDAG 19 MAART

GARNAAL
N.782 93 kg 14.390 fr
N.106 76 kg 12.961 fr

MAANDAG 21 MAART

GARNAAL
N.782 54 kg 7.108 fr
VIS
N.710 1524 kg 64.548 fr
N.738 5069 kg 180.739 fr
N.346 3778 kg 112.802 fr
N.723 9145 kg 230.492 fr
N.349 706 kg 107.573 fr
N.551 141 kg 27.706 fr
N.575 798 kg 69.114 fr
N.700 449 kg 57.082 fr
N.88 87 kg 13.162 fr
N.211 321 kg 52.911 fr
N.720 374 kg 28.349 fr
N.590 210 kg 25.203 fr

Vier Westvaartuigen en acht kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Er werd een gamma van verschillende vissoorten aangevoerd, zodat iedere koper ruimschoots zijn gading vinden kon. Tong nr 1 kreeg 205 à 210 fr per kg en tong nr 2 255 à 265 fr per kg. Voor tong nr 3 of bloktong werd 238 à 248 fr per kg geboekt en voor tong nr 4 of fruitong 232 à 238 fr per kg. Tong nr 5 haalde 208 à 214 fr per kg en kleine tong 175 à 184 fr per kg. Grote tarbot bekwaam 370 à 390 fr per kg, middenslag tarbot 260 à 300 fr per kg en griet 228 à 280 fr per kg. Staartvis werd tegen 295 à 310 fr per kg aangekocht, tongschar tegen 80 à 120 fr per kg, varia tegen 140 à 180 fr per kg en rode soldaten tegen 85 à

95 fr per kg. Grote pladijs werd aan 2.000 à 2.250 fr de ben genoteerd, middenslag of drieling pladijs aan 2.500 tot 2.900 fr de ben en visjes aan 950 tot 1.300 fr de ben. Kabeljauw onderging een gevoelige prijsdaling en kreeg 3.300 à 3.500 fr de ben en gul 1.900 à 3.000 fr de ben. Grote wijting werd aan 1.600 tot 1.800 fr de ben geboekt en kleine wijting aan 950 tot 1.300 fr de ben. Grote zandschar haalde 1.750 à 1.800 fr de ben en kleine zandschar 950 à 1.000 fr de ben. Rog die in mindere mate werd aangevoerd, bekwaam zodoende een lonende prijsnotering. Moerrog haalde 3.750 à 4.250 fr de ben, tilten 3.750 à 4.000 fr de ben en scherpstaarten 3.500 à 3.750 fr de ben. Doorn- of speurhaai werd tegen 2.750 à 3.000 fr de ben geveild, zeehond tegen 2.600 à 2.800 fr de ben en knorhaan tegen 2.000 à 2.250 fr de ben. Op de maandagmarkt kon vanwege de handelaars een ruime interesse vastgesteld worden, dit met een lonende prijsnotering voor alle aangevoerde soorten.

DINSDAG 22 MAART

GARNAAL
N.106 50 kg 7.428 fr

WOENSDAG 23 MAART

VIS
N.172 2763 kg 103.053 fr
Door het stormweer dat over onze kust gierde, werden de kustvaartuigen verplicht in de haven

GETIJDEN TE OOSTENDE

MAART

25 vrijdag	1029	445	0429	092
	2258	435	1706	095
26 zaterdag	1134	473	0542	056
	2350	463	1806	067
27 zondag	—	—	0639	022
	1224	493	1855	045
VM 28 maandag	0034	483	0727	000
	1308	503	1938	033
29 dinsdag	0114	498	0811	-007
	1347	506	2018	031
30 woensdag	0154	506	0850	-003
	1427	505	2059	035
31 donderdag	0234	509	0929	011
	1503	500	2137	043

VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
3e kolom : Uur van het laag water.
4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»
Knokke	0 h 27	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

te blijven. Slechts één westvaartuig slaagde erin zijn slechte weervangst op de woensdagmarkt te plaatsen. Varia kreeg 120 à 140 fr per kg en tongschar 80 à 135 fr per kg. Grote pladijs kocht men tegen 2.500 à 2.750 fr de ben op, middenslag pladijs of drielingen tegen 2.250 à 2.500 fr de ben en visjes tegen 1.500 à 1750 fr de ben. Kabeljauw haalde 3.700 à 3.800 fr de ben en gul 2.500 à 3.250 fr de ben. De westvis kende een fikse prijsverhoging in vergelijking met de maandagmarktnotering. Grote wijting werd aan 1.600 tot 1.750 fr de ben geboekt en kleine wijting aan 1.200 tot 1.400 fr de ben. Rog werd tegen 90 à 100 fr per kg genoteerd, doorn- of speurhaai tegen 3.600 à 3.700 fr de ben en knorhaan tegen 1.750 à 2.250 fr de ben. Grote zandschar haalde 2.100 à 2.250 fr de ben en kleine zandschar 1.600 à 1.750 fr de ben.

JAARLIJKSE HERDENKING VISSERSHULDE

Ter gelegenheid van de jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan onze vissers, wordt elke uitgenodigd deel te nemen aan deze plechtigheid. Deze gaat door op Tweede Paasdag, maandag 4 april.

Om 9u30 zal de Plechtige Vissersmis gezongen worden in de hoofdkerk St. Petrus en Paulus.

Om 10u30 vertrekt de stoet met de personaliteiten en de deelnemende maatschappijen naar het Monument van de Zeelieden, waar een bloemenhulde zal gehouden worden. De bloementuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in het Zeemanshuis „t Zal wel gaan”, St. Petrus en Paulusplein, 6.

O.51 „STORMVOGEL” WORDT VOLGENDE WEEK IN BEDRIJF GENOMEN,

Volgende week zaterdag wordt in de Oostendse vissershaven overgegaan tot de doopplechtigheid van de O.51 „Stormvogel”, een ruim 30-meter lange stalen treiler die gebouwd werd voor rekening van de Rederij Versluys-Decuyper. Het casco van deze stalen bokkentreiler werd gebouwd door de Scheepswerf Seghers terwijl de firma SCAP instond voor de verdere afbouw van de „Stormvogel”. Deze treiler is de eerste die sedert ongeveer twee jaar in bedrijf werd genomen door een Oostendse rederij; als onze informatie juist is, is de O.231 „St. Carolus” de laatste eenheid die werd toegevoegd aan de Oostendse vloot en dat dateert reeds van januari 1981. Vooral ten voordele van Zeebrugge is de nieuwbouw zeer groot want de vier nieuwe treilers die in 1982 in bedrijf werden genomen gingen stuk voor stuk naar de vloot uit de Oosthoek. Als peter fungeert de heer Pierre Hovart, directeur van het Rijksstation voor de Zeevisserij terwijl mevrouw Maertens, echtgenote van de directeur van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende het meterschap heeft aanvaard.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	21 maart	22 maart	23 maart
Lappen	205 223	226 232	
Grote	245 255	250 266	
3/4	220 235	255 262	
Bloktongen	205 220	250 265	
Vóór-kleine ..	190 198	220 222	
Kleine	179 197	181 190	
Slips	168	255 162	

