



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 6 MEI 1983 - NR. 18



TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI '83 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI '83 SPECIAAL AANBOD

TEL.:091/45.04.01



VOOR DE HOOGSTE KWALITEIT IN DE KORTSTE LEVERTJD AAN
DE INTERESSANTSTE PRJS

BELANGRIJKE **PRJSVERMINDERING** VOOR DE **EERSTE 5**

KOPERS VAN DE NIEUWE SVL STANDAARD **EUROKOTTER**

GELEID BEZOEK AAN ONZE MODERNE WERF GEVOLGD DOOR EEN TOERISTISCHE
KENNISMAKING MET DE ARTEVELDESTAD KAN OP EENVOUDIG TELEFONISCH VERZOEK

SCHEEPSWERVEN VAN LANGERBRUGGE N.V.

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 – TELEFFOON (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

SPORTVISSERS DRIJVEN ARROGANTIE TE VER !

GEORGANISEERDE TONGENHANDEL OP STRAAT

Waar blijven de Maritieme Overheid, de BTW- en Belastings-kontroleurs en de RVA ?

De abundantie tongenvangsten in onze kustwateren, waarbij massaal tong wordt aangevoerd, hebben geleid tot een georganiseerde, zij het dan illegale handel door de **sportvissers en werklozen**. Niets nieuws eigenlijk want reeds meerdere jaren zijn deze „gelegenhedsvissers” een doorn in het oog van de beroepsmensen, de kustvissers dus. Twee aspecten hebben inderdaad bij deze laatste kwaad bloed gezet; enerzijds het uitzetten van de warrelnetten door de sportvissers waardoor de beroepsvissers in hun activiteiten geremd worden en anderzijds de vaststelling dat de vangsten van de gelegenhedsvissers **illegaal in de handel worden gebracht**, wat dan weer erg schadelijk is voor de gevestigde handel en vissers. Tot nog toe was de reactie van de handel omzeggens onbestaande, maar sedert ongeveer een week is er toch beroering ontstaan bij die mensen omdat de sportvissers de arrogantie werkelijk te ver drijven en een georganiseerde handel in tong hebben opgezet. Erger is nog dat dit gebeurt... op straat, vaak in de buurt van een gevestigde vishandel en dat is natuurlijk de druppel die de beker heeft doen overlopen. Zelfs kregen wij melding dat een dame, echtgenote van een vishandelaar, werd aangeklampt op straat. De koffer van een grote personenwagen werd geopend met de vraag of die mevrouw geen trek had in tong. In de koffer bevonden zich drie kisten tong. Hemelsgierend natuurlijk omdat uitgerend de gevestigde handel zijn zakencijfer sedert enige tijd fors naar beneden ziet gaan. Een vishandelaar zegde het overduidelijk : wij moeten onze kabeljauw tegen 300 fr het kg verkopen maar... de tong is verkrijgbaar tegen 200 fr het kg. Waarom dan nog kabeljauw eten ? Het blijkt zelfs dat aan de westkust, waar die sportvisserij abundant wordt bedreven door zo'n zestigtal goed uitgeruste scheepjes, de handel in koelkasten op volle toeren draait. De diepvrieskasten gaan als gesmeerde broodjes de deuren uit.

En wat nog erger is, onder dezen bevinden zich vele werklozen, die gaan stempelen en daarnavens grof geld verdienen met die sportvisserij.

ACTIE KOMT OP GANG

Nu blijkt dat de vishandelaars aan de Westkust die toestand niet langer nemen. Er werd een actie op gang gebracht bij middel van een petitie die reeds door 28 van de 35 aan de Westkust gevestigde handelaars werd ondertekend. Hierbij werd een middenstandsbond onder de arm genomen, die namens de vishandelaars zal optreden. Naar verluidt werd reeds een protestbrief gericht aan het Ministerie van Volksgezondheid, het departement van Economische

Zaken en de Minister van Financiën. De handelaars protesteren daarin tegen de praktijken die worden gehandhaafd door de sportvissers die in april gedurende 25 opeenvolgende dagen, dagelijks in zee konden gaan met telkens een vangst van drie, vier manden tong. Berekend tegen de prijs van 200 fr per kg maakt dat dagelijks een recette van 30.000 tot 40.000 fr zodat hier wel degelijk sprake kan zijn van een semi-industriële visserij en... tussendoor wordt nog even gauw naar het stempelkantoor getrokken want ook daar zit nog wat geldgewin. Een voorbeeldje van die illegale handel kregen wij nog mee van een handelaar. Die man moest, volgens de door de BTW opgelegde barema's, vorige week zijn tong verkopen tegen 388 fr per kg. Dat voor tong van drie tot vier in één kg. Welnu, diezelfde dag werd er in de kotreien van de Westkust met tongen geleurd door de sportvissers tegen 250 fr het kg. Nadien, toen de tongprijs daalde, verminderden die sportvissers ook hun prijs tot 200 fr het kg en bij afname van 20 kg ineens werd slechts 180 fr gevraagd. Spek dus voor de bek van moeder-de-vrouw, die tegen een gezapig prijsje een delicatessie op tafel kon krijgen.

Helaas, voor de vishandel en onze beroepsvissers, een zeer nefaste situatie want die mensen krijgen hun vis niet over de toonbank. Het is immers zo, dat de restaurants, de hotels en ook de private cliënten, zich nu wenden tot de sportvissers, terwijl ook de echte beroepsvissers grote schade ondervinden van dergelijke praktijken. Vandaar dus die gecoördineerde actie van de viskleinhandel die zich solidair keert tegen de illegale praktijken. Woensdag, gisteren dus, greep in de avond, een bijeenkomst plaats waarop alle handelaars waren uitgenodigd. En of ze gelijk hebben ! Maar waar blijft ook hier de Rederscentrale om de belangen van haar leden te behartigen ? Hier zou men nuttig werk kunnen verrichten.

OOK VISGROOTHANDEL SPANT ACTIE IN

Ook de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars, onder het voorzitterschap van de heer Roland Debruyckere, heeft de zaak opgenomen en een protestbrief gericht aan het Ministerie van Financiën omdat men er van uitgaat, dat de praktijken die thans door de sportvissers worden gehanteerd neerkomen op een echte broodroof voor de gevestigde handelaars en vissers. Het is ondermeer bekend, dat de scheepjes van die sportvissers tot in de perfectie zijn uitgerust, van bokken voorzien zijn en

van een motor die in sommige gevallen tot 100 pk gaat en dat er gevist wordt met netten, aan weersijden, van zes meter lengte. Bovendien, zo kregen wij te horen, worden wel passagiers meegenomen maar die mensen moeten dan wel betalen. De handel in scheepsbenodigdheden heeft trouwens bitter weinig aan de gelegenhedsvissers want wij kregen te horen, dat de netten bijvoorbeeld in Frankrijk worden aangekocht omdat daar een lagere prijs wordt betaald. Zo zie je maar dat werkelijk alles wordt uitgekend om dat reeds erg lonend bedrijfje te exploiteren met een minimum aan kosten; het is dus inderdaad een semi-industrieel bedrijf geworden.

Wat stond nu te lezen in de brief die het Verbond de Visgroothandelaars richtte aan de Minister van Financiën ?

Hier de inhoud :

Aan de Heer Minister
van Financiën
Wetstraat 12
1040 Brussel

Oostende, 29.4.1983

Mijnheer de Minister,

Enkele van onze leden hebben ons gevraagd uw aandacht te willen vestigen op de ongeoorloofde praktijken van de zogenaamde sportvissers, bedrijvig rond De Panne.

Het is moeilijk aan te nemen dat dit nog sportvissers zijn, als men weet dat zij netten van 900 à 1.000 meter uitzetten.