ZEEBRUGGE

Grote	234 241	232 248	233 236
Bloktong	264 273	258 278	261 265
Fruittong	242 252	228 258	233 216
Schone kleine	222 228	193 248	212 204
Kleine	190 201	191 216	198 203
Tout petit	169 186	181 189	190 192
Slips	134 158	164 174	167 181

NIEUWPOORT

Tong I	205 210
Tong II	255 265
Tong III	238 248
Tong IV	232 238
Tong V	208 214
Kleine	175 184

PLADIJS

OOSTENDE

	21 maart	22 maart	23 maart
Platen ..	47 50	55	
lek (groot-klein) ...	46 54	42 55	
Derde slag	30 48	34 36	
Platjes	18	18 29	

ZEEBRUGGE

I	38 45	54 60
II	40 43	37 40
III	34 40	45 47
IV	19 27	18 20
V		

NIEUWPOORT

Moeien			
Grote pladijs	40 45	50 55	
Drielingen	50 58	45 50	
Platjes	19 26	30 35	

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN
EN VRIENDEN OOK
BIJ

S.C.A.P.

Bevoorrading en
kwaliteit verzekerd

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32

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 AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059)32.29.51

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	21 maart	21 maart	22 maart	22 maart	22 maart	22 maart	23 maart	23 maart	23 maart	23 maart	21 maart	23 maart	21 maart	23 maart	21 maart	23 maart	
Tarbot grote	303	314	384	412	301	316	328	329	127	300	347	370	390	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	236	268	290	304	234	240	221	284	.....	234	266	260	300	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	.....	.....	162	184	200	220	209	229	.....	218	222	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	175	200	230	238	160	205	198	230	.....	171	173	228	280	.....	.....	.....	.....
Griet middel	150	169	204	209	145	170	131	176	.....	134	157	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	127	142	130	171	115	120	108	145	.....	95	109	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	32	36	.....	.....	27	41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	24	26	.....	.....	25	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	110	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	89	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	75	92	.....	.....	92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	32	46	.....	.....	44	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	30	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	84	90	.....	.....	64	71	.....	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	75	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	60	81	.....	.....	78	.....	.....	.....	103	.....	.....	.....	.....	75	85	90	100
Tilten	53	74	79	82	.....	.....	54	60	92	74	.....	75	80	90	100	.....	.....
Scherpstaart	35	64	100	116	.....	.....	79	84	86	.....	70	75	100	.....	.....	.....	.....
Halve mans	32	72	69	73	32	52	50	56	.....	70	72	70	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	60	64	.....	.....	46	50	.....	70	71	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	16	20	30	38	19	.....	20	26	.....	28	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	36	64	.....	.....	34	65	33	54	61	63	34	40	66	70	74	76	.....
Gul (groot)	55	61	.....	.....	50	59	33	49	58	64	32	34	60	.....	65	.....	.....
Gul (middel)	47	52	.....	.....	50	56	32	40	56	63	32	34	38	.....	50	.....	.....
Gul (klein)	23	40	.....	.....	37	42	30	36	38	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	105	233	103	264	107	240	104	216	.....	113	217	295	310	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	26	34	37	44	.....	.....	34	40	42	48	28	.....	32	36	32	35	.....
Wijting klein	18	24	24	30	.....	.....	24	30	25	28	20	.....	19	26	24	28	.....
Schar	12	20	20	24	.....	.....	18	26	21	23	13	.....	20	35	35	45	.....
Steenschol	16	116	.....	.....	34	138	.....	.....	45	122	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	70	80	80	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	24	36	.....	.....	21	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	10	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	120	80	135	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	6	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	56	81	.....	.....	29	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	34	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	40	49	.....	.....	39	42	.....	40	.....	52	56	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	15	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....	.....	45	54	45	84	.....	.....	.....	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	9	34	18	27	11	23	30	32	27	28	40	45	35	45	.....	.....	.....
Rode knorhaan	28	117	.....	.....	33	119	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	15	24	.....	.....	24	26	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

OP DE LOSPLANK

WIE DE VORIGE WEEK DE MOEITE nam om zijn oor te lenen aan de scheepsradio, kon vrij regelmatig aanhoren hoe schraal de visvangst op het ogenblik is. Een trek van vier uur met als resultaat vier manden vis was geen uitzondering. Het was goed merkbaar in de aanvoer. Van uitschieters was dan ook geen sprake.

NADAT DE MAANDAGMARKT VAN 14 MAART VERSTREKEN was kwam er aan de dinsdagmarkt van 15 maart slechts een enkel vaartuig binnen. Met elkaar goed voor nauwelijks vijfhonderd bakken kabeljauw en gul en een paar bakken „van alles wat”. Aan de woensdagmarkt van hetzelfde laken een pak met uitzondering van een goede honderd bakken wijting als een schamele aanvulling op het tekort. Op de donderdagmarkt van 17 maart schitterden de schepen van de Zuid-Hollandse eilanden, die altijd goed zijn voor een platvisje, door afwezigheid. En de vrijdagmarkt van 18 maart bracht slechts een drietal Goedereeders en een vijftal Texelaars ten tonele. De verwachting dat de schepen die niet meer op haring mogen vissen en dus de aanvoer wat zouden vergroten werd niet bewaarheid.

HET SCHIJNT DAT ALLEEN DE GROTE vries-trawlers nog niet delen in de heersende malaise. Ze blijven met ruimen vol en zoet binnenvaren. Niet zelden met een behoorlijke deklust. De vrieshuizen lijken aardig vol te raken. Scheveningse eenheden wijken uit naar IJmuiden maar weten ook de kaders van Vlissingen te vinden. De vangsten worden hoofdzakelijk gerealiseerd onder de westkust van Ierland. De vangsten onder de Engelse zuidkust zijn dermate bedroevend dat de daar opererende eenheden naar elders zijn vertrokken. Falmouth en Plymouth maken een verlaten indruk.

DE AANVOER IN DE SCHOTSE vissershavens Petershead was vorige week zo overdadig dat veel partijen vis onverkocht in de hallen moesten achterblijven. Eenheden van de Franse trawlervloot presenteerden zich in de West-Duitse havens Cuxhaven en Bremerhaven. In de eerste plaats om stookolie uit te sparen maar ook omdat de prijzen in Boulogne en Lorient aan de lage kant waren.

Aan de dinsdagmarkt van 15 maart werd aangevoerd :

582 kisten kabeljauw; 3 kisten schol; 22 kisten schar; 19 kisten wijting; 9 kisten diversen. Prijzen in guldens per 40 kg : kabeljauw één 194-114; kabeljauw twee 190-130; kabeljauw

drie 166-136; kabeljauw vier 140-114; kabeljauw vijf 138-78; wijting drie 84-55; schol vier 160-142; bot 16.

Aan de woensdagmarkt van 16 maart werd aangevoerd :

585 kg tong; 1 kist tarbot en griet; 602 kisten kabeljauw; 125 kisten wijting; 53 kisten schol; 93 kisten schar; 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 17,49; grote tong 15,80-15,75; grootmiddel tong 17,20-16,67; kleinmiddel tong 15-12,56; tong één 12,20-11,35; tong twee 10,40-10; zalm 21-12.

Per 40 kg : tarbot 530-500; griet 320; kabeljauw één 130-106; kabeljauw twee 170-120; kabeljauw drie 156-128; kabeljauw vier 142-114; kabeljauw vijf 120-79; schol één 96-90; schol twee 114; schol drie 144-122; schol vier 130-112; schar 64-40; tongschar 220-148; wijting drie 86-35; bot 16; poontjes 56; steenbolk 56-45.

Aan de donderdagmarkt van 17 maart werd aangevoerd :

85 kisten kabeljauw; 196 kisten wijting; 1 kist schol; 26 kisten schar en 2 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 40 kg : Kabeljauw één 150-126; kabeljauw twee 170-156; kabeljauw drie 163; kabeljauw vier 160; kabeljauw vijf 140-96; wijting drie 82-38; schar 98-60; steenbolk 58.

Aan de vrijdagmarkt van 18 maart werd aangevoerd :

3.600 kg tong; 38 kisten tarbot en griet; 783 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 707 kisten wijting; 413 kisten schol; 6 kisten haring; 207 kisten schar; 128 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : Tarbot 21,21-18,60; grote tong 15,49-14,66; grootmiddel tong 16,86-16,28; grootmiddel tong 13,31-12,02; tong één 12,26-11,02; tong twee 10,97-8,97; zalm 13,60.

Prijzen per 40 kg : Tarbot 753-512; griet 462-382; kabeljauw één 134-100; kabeljauw twee 144-104; kabeljauw drie 140-110; kabeljauw vier 132-114; kabel-

jauw vijf 122-81; schelvis vier 140; schol één 112-86; schol twee 130-108; schol drie 126-104; schol vier 110-88; wijting drie 104-33; schar 80-30; bot 16; krab 52; steenbolk 76-42; haai 180-160; tongschar 229-147; roggen 164-96; haring 31,20.

Aan de maandagmarkt van 21 maart werd aangevoerd :

10.790 kg. tong, 80 kisten tarbot en griet, 899 kisten kabeljauw, 6 kisten schelvis, 643 kisten wijting, 1.314 kisten schol, 159 kisten schar, 22 kisten haring, 155 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 20,48-19,21, grote tong 14,88-14,48, groot-middel tong 16,31-15,62, kleinmiddel tong 12,42-12,07, tong één 11,56-10,99, tong twee 9,68-9,13.

Per 40 kg.: poontjes 80-70, wolf 180, augustinuskrabben 31-28, roggen 240-90, hammen zonder kop 400, steenbolk 56-40, tarbot 793-505, griet 542-368, kabeljauw één 134-90, kabeljauw twee 124-98, kabeljauw drie 128-98, kabeljauw vier 120-100, kabeljauw vijf 102-70; schelvis vier 118-102, schol één 94-75, schol twee 102-90, schol drie 124-100, schol vier 104-90, schar 72-35, wijting drie 68-33, tongschar 260-108, haring twee 34, kuit 120-112, krab 50-45.

■ Het binnenbrengen na 28 februari van haring- vangsten door Nederlandse vissers, zal, behalve het in beslag nemen van deze haring, ook nog een staartje voor de rechtbank krijgen. Deze vissers mogen zich dus nog maar eens aan een klop met de hamer verwachten. Als men in de landbouw de oogst niet bijtijds heeft kunnen binnenhalen door het noodweer, overvloedige regens, enz., dan neemt men van regeringszijde alle mogelijke maatregelen, speciaal verlor voor de onder de wapens geroepen landbouwerszonen, hulp met legermateriaal, enz. en wordt het gewest soms zelfs tot rampgebied uitgeroepen. Bij de visser slaat men de niet binnen gehaalde oogst aan en deelt terzelfdertijd boetes uit!

DALENDE AFZET VAN NEDERLANDSE OESTERS IN BELGIE

Daar waar Nederland vroeger bijna 9 miljoen oesters per jaar naar België uitvoerde, is dit totaal met bijna 2 miljoen terug gelopen als gevolg van de hoge B.T.W.-heffing in ons land.

De B.T.W. op de invoer werd opgetrokken naar 25% en het is duidelijk dat dit een nadelige invloed heeft uitgeoefend op de afzet en verkoop in de Belgische betrokken handelssector. Een teruglopende koopkracht van de verbruikers als gevolg van de economische recessie en het inleveren met daarbij een gevoelig optrekken van de B.T.W. van 6% tot 25%, heeft de oester voor vele gewone beurzen te duur gemaakt. Oesters zijn immers een luxe artikel die de grote Belgische syndikale bons Debonne, de 7e rijkste mens van België, waarschijnlijk niet eet, tenware dat ook hier voor hem geen luxetaks dient betaald, zoals zijn syndikaten op hun miljarden inkomens ook geen belastingen te betalen hebben. Anderen die het oestertje toch nog consumeren, doen dit nu toch ook op een meer bescheidener manier. Het narige gevolg voor de Nederlandse uitvoerder van oesters becijfert zich gezamenlijk, over een gans jaar, tot bijna twee miljoen stuks.

Relatief gezien is 9 miljoen stuks (het vroegere Nederlands uitvoercijfer) een enorm getal, maar op de volwassen Belgische bevolking gezien toch nog maar altijd 2 stuks per kop en per jaar.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 55 kotters (14-18 maart 83) :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
35.344 kg.	Tong	f 432.468,67	van f 12,24
5.117 kg.	Tarbot	f 81.061,10	van f 15,24
155.320 kg.	Schol	f 354.390,08	van f 2,28
18.905 kg.	Kabeljauw	f 58.542,44	van f 3,10
5.497 kg.	Griet	f 51.794,18	van f 9,42
24.530 kg.	Schar	f 34.756,71	van f 1,42
10.160 kg.	Wijting	f 13.347,41	van f 0,13
150.010 kg.	Diversen	f 228.679,88	
405.883 kg.		f 1.799.452,38	

Nederlandse haringvissers verzetten zich tegen het lossen van haring door Deense treiler

Zoals onze lezers reeds weten, is het niet meer toegelaten haring te gaan vissen in de zuidelijke en centrale Noordzee en dit vanaf 1 maart II. De Nederlandse haringvissers, die door het vele slechte weder het hun toegekende contingent niet konden opvissen, bekwamen geen uitzonderingsmaatregel om na 1 maart een gecontroleerde haringvisserij verder te beoefenen tot uitputting van hun kwotum. Zelfs hun eigen minister wenste hier, noch op eigen verantwoordelijkheid, noch via Brussel, tussen te komen ten voordele van een voortgezette visserij. Nederlandse schippers die het toch nog waagden, zagen hun lading verbeurd verklaard en zullen voor de rechtbank gedaagd worden, terwijl sommige anderen, op tijds verwittigd, bij het binnenkomen van de haven van IJmuiden, hun lading over boord hebben gezet.

Het is dan ook best begrijpelijk en aannemelijk, dat de Nederlandse haringvissers zich hebben verzet tegen het lossen te IJmuiden door de Deense kotter „Vidar” van 2 duizend kisten haring waarvan de Nederlanders berichten hadden doorgekregen, dat deze in de Noordzee gevangen was.