(Vervolg op blz. 2)

VOLGENDE WEEK G E E N " VISSERIJBLAD "

Gezien de feestdag van O.L.Heer Hemelvaart van volgende week donderdag 12 mei, zal het „Visserijblad” die week niet verschijnen. Onze eerstvolgende editie komt dus pas op vrijdag 20 mei van de pers.

(Vervolg van blz. 1)

Zij leuren dan gans de streek af met hun gevangen vis, zodanig dat de klanten van onze leden, de viswinkels dus, en ook de groothandel, nog weinig vis kunnen verkopen in deze streek.

Zij betalen geen mijnrechten, viskeurrechten, BTW en uiteraard ook geen belastingen.

Dat het om geen kleine hoeveelheden meer gaat, bewijst het feit dat één bootje gemiddeld 150 à 200 kg tongen bemachtigt per dag en verkoopt tegen 250 fr per kg.

Naar men ons verzekert zijn het nog meestal werklozen.

Wij veroorloven ons aan te dringen opdat U uw bevoegde diensten ten spoedigste zoudt laten ingrijpen.

Met de meeste hoogachting.

De secretaris,
Roger Gekiere.

De voorzitter,
Roland Debruyckere

Totdaar het schrijven van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België.

OOK PROTEST BIJ WATERSCHOUTSAMBT

De Beroepsvereniging richtte ook een zelfde schrijven aan het Hoofdwaterschoutskantoor der Kust te Oostende, omdat die instantie politieonele bevoegdheid terzake heeft.

Vanwege de h. Van Loo, hoofdwaterschout der Kust, ontving voornoemde beroepsvereniging onderstaand antwoord:

Mijnheer de Voorzitter,

In antwoord op uw schrijven van 29 april 1983, deel ik U mede dat regelmatige vaarpatrouilles in de omgeving van het potje gedaan worden. Wanneer hierbij inbreuken vastgesteld worden op het politie- en scheepvaartreglement, wordt steeds volgens de geldende bepalingen opgetreden.

Voor wat betreft de eventueel onwettige verkoop van vis moet ik U melden dat de bevoegdheid om deze inbreuken vast te stellen niet aan de zeevaartpoitie toegevoerd werd.

Met hoogachting.

De Hoofdwaterschout der Kust,
P. VAN LOO

EN ONZE WATERSCHOUTSAMBTEN ?

Dat onze waterschoutsammbten zeer beperkte mogelijkheden hebben tengevolge van gebrek aan personeel, is een feit.

Maar ook hier zou aan al wat als gelegenheidschepen uitvaart, aan een strenge controle op vistuig en vis dienen onderworpen te worden.

Onze beroepsvisseren mogen geen ondermaatse vis aanvoeren.

Wie de praktijken van al wat men sportvisserij noemt, nagaat, is bewust dat, wat wettelijk onze

beroepsmensen niet toegelaten is en correctioneel gestraft wordt, hier weelderig gedijt.

Is de macht of invloed van de Rederscentrale zo klein geworden, dat ze deze flagrante misbruiken, die onze beroepsmensen fel benadeelt, zelfs niet aanklagen ?

Waarom wordt hiertegen geen gerechterlijke klacht neergelegd ?

Waarom stelt de Rederscentrale zoals in andere landen, zich niet als burgerlijke partij aan om op die wijze een einde te zien stellen aan wat in de volksmond „sportvisserij” in plaats van „smokkelvisserij” wordt genoemd.

De controleurs van de BTW komen ter vismijnen de zwarte markt beteugelen en controleren. Waarom hier niet ?

't Is de grootste zwarte markt van de kust, waar dagelijks miljoenen aan de BTW en de fiskus ontsnappen, en dan nog in zeer veel gevallen door hen die regelmatig naar de dop gaan en zeker geen werk zullen zoeken omdat ze hier niet honderden maar tienduizenden franken verdienen.

In het land heeft men de mond vol van besparingen, werkverschaffing, strenge beteugeling van de handel.

Waar blijft men om hier met groot succes toe te slaan ?

Wij stellen de vraag.

P.V.

TOT IN FRANKRIJK...