De Denen houden staande dat de haring in de Oostzee gevangen werd, waar haringvisserij nog toegelaten is voor de Denen, maar de Nederlandse vissers wensten daar niet in te lopen en bleven zich tegen het lossen verzetten. Overleg met Den Haag en met de A.I.D., de Algemene Inspectie Dienst, die onder meer de Nederlandse haring na 1 maart gevangen in beslag had genomen en proces-verbaal had laten opmaken, liep op niets uit. De vissers sloten ten slotte de deur van de vishal af en bleven zich verzetten tegen het lossen, vooral ook met de wetenschap dat zelfde Deense haringvissers onder meer reeds het besluit genomen hadden om zich via hun organisatie, te verzetten tegen een eventuele toekenning van een contingent zomerharing (maatjesharing) aan de Hollandse haringkottervisserij. Reden hiertoe is het feit, dat zij de concurrentie van de Hollandse haringvissers vrezen. Inderdaad is het thans alleen aan de Denen toegelaten zomerharing te vissen in het Skagerak en Kattegat. Deze zomerharing wordt dan als maatjesharing in Nederland afgezet. Men begrijpt dus best de gemoedstoestand van de Nederlandse haringvissers, die we in deze aangelegenheid geen ongelijk kunnen geven.

Men vergeet maar al te gemakkelijk dat de Denen nog steeds miljoenen kg industriële vis, dus puf, mogen aanvoeren, waar men anderzijds steeds maar van beperkingen van aanvoer spreekt.

Om hun ongenoegen en vastberadenheid verder tot uiting te brengen, werd de Deense treiler volledig door Nederlandse kotters ingesloten, zodat het schip niet meer van de kade kon wegkomen.

Intussen was er toch bericht van de officier van justitie uit Haarlem doorgekomen om beslag te laten leggen op de vangst van de Deense haringvisser. De haring zou normaal verkocht worden, maar de reder wordt niet uitbetaald, dat wil zeggen voorlopig tot de rechtbank een beslissing neemt.

De tussenkomst van de officier van justitie was een gevolg van een onderzoek ingesteld door het Nederlandse RIVO, het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, dat had vastgesteld dat het

inderdaad om Noordzeeharing ging en niet, zoals de Deense schipper had opgegeven, om haring uit het Skagerak. Hiermede werden de opgewonden Nederlandse vissers in het gelijk gesteld. Hun verdere mening was trouwens dat zij (de vissers) geen biologen of deskundigen nodig hadden om dit vast te stellen.

De Nederlandse vissers hebben, zowel de AID, de RIVO als de officier van justitie gedwongen tussen te komen en kleur te bekennen. Zonder deze, in feite gerechtvaardigde actie, zou het zeker niet gebleven zijn bij deze ene aanvoer en bij deze ene Deense kotter. De Nederlandse overheid zou zich vergenoegd hebben met de, door de Deense schippers opgegeven plaats van herkomst waar op het ogenblik nog altijd haring mag gevestigd worden, namelijk het Skagerak, en dit niettegenstaande het voor hen zelfs duidelijk was dat het om Noordzeeharing gaat.

Een overwinning voor de Nederlandse haringvissers in het bijzonder en voor de Nederlandse visserij in het algemeen? Misschien wel, maar zeker een overwinning van het recht alhoewel men hiervoor de kloeke schouders van de Ne-

derlandse vissers vandoen had om deze maal de gerechtswagen aan het rollen te brengen. Wij moeten de Nederlandse vissers dan ook gelukwensen met deze actie waarbij zij in feite gedwongen werden eerst recht in eigen handen te nemen.

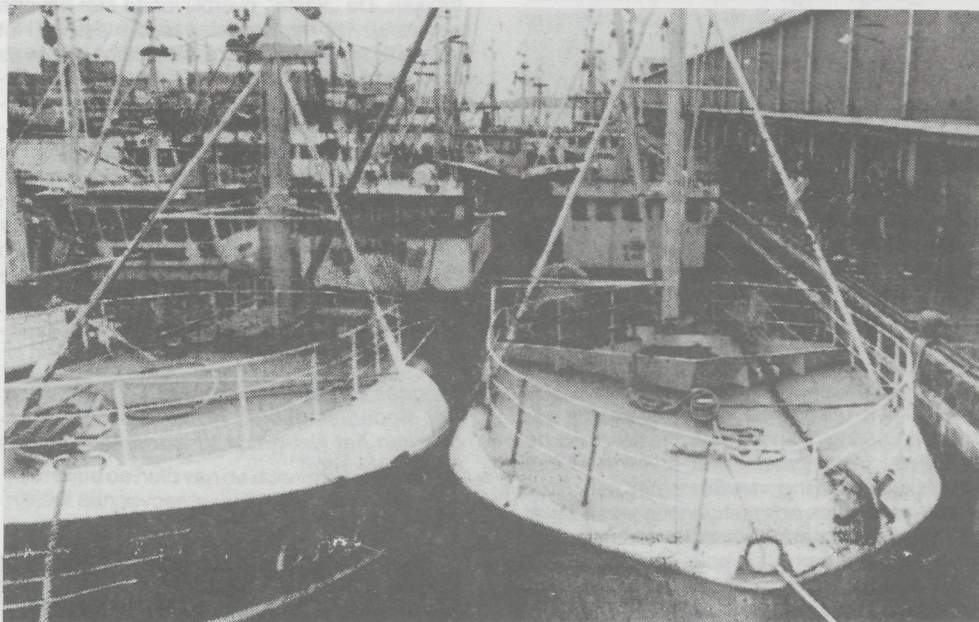
NEDERLAND

■ In Nederland kan men het nog altijd niet verte- ren dat minister Braks die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, het stoppen van de visserij op haring in de zuidelijke Noordzee met ingang van 1 maart bevolen heeft, niettegenstaande de Nederlandse haringvisserij nog het contingent niet vol had gevist. Deze datum werd echter als einddatum door de ministerraad van de E.E.G. vastgesteld. Minister Braks wordt echter verweeten, dat hij niets ondernam, desnoods in samenwerking met zijn andere kollegas, onder meer met zijn Britse collega, omdat ook de Britten op ver na nog hun contingent haring niet opgevestigd hadden.

Ook de Belgen hadden het ook nog 15 dagen kunnen doen.



Opgewonden vissers in discussie met een controleur op het kantoor van de AID in IJmuiden



Ingesloten door Nederlandse vissersschepen ligt de Deense haringkotter Vidar (uiterst rechts vooraan) in de haven van IJmuiden

TE NIEUWPOORT VERVAARDIGDE MEN „ZILVER” UIT VIS!

Neen, dit is geen fabel! Een tweetal jaar lang werd door een toen 25 jarige scheikundige ingenieur, afkomstig uit Langemark, op het „Koolhof”, te Ramskapelle-Nieuwpoort, wel degelijk zilver gewonnen uit vischubben.

Het bedrijf was ondergebracht in de voormalige steenbakkerij Durand, waar van 1920 tot 1947 een vlasroterij werkzaam was. Een der leegstaande gebouwen werd eind 1957 door het nieuwe bedrijf ingehuurd.

Het principe was het zilver van de op de schubben liggende organische stof – viszilver in ruwe vorm – te extraheren.

In die tijd bestond er in de U.S.A. een vloot welke gespecialiseerd was in het vangen van zilvervis. Het extraheren gebeurde aan boord zelf. De grootste firma terzake was in Houston gevestigd.

Ook in Nederland, op het eiland Tholen was een dergelijke firma werkzaam, zij het dan onder Amerikaanse directie. In Frankrijk heeft men tevergeefs pogingen gedaan om zo een bedrijf op gang te brengen.

In elke geval was voornoemde persoon uit Langemark – hij vroeg ons zijn familienaam niet bekend te maken – de eerste en tot op heden nog steeds de enige Belg welke zilver won uit zilvervis. Het principe was weliswaar bekend, maar hoe alles in werkelijkheid ging, diende hij op eigen houtje vast te stellen, want zelfs in gespecialiseerde universiteitsbibliotheken bestond geen literatuur over de procédés.

Voor het toepassen van het procédé vindt men in de Noordzee:

- haring en sprout welke het beste resultaat geven
- ansjovis, welke ietwat te „vet” is, maar dat is slechts een technisch probleem.

Te noteren valt dat makreel in feite ook een zilvervis is, maar gezien deze vissoort geen schubben heeft, kwamen makrelen uiteraard niet in aanmerking. Vis-zilver heeft een zeer goede lichtweerkaatsing. Oorspronkelijk gebruikte men de stof dan ook voor het schilderen van vliegtuigrompen. Vis-zilver is immers bestendig tegen hoge en lage temperaturen. Later werd het tevens gebruikt bij het vervaardigen van schoonheidsprodukten, zoals nagellak, lippenstift, oogschaduw met zilverglans en voor het vervaardigen van „parelmoer” („pearl essence”). Het bedrijf uit Nieuwpoort verkocht haar eindprodukt aan Duitse (Köln) en Franse (Paris) cosmeticabedrijven.

Om 2 kgr vis-zilver te winnen had onze zegsman 1 ton vis nodig. Hij beschikte dan ook over koperskaarten in de vismijnen van onze kust. Bij de opvangregeling van vis, kreeg hij via OCRA, eventueel een deel, wijl de rest naar de vismeelfabrieken ging. In feite had het Nieuwpoorts bedrijf, waar buiten de industriële ingenieur-uitvinder slechts één arbeider werkzaam was, de zaak goed bekeken. In de jaren voordien noteerde men telkenmale grote aanvoeren van sprout en haring. Vanaf 1958, precies toen het bedrijf op gang kwam, was er evenwel een spektakulaire daling van deze aanvoer. Onze zegsman kon dan ook niet genoeg verse zilvervis opkopen voor een constante produktie. Weliswaar probeerde hij nog enkele schippers aan te zetten uitsluitend op zilvervis te varen, maar toen zij een forfaitaire vergoeding vroegen, ook als zij niets zouden vandaan. vielen alle plannen

in duigen.

Het vis-zilver werd in elk geval duur verkocht. Nog meer dan bij de diamanthandel kon men spreken van een „gesloten gemeenschap”, van zij die vis-zilver vervaardigden, maar ook van dezen die het opkochten. Toch keek men in Parijs met bewondering op naar die jonge kerel uit Vlaanderen, welke erin slaagde een produkt van zo hoge kwaliteit te leveren.

Dat de plotse daling van de aanvoer van sprout en haring een onverwachte handicap was, kan men best opmaken uit bijgaande gegevens.

SPROTAanvoer in de drie havens tesamen:

1955:	959 ton
1956:	1.574 ton
1957:	901 ton
1960:	100 ton
1965:	100 ton

HARINGaanvoer in de drie havens tesamen (volle én ijle haring)

1955:	19.801 ton
1956:	8.597 ton
1957:	3.015 ton
1960:	100 ton
1965:	100 ton

Al met al verdween vis-zilver dan ook als produkt mettertijd uit de markt. Temeer daar men er slaagde synthetische zilverglans te vervaardigen (o.a. door Hoechst in West-Duitsland). Hoe werd nu feitelijk het zilver uit de zilvervis gewonnen?

De zilvervis welke in het Nieuwpoorts bedrijf werd aangevoerd ging in een scheikundig bad. De vis werd, op zijn geheel, in dit bad verwarmd tot 60° C. Hierdoor kwamen de schubben los van de vis. Deze schubben, samen met de scheikundige vloeistof, kwam vervolgens terecht in decanteertanken. Daar bezonk de vaste stof. Na een dag werd de bovenste vloeistof afgetapt. De onderste vloeistof, met de schubjes – vis-zilver ging naar een centrifuge, welke 2000 toeren per minuut haalde. Het vaste gedeelte waarin de vis-zilver zat, kleefde hierbij aan de wand. De vloeistof werd afgetapt en de bewerking herhaald, om zoveel mogelijk vloeistof uit te trekken. De „vaste” overblijvende stof bevatte nog heel wat eiwitstoffen van de vissen. Het kwam er nu op aan deze vaste stof verder te „zuiveren”. Uiteindelijk bekwam men te Nieuwpoort zowat 97% zuivere vis-zilver. Deze viszilver werd opgevangen in een oplossing van nitro-cellulose om het goede gemakkelijker te kunnen vervoeren. Hoe zuiverder de vis-zilver, hoe hogere glans bereikt werd. Bij manier van spreken, aldus onze zegsman, men mocht er niet in kunnen kijken van de glans! Het was in elk geval een „gezond” eindprodukt, gezien de winning uit een natuurlijk produkt was gebeurd.

Jammer dus, dat binnen de twee jaar het Nieuwpoorts vis-zilver-bedrijf ter ziele ging!

Jacques BEUN - januari 1983
(Uit Mededelingsblad nr. 20 van „De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke”).

ALLERLEI

■ Op basis van wat de Spaanse visserij thans betekent, zou bij de intrede van Spanje in de EEG, één visser op de vier uit de Gemeenschap een Spanjaard zijn. De Spaanse vangsten zouden éénvierde van de gezamenlijke EEG-vangst betekenen en éénvierde van de waarde hiervan. Anderzijds is de totale brutotonnage van de huidige Spaanse visserij even groot als 70% van de totale brutotonnage van de visserijvloeden van de huidige lidstaten! Dit stond te lezen in het verslag van de EEG-kommissie. Sinds jaren wijst Het Visserijblad reeds op dit probleem bij een eventuele toetreding van Spanje tot de EEG. Spanje werd vroeger er reeds op gewezen, dat hij zijn visserijvloot dient aan te passen, dat wil zeggen uitsaneren. Vermits dit niet gebeurt, zou men slechts een beperkt deel van de Spaanse vloot op de visserijgronden van de gemeenschap mogen toelaten. Maar zal dat voor politieke redenen wel het geval zijn?