Naar wij uit goed ingelichte bron konden vernemen werd door de diensten van het Waterschoutsbambt nu ook opdracht gegeven om de netten aan te slaan die niet beantwoorden aan de voorschriften. Het moet zijn dat hierdoor enige vrees is ontstaan want meerder sportvisseren hebben de activiteiten verlegd tot net over de Frans-Belgische grens; er wordt dus gevisd in Franse wateren maar een vishandelaar die centraal staat in de actie tegen die sluikvisseren, heeft reeds contact opgenomen met de Franse Zeevaartpolitie te Duinkerke en daar kreeg men de verzekering dat streng zal opgetreden worden tegen de overtreders.

N.738 „JOHAN” VANGT ZELDZAME VISSOORT

Door de N.738 „Johan” van de rederij Calcoen-Decreton werd zeer onlangs een voor onze gebieden zeldzame vis gevangen. Dat gebeurde in het visgebied, gelegen op ongeveer 10 mijl ten westen van de Fairybank op een diepte van 22 vadem. De schipper van de N.738 „Johan” maakte dit zeldzaam visje over aan het Rijksstation voor de Zeevisserij. Volgens opzoekingen zou het gaan om de soort „bokvis” (Boops boops Lin) waarvan tot op heden geen enkel specimen langsheen de Belgische kust werd gesignaleerd. Het is tenandere een zeldzame vis in de Noordzee. Wel is deze soort algemeen en zeer talrijk verspreid in de Middellandse Zee en de Atlantische kust, van de Canarische Eilanden tot het Engels Kanaal. In hoofdzaak houdt deze vis zich op in de kustgebieden tussen de algen in ondiepe wateren. Het opgenomen voedsel bestaat voornamelijk uit algen, sponzen en garnaalachtigen.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

HET GEBRUIK VAN WEKKERS IN DE DRIEMIJLSZONE VERBODEN

Naar aanleiding van het opleiden van verschillende Nederlandse vissersvaartuigen, ook nog vorige week donderdag, heeft de Belgische maritieme overheid nogmaals de aandacht van alle vissers, ZOWEL BELGEN ALS VREEMDEN, gevestigd op het feit, dat het gebruik van wekkers in DE DRIEMIJLSZONE STRENG VERBODEN IS.

Inderdaad, het K.B. van 13/1/1970, aangevuld bij K.B. van 14/12/1970, gewijzigd bij K.B. van 30/10/1975 en van 20/12/1979 bepaalt het volgende in zijn artikel «1».

«HET IS VERBODEN TE VISSEN IN DE, ONDER BELGISCHE JURISDICTIE RESORTERENDE WATEREN BIJ MIDDEL VAN:

- 1) DYNAMIET of gelijk welk ander springstof
- 2) de TRAWL VOORZIEN van grote OP-LANGERS (Vigneron - Dahl stelsel)
- 3) de PLOEGKETING VOOR HET LOODZEEL (WEKKER)
- 4) TRAWLNETTEN WAARVAN DE BOVENPEES LANGER IS DAN VIJFTIEN METER.

Het is duidelijk dat de kustvisserij en de sportvisseren met hun wekkers hier dus in overtreding waren met bewust art. van desbetreffend K.B., wanneer ze zich daaraan vergripen.

We weten niet of de agenten van betrokken overheid zelf overtredingen hebben vastgesteld ofwel of kustvisseren zich daaraan vergripen.

Wat zeker is, is het feit dat de politieboten van de waterschoutsammbten der drie havens de nodige directieven hebben gekregen, aan boord van de vissersvaartuigen controle hebben uitgeoefend en de nodige directieven hebben gegeven.

Wij raden dus alle vissers zonder onderscheid aan, zich aan die wettelijke normen te houden.

Het is hun aller belang.

Die echter meent daaraan geen gevolg te moeten geven, zal zwaar beboet en eventueel aan de kettling gelegd worden.

Perfecte coördinatie tussen „Cdt Fourcault”, Loodswezen, Zeemacht, Luchtmacht en zeevaartpolitie leidt tot...

ZEER GESLAAGDE REDDINGSDEMONSTRATIE

Dinsdag jl., ten oosten van Oostende, pakweg tussen Bredene en Wenduine, greep een bijzonder geslaagde reddingsdemonstratie plaats. Het kwam allemaal des te waarheidsgetrouwer over omdat de weersomstandigheden eigenlijk niet mee zaten. Een strakke wind west-zuidwester, lopend van vijf tot zes en bij momenten zelfs tot zeven, maakte van de Noordzee een niet zo gastvrije bondgenoot maar hetgeen de aanwezigen dan wel te zien kregen benaderde zeer dicht de werkelijkheid. Het was dus helemaal geen show en precies dat werd bijzonder gewaardeerd door de mensen die voor de eerste keer – het was ook de eerste keer dat zo'n demonstratie werd georganiseerd – deze gebeurtenis mee maakten. Zoals reeds eerder gezegd ging het initiatief uit van het Comité Westvlaanderen voor de Bevordering van de Arbeid maar de grote man, die moest instaan voor de hele coördinatie, was kapitein Van Eeckhoutte Gaston die vanop het opleidingsschip „Cdt. Fourcault” met een feilloze precisie de acties leidde. Verdere aanwezigen waren provincie-gouverneur Vanneste; gedeputeerde Hilaire De Fauw; Etienne Dousy, voorzitter van de Provincieraad; kapitein Demulder, directeur van de Pool der Zeelieden te Antwerpen; Loze, directeur van de Zeevaartschool te Oostende; Carly, Adj. Rijkskommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart; Van Craeynest, directeur-generaal bij het Bestuur van Zeewezen; kapiteins-ter-zee Vandamme en De Griek; Claus, Nautisch Directeur bij het Loodswezen; Van Looke, nautisch-directeur Hoofdbestuur Zeewezen; Blomme, hoofdingenieur-directeur van de Zeevaartsinspectie; hoofdwaterschout Van Loo en Waterschout Vander Mijnsbrugghe; de directeurs van de vijf Visserijscholen van de kust; Wensch, secretaris van het Provinciaal Comité; commandant-Vlieger Emonts-Gast, bevelvoerder van het 40e Smd-Heli e.v.a.

De deelnemende vaartuigen waren de „Cdt. Fourcault”, de reddingboot R4 uit Oostende, de reddingboot uit Zeebrugge, het opleidingsschip voor de visserij O.29 „Broodwinner”, de zeemachteenheden „Herstal” en „Ekster”, de politiebuit van de Zeevaartpolitie en twee heli-copters, de O.1 en de O.3 van de Luchtmachtbasis te Koksijde. Een hele armada dus maar dat was wel nodig omdat, bij reddingoperaties, al die instanties betrokken zijn.

Eerst werden duikers neer gelaten vanuit de Seakingheli-copter aan boord van de „Cdt. Fourcault”, de „Ekster”, de „Herstal” en de „Broodwinner”. Een actie die bijzonder vlot verliep. Nadien werd gedemonstreerd hoe men het vaartuig verlaat om over te stappen in de pneuma-



Een duiker van de rescue-heli-copter van de Luchtmachtbasis te Koksijde wordt aan boord van de „Commandant Fourcault” gewonnen om deel te nemen aan de reddingoperatie.

Zie verder volgende bladzijde

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst
voor uw spaargeld

méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid




KREDIET A/D NIJVERHEID

verstandig sparen



BRUINHOF

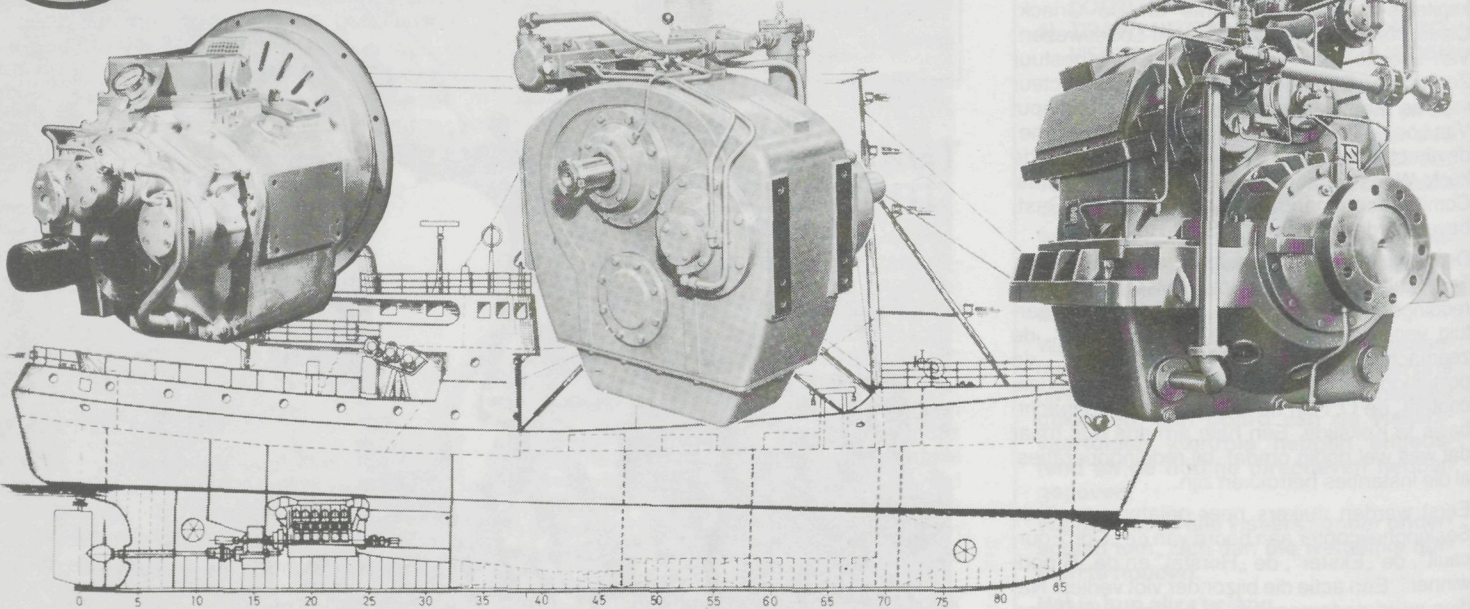
a  mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserij schepen

in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)



LOHMANN + STOLTERFOHT



BRUINHOF
2100 - DEURNE

SINT FREDEGANDUSSTRAAT 15-17
TEL (03) 324.34.65
TELEX : 31.835 BRUNOF

Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden 'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen tandwielen, slijtvaste oliedruklamelkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel manoeuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publiva

tisch opblaasbare reddingvloten. Acht dergelijke vloten werden ter beschikking gesteld door SKB en die vloten werden bemand, telkens door acht leerlingen van de diverse visserijsscholen. Telkens was ook een duiker aanwezig.

In totaal namen 122 leerlingen van de verscheidene visserijsscholen aan de oefeningen deel. Een belangrijk element is hierbij naar voren gekomen. Vroeger, en nu nog in het buitenland, ging men er van uit dat de evacuatie van een vlot bij middel van een heli-copter moest gebeuren met een neergelaten overkapping van het vlot. Nu is echter gebleken, en majoor-vlieger Emonts-Gast was daar gelukkig mee, dat betere resultaten worden bereikt met een opstaande overkapping. Zodoende wordt ondermeer minder tijd verloren bij het oppikken van de opvarenden uit het vlot.

Een ander aspect was het neerlaten van een speciaal Aviation vlot uit een heli-copter; aan

boord van dit vlot bevindt zich gelijk ook een duiker. Dat is bijzonder handig bij scheepsrampen waarbij de bemanning niet meer de tijd heeft gekregen het eigen vlot buiten boord te zetten. Het vlot wordt b.m.v. de heli-copter tot op zo'n drie meter van de waterspiegel neergelaten en vervolgens, samen met de duiker, in zee gedropt. Onmiddellijk zorgt de duiker voor het opblazen van het vlot. Verder is het zo dat de drenkelingen zich in geval van hulp door een Engelse heli-copter zelf moeten zien te verhelpen om de neergelaten lijn te grijpen. Dat kan natuurlijk problemen opleveren als de drenkeling gekwetst is of ten einde alle krachten waardoor hij de lijn niet kan grijpen. Bij ons, op de Luchtmachtbasis te Koksijde dus, werden speciaal duikers opgeleid die samen met de lijn worden neergelaten tot boven de drenkeling en aldus hulp kunnen bieden.

Al met al is het een zeer geslaagde demonstratie geworden die in waarachtige omstandighe-



Goeverneur Ollivier Vanneste toont interesse voor de radar. Of hij daarmee wat wijzer zal geworden zijn nopens de visserijproblematiek zal nog moeten blijken.

den is verlopen. Daarom ook wint deze demonstratie nog aan waarde. Het is trouwens de bedoeling om gelijkaardige gelegenheden niet tot die ene keer te beperken. Het plan werd opgevat om die demonstraties om de twee jaar te laten plaats grijpen terwijl ook al van uit Antwerpen felle interesse bestaat om ook daar zo'n actie op touw te zetten.

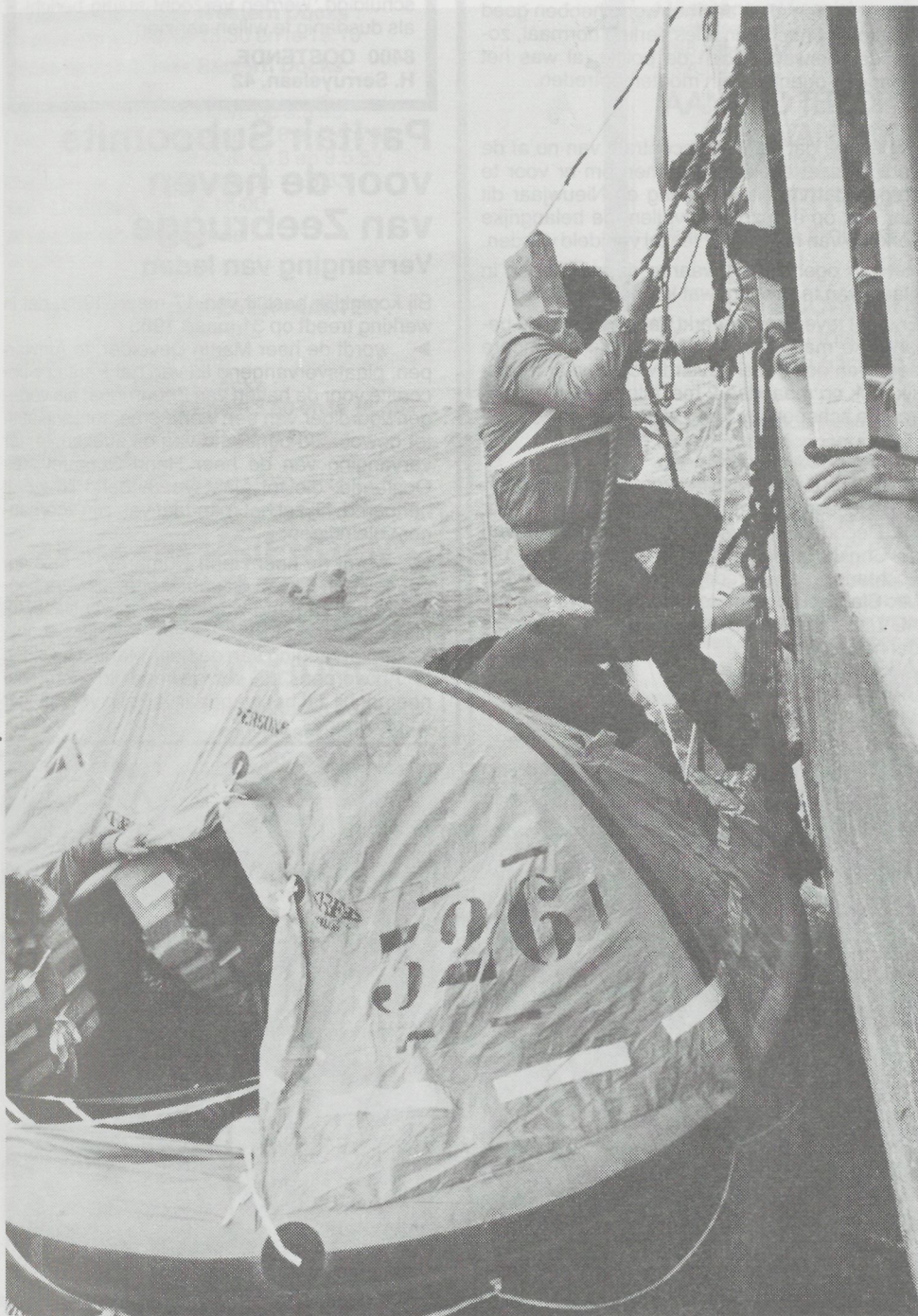
☆

Nadien greep in de Stedelijke Hotelschool een ontvangst met lunch plaats waarop ondermeer het woord werd gevoerd door eerste schepen Bonnel van Oostende, directeur Waeghe namens de onderwijsinstellingen, kapitein Van Eeckhoutte en bestendig afgevaardigde De Fauw. Allen spraken hun lof uit nopens het wel-slagen van de demonstraties en hadden be-zonder lof over voor kapitein Van Eeckhoutte die de verantwoordelijkheid droeg voor de totale coördinatie.

E.E.G.

■ Voor 1983 voor wat betreft de makreelstock van de westelijke Noordzee, zal het totaal vangkwotum met 30% teruggebracht worden en aldus slechts 258 duizend ton bedragen. Alhoewel de beslissing hieromtrent in de Commissie nog niet definitief gevallen is, zijn dit de te Brussel opgevangen inlichtingen. Hierdoor zou eveneens het aandeel van Groot-Brittannië, die traditiegetrouw de makreel altijd zowat als een eigen visserij beschouwde, van 220 duizend ton tot 150 duizend ton terugvallen. De Britse regering tracht dan ook er een alternatief plan door te krijgen te Brussel, door de totale vangstkwo-ta te doen verhogen, maar meer zones te laten verbieden voor de makreelvisserij met de seinenetten.

■ Indien Groot-Brittannië er in slaagt de E.E.G. er toe te brengen de in 1983 vrij te geven makreelkwota in de westelijke Noordzee van 258 tot 300 duizend ton te laten opvoeren, zou dit betekenen dat dit land dan 164 duizend ton makreel zou mogen vangen in plaats van 151 duizend ton. Met dit nieuw cijfer zou de Britse visserij zich dan kunnen tevreden stellen.



Leerlingen van de visserijsscholen demonstreren het overstappen van een vaartuig op het reddingvlot.

DE SYNDIKALE AGITATIE EN DE VERKOOP VAN VIS OP 2 MEI TE OOSTENDE

Onze lezers hebben in ons blad van vorige week kunnen lezen hoe een opruier van het A.C.V., de vislossers vorige week heeft willen doen bewegen op maandag 2 mei geen schepen te lossen omdat zij dit als de vervangingsdag wilden doen doorgaan der feestdag van 1 mei.

Het is elkeen bekend dat, nu meer dan ooit, de maandag de belangrijkste verkoopdag is van de week en dat die vervangingsdag dus om het even wanneer als betaalde feestdag kon genomen worden, zonder dus schade te berokkenen aan de reders, de vissers, de handel en ook de werknemers, die al zo