■ In de E.E.G. worden thans besprekingen gevoerd over de werkregeling van de vissers aan boord. Er wordt voorgesteld dat de vissers minstens 10 uur rust zouden hebben, op 24 uur waarvan minstens één rust van zes uur aan één stuk. Verder minstens 24 uur rust aan wal, na een reis die de 6 dagen niet overschrijdt. Er worden ook regels besproken over het loon en de regels voor betaling op de aanvoerbepanning. Vissers die 25 jaar dienst hebben op zee zouden pensioengerechtigd worden op 55 jaar. Het zijn in feite besprekingen voor een sociaal statuut. Hopen we maar dat ook de reders hierbij aan bod komen, want de mooipraters van de vakbonden zouden ook hier alles naar de vaantjes willen helpen. Er zijn nog vissers te veel. Misschien zou men Debonne en konsoorten kunnen aanmonsteren.

■ Tussen de EEG en Spanje is het eindelijk tot een overeenkomst gekomen wat de toegang betreft van Spaanse vissersvaartuigen tot de gemeenschapswateren. Beide partijen hebben water in hun wijn moeten doen. De EEG die eerst 500 ton van het Spaanse kwotum 1982 wenste af te trekken, vergenoegde zich tenslotte met een vermindering van slechts 200 ton. Verleden jaar werd Spanje 114 vergunningen en 8.500 ton toegewezen van beschermde soorten, thans wordt dit 8.300 ton en 111 vergunningen. Niettegenstaande dit alles spreken de Spanjaarden over chantage vanwege de EEG. Indien Spanje de nieuwe overeenkomst niet had aanvaard, zouden de Spaanse vissers vanaf 1 april niet meer hebben kunnen vissen in de gemeenschapswateren.

■ De nationale overkoepelende producentenorganisaties van de EEG-lidstaten vergaderen op 25 maart te Parijs waar vooral de werking van de degressieve uitkeringsprijzen voor opgevangen vis ter sprake komt. Hoe meer vis opgevangen wordt, hoe minder de reder terugkrijgt. De EEG-directeur voor marketing en marktstructuur, de heer John Pearson, zal aanwezig zijn om op vragen te antwoorden op het einde van de morgenzitting van de vergadering.

■ De Franse treiler „Ludvik Yégo” kwam verleden week te Grimsby binnen na een reis van 15 dagen op de Westerlies, waar zo maar eventjes 4.860 bennen gevangen werden, meestal koolvis, verder schelvis en gul. Het vaartuig besomde 6,150 miljoen BF, hetzij een gemiddelde van 1.260 F per ben. Hiermede werd echter nog altijd het vroeger rekord van de Franse treiler „Ludovic Pierre” niet gebroken, die 6,7 miljoen BF besomde. Wel moet gezegd worden, dat de „Ludvik Yégo” benadeligd werd door de eerder zwakke prijzen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Deel uitmakende van de vispromotiekampagne verleden jaar gestart door de Britse Sea Fish Industry Authority onder meer met de vistrein, die de bijzondere Britse steden aandeel, werd thans een vrouwelijke gediplomeerde in de huishoudkunde en kookkunst aangesteld voor het samenstellen van vismenu's en nieuwe visrecepten en voor het promoveren van het eten van meer vis. Zij heeft een keuken ter beschikking van de gemeenschappen, zoals scholen, clubs, kloosters, vrouwenverenigingen, enz...



■ Een krabbenvisser uit het Engelse Brixham met twee man aan boord, verging ter hoogte van Tatcher Rock in Torbay. Beide opvarenden konden in hun reddingsboot plaats nemen en het vaartuig verlaten. Een kustvissersvaartuig, eveneens uit Brixham, kon hen aan boord nemen, waarvan zij naderhand door een helikopter van de RAF aan boord gewonden werden. Beide vissers waren doornat en hadden een zenuwchoc opgelopen. Ze werden ter verpleging afgevoerd.

■ De Britse HMS „Herald” werd zopas speciaal aangeduid om in het raam van de visserij-inspectie, het gebied te controleren gaande van Star Point tot Berry Head, vooral de gronden zuid-oost van Star Point. Eén verwittigd man is er twee waard.

■ Te Hull in Groot-Britannië, landde de platte kielboot met als thuishaven Scarborough, de „Margaret Jane” een lading van 460 van onze bennen, waarvan 250 bennen met grote kabeljauw. Het is een rekord voor dergelijk vaartuig na een reis in de Noordzee. Brutobesomming

826 duizend B.fr., hetzij een gemiddelde van 1.800 fr. de ben.

■ Alle redersverenigingen en producentenorganisaties zullen in Groot-Britannië aangeschreven worden hun mening te laten kennen vooraleer de Sea Fish Industry Authority een beslissing zal nemen om de heffingen op de aanvoer op basis van het huidig systeem aan te houden ofwel over te schakelen op een heffing volgens de waarde van de aangevoerde vis. Thans betaalt men per ben aangevoerde vis, maar het is duidelijk dat de aanvoerders van goedkope vis, zoals sprout, haring, wijting, enz., heel wat meer betalen dan deze van dure soorten, die heel wat minder bennen aanvoeren. Het is echter even begrijpelijk dat de eersten de heffing op de brutobesomming wensen en de laatsten de bestaande heffing op het aangevoerde gewicht.

■ De Britse rederijen, die met hergeregistreerde Spaanse vissersvaartuigen onder Britse vlag, de visserij uitoefenen, zitten met de handen in het haar. De nieuwe Britse wet voorziet dat behalve de schipper, 75 % van de bemanning Britse onderdanen moeten zijn. Tevergeefs hebben die rederijen uitgezien naar een Britse bemanning, zodat men het met Griekse vissers heeft willen proberen. Deze mogen echter niet vrij naar werk zoeken in de EEG-landen. Hiervoor moet Griekenland eerst 5 jaar lid zijn van de EEG. Wel heeft onder meer de Celtic Management and Trading Ltd die met vijftien hergeregistreerde Spaanse schepen de visserij uitoefent, thans beslist een aanwervingscampagne in Frankrijk, Nederland, Denemarken en zelfs Italië te starten. Of men vissers uit deze landen zal weten te overtuigen is een andere zaak.

■ Een Britse schipper uit Buckie, John Smith, werd na een hartaanval aan boord van zijn vaartuig, de 22 meter „Julie Anne”, in de Noorse sektor van Noorwegen door een helikopter van de Noorse marine naar het hospitaal van Stavanger gevoerd. Bij zijn aankomst was de man echter reeds overleden. Hij was slechts 52 jaar.

IERLAND

■ In Ierland staat het nu reeds vast dat de Ierse werven in 1983, dank zij de nieuwe EEG-subsidies, minstens tien nieuwe vissersvaartuigen zullen bouwen tussen 15 en 27 meter. DE EEG heeft vooral het akcent in de nieuwbouw op de middenslag en kleine middenslagvaartuigen gelegd voor nieuwbouw van vaartuigen tussen 12 en maksimum 33 meter, gemeten tussen de loodlijnen op de waterlijn.

DENEMARKEN

■ De akwakultuur breidt zich meer en meer uit, in het bijzonder in landen met aangepaste kustgebieden. Aldus voert Denemarken reeds rond de 20 duizend ton forellen uit, meestal levende. Grootste afnemer is West-Duitsland. Voor een betere voorstelling ter zake betekent deze uitvoer bijna de helft van de door onze eigen visserijvloot aangevoerde vis.

NOORWEGEN

■ Ook Noorwegen heeft de jacht op babyzeerobben opgegeven. Er is inderdaad praktisch geen markt meer voor de vellen van babyrobben door de invoerverboden en de actie van de milieugroeperingen. De jacht op volwassen

zeerobben zal in Noorwegen verder gezet worden, maar dan op kleiner schaal. Wel maakt men in Noorwegen voorbehoud voor een te snelle vermeerdering van de zeerobben die de visstand gevoelig zou aantasten.

FRANKRIJK

■ Noorwegen heeft vooral in bepaalde kringen gramschap opgewekt omdat het zijn ingelegde sprotten en kleine haring onder het etiket van Noorse sardienen op de buitenlandse markt en dit onder meer in Frankrijk brengt. Volgens de Noren gaat het hier niet om een bedrog, maar om een zeer lange traditie. Hierbij komt nog, dat men bv. in Noorwegen, tegen sprot en kleine haringen sardienen mag zeggen? France-Pêche gaat hier allerminst mede akkoord. Volgens de aanvoerders en de inleggers van sardienen, mag slechts een sardien zich sardien noemen! De Fransen hebben deze zaak overgemaakt aan hun minister van de Zee, de heer L. Le Pensec.

SCHOTLAND

■ Het Schotse Peterhead, thans de voornaamste visserijhaven, heeft een plan uitgewerkt om de Franse treilers, die rond de Shetlands vissen, te bewegen hun vis te komen lossen in deze haven en per kamion naar Frankrijk door te sturen. Dit zou Peterhead wel passen in het kader van de gevoelige uitbreiding, die men aan deze haven wenst te geven. Dit was ondermeer het voorstel dat een vertegenwoordiging van de Schotse havenautoriteiten bij een bezoek aan Franse vissershavens ter plaatse uit de doeken deed. Hierdoor zouden de grote Franse treilers die de Shetland bevissen, minstens vier dagen uitwinnen. Men zou er ook ter plaatse herstellingen kunnen laten uitvoeren en van bemanning veranderen. De kosten zouden opgevangen worden door brandstofbesparing, terwijl men nu drie reizen zou kunnen maken in plaats van twee. Maar dan stelt zich toch de vraag, zal dit alles opwegen nu de brandstofprijzen fel verlaagt, tegen de zware onkosten welke men in Engeland aanrekent?

DUITSLAND

■ Eén van de grootste Westduitse hoogzeehkretreilers, de „Marburg”, toebehorende aan de „Deutsche Hochseefischerei” is door de Noorse rederij „North Star Line” aangekocht om omgebouwd te worden tot een kruisvaartuig. De ombouw zal ongeveer 50 miljoen BF kosten en zal toelaten dat 150 passagiers en 55 bemanningsleden plaats vinden. Het vaartuig zal over een salon met meer dan 100 plaatsen beschikken, over een bibliotheek, een cinemazaal, verscheidene bars, een haarkapperssalon, een klein hospitaal, een kinderkamer en een wasserij. Een speciale bovenstructuur zorgt voor bijkomende ruimten. Aldus verliest de eertijds beroemde Duitse hoogzeefvloot, toen er nog geen spraak was van een 200 mijlszone, terug één van haar grootste eenheden.

■ Ook in West-Duitsland is de visserij niet bijzonder opgetogen over de 14 % van de beschermde vissoorten die het bedrijf toegekend werd. In de jaren 1973/78 bedroeg het Duits aandeel in de totale vangst van de betrokken lidstaten 16,4 % en dit op groter hoeveelheden. Men troost zich daar echter met de gedachte dat, wanneer eens groter kwota vrij gegeven worden, de 16,4% die thans maximum 240 duizend ton betekent, ook de verhoging van dit cijfer zal meebrengen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ In Frankrijk zijn de directeur en de voorzitter van de vissershaven "La Turballe" door de rechtbank veroordeeld op aanklacht van de diensten van de PTT. Dit gebeurde om zonder toelating van de PTT een VHF geïnstalleerd te hebben om met de vissersvaartuigen te kunnen spreken, iets dat van bijzonder groot belang zou geweest zijn in het sardienenseizoen om de aanvoeren te kunnen spreiden en voor een betere regeling van de afzet te kunnen zorgen. Zij werden beiden tot een boete van 7 duizend BF veroordeeld en de apparatuur werd in beslag genomen. De Franse PTT beschikt over het monopolium van de uitzendingen. Ziedaar weerom een typisch staaltje van machtsmisbruik vanwege de staats- en parastatale diensten hier, ten nadele van een belangrijke sardienaanvoer door de visserij.

■ Februari was voor de aanvoerders van koolvis in Normandië en Bretagne een zeer moeilijke maand vanwege het overaanbod, dit niet alleen op de Franse markt en speciaal te Bologne, maar eveneens vanwege de grote aanvoeren in Groot-Brittannië, Denemarken en Noorwegen. Men ontkent echter koolvis te Bologne verkocht te hebben aan 17 BF het kg (850 BF de ben).

WEEROM EEN DUIKBOOT IN EEN SLEEPNET GEVANGEN

We hebben vroeger nog het relaas gegeven over een Britse onderzeeboot die in het net van een Ierse treiler gevangen werd, maar de treiler medesleurde en deze zelfs deed kapseizen.

Thans vernemen we dat opnieuw een duikboot door een vissersvaartuig in de netten gestrikt werd in de Oostzee.

De Westduitse treiler „Gertraud” viste een vijftien mijl ten zuiden van het Deense eiland Bornholm, toen men aan boord van het vaartuig gewaar werd dat iets bijzonders met het sleepnet aan de hand was. Bevreemdend was ook het feit dat enkele minuten nadien de treiler totaal ingesloten werd door marineschepen van het Oostblok die in de omgeving op oefening waren. Weldra was het mysterie opgehelderd toen een onderzeeër van het Oostduitse type aan de oppervlakte kwam, nog altijd verstrikt in het net. De bemanning van de duikboot had heel wat werk met het wegsnijden van het net om de duikboot te bevrijden. Een helikopter van de Deense marine die ter plaatse was, waarschijnlijk met de opdracht om de oefeningen van de marineschepen van het Oostblok na te gaan, kon aldus het gebeuren vastleggen. Het zou om een onderzeeër van de whiskyklasse gaan en het zijn alleen Rusland en Polen die over dergelijke type van onderzeeër beschikken. Men heeft er dus het raden naar of het om een duikboot van Russische of Poolse nationaliteit gaat.

Dat dit niet om een alleenstaand geval gaat, bewijst niet alleen de zaak hierboven aangehaald met de Ierse treiler, maar juist een week eerder werd ook al een onderzeeër in een net van een treiler gestrikt, maar deze maal ging het om een Deense onderzeeër. Men zou bijna geneigd zijn om van een nieuw anti-duikbootwapen te spreken.

■ Verleden week werd op de scheepswerven de Ateliers et Chantiers de la Manche, te St Malo, de nieuw gebouwde oceaan-tonijnreiler „Borys” te water gelaten. Het gaat hier over een vaartuig van 55 m lang, uitgerust met een motor van 2.400 pk, die over koelopslagplaatsen beschikt met een capaciteit van 500 ton. Deze tonijnreiler werd gebouwd voor Indonesië, kost 280 miljoen BF en zal uitgebaat worden door een gemeenschappelijke Frans-Indonesische rederij.

■ Te Concarneau in Frankrijk hebben 48 treilers met aan boord een vijfhonderdtal bemanningsleden voor een aanvoer in het jaar 1982 van 24.700 ton gezorgd voor een brutobesomming van meer dan 1,6 miljard BF. Hierbij vergeleken ligt Zeebrugge en vooral Oostende nog een aanzienlijk eindje achter. Sinds 1980 zijn elf nieuwe eenheden bijgekomen, terwijl de Franse Staat voor 1983 reeds 40 miljoen BF heeft voorzien voor hulp bij het bouwen van twee nieuwe eenheden.

■ De eerste campagne 1983 van de Franse diepzeevloot in de Canadese wateren is betrekkelijk minder goed dan dit in 1982 was. Oorzaak hiervan was niet in het minst de vele inspecties en zelfs het opbrengen van de schepen voor het uitvoeren van inspecties door de Canadese overheden. Men durft dit wel enigszins in verband brengen als antwoord op de EEG-maatregelen tegen de invoer van Canadese zeerobbenvellen. De groenen en andere milieuedetanten zullen nu waarschijnlijk ook maar eens een aktie op touw zetten om de verliezen, die de Franse diepzeevisserij heeft ondergaan, bij te passen.

„HET VISSERIJBLAD”

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

KRIJGT MEN DE BONAMIA-OESTERZIEKTE IN DE OOSTERSCHELDE KLEIN?

Er is goede hoop dat een einde komt aan de Bonamia oesterziekte in de Nederlandse Oosterschelde. Het is een virus dat zich vooral voedt op jonge oesters waardoor deze afsterven.

Een ziekte kan verdwijnen, hetzij door de behandeling van de oester, hetzij door een oester te kweken die ten slotte aan de betrokken virus weerstand kan bieden, dus immuun wordt, hetzij door deze aan de betrokken virus gevoelige oester niet meer te telen, hetzij de voedingsbodem aan de virus te onttrekken. Het is dit laatste wat thans van toepassing is in de Oosterschelde.

De toegepaste methode in de Oosterschelde is het niet meer uitzaaien van oesters, die gevoelig zijn aan de Bonamia-virus. Aldus hoopt men, dat deze ziekte over enkele jaren uit de Oosterschelde volledig zal verdwenen zijn. Noteren we

dat men hiervoor niet gewacht heeft tot op vandaag, maar dat reeds meer dan een jaar een uitzaaiverbod in de Oosterschelde van kracht is. Ook de Franse oesterteelt is zwaar aangetast door de Bonamia-virus en thans worden eveneens haarden van aantasting op de zuidwestkust van Engeland gemeld.

In Frankrijk heeft men de resterende oesters opgevestigd om aldus parasiet-vrije oesters te schepenen. Of men echter de percelen tot de laatste besmette oester kan vrij maken, is een andere zaak. In Groot-Brittannië heeft men nu een invoerverbod gesteld op de aangetaste oester maar dit werd gedaan nadat het kalf verdronken was. Een geluk voor Nederland is, dat de Japanse ingevoerde oester immuun schijnt te zijn voor deze virus en dat de Grevelingen-oester niet aangetast is.

FRANKRIJK : ELEKTRONISCH TELEFOONBOEK IN GEBRUIK

In het Franse departement Ille-et-Vilaine is het eerste elektronische telefoonboek ter wereld in gebruik genomen.

De telefoonabonnees van het departement kunnen via de post gratis beeldschermapparatuur van het type „Minitel” krijgen. Indien men het toestel op het telefoonnet aansluit kan men via het beeldscherm in een paar seconden het gewenste telefoonnummer oproepen. Tegen speciale betaling kan ook andere informatie geleverd worden.

Het systeem wordt dit jaar tot geheel Bretagne uitgebreid en zal binnen de komende tien jaar in heel Frankrijk ingevoerd worden. Voorlopig werd het slechts aan 6.500 gezinnen geleverd.

De Franse post heeft voor het systeem dit jaar omgerekend 7 miljard BF uitgetrokken, er zijn zowat 600.000 miniteltoestellen besteld en ongeveer de helft van de 250.000 gezinnen in het departement hebben het elektronische telefoonboek aangevraagd.

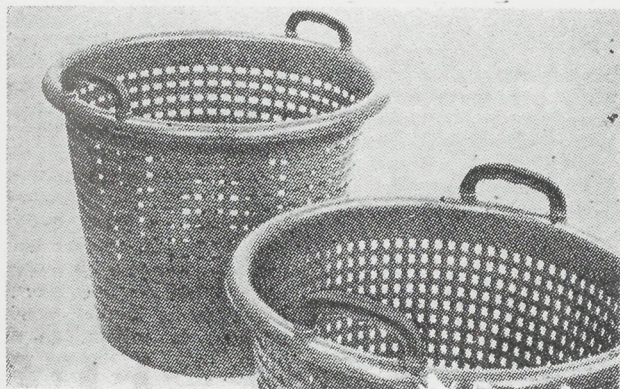
De 1,2 miljoen telefoonnummers van Bretagne zijn erin opgenomen en kunnen op elk moment van de dag door 500 abonnees opgeroepen worden. Indien men naam en adres op het beeldscherm inbrengt krijgt men bliksemsnel het telefoonnummer dat gezocht werd. Indien men de naam en het beroep opgeeft krijgt men de lijst van alle naamgenoten die dat beroep uitoefenen. Wanneer men zich vergist in de woonplaats geeft het minitelsysteem ook het telefoonnummer van de persoon die in de buurt van het verkeerdelijk opgegeven plaats woont.

EN IN BELGIE ?

Uit wat voorafgaat kunnen we vaststellen hoe vooral voor zakenlui deze modernisering van het telefoongebruik van belang is.

We zijn benieuwd in hoeverre onze Minister van Verkeer deze modernisering bekijkt, in acht nemend de besparingen welke dienen beoogd, daar het Rijksbudget dit waarschijnlijk dit jaar niet zal toelaten.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

Gullevisser

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79
(059) 32 08 20



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■ Gedekte risico's :
 eigen schade — schade aan derden —
 opslepingen — totaal verlies —
 lichamelijke schade aan derden —
 navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

■ Meer dan 20 miljoen frank kredieten
 werden verleend aan de leden voor nieuwbouw
 tegen zeer lage interesten.

■

volge
 le Di
 ver r
 te ma
 oelig
 ingv
 chite
 prijs
 end
 loe h
 rijke
 taan
 Behu
 word
 naar

AAN
 De to
 raart
 Dit be
 —15
 volg
 28 fe
 sche
 Toch
 de gr
 en w
 1980

De a
 met
 groe
 van
 ton
 van
 jaw
 sten
 duiv
 land
 ton.
 aan
 (sch
 verr
 proc
 8%
 taal

Het
 216
 gen
 —2
 Jak
 50
 we
 ster
 Cur
 aan
 (+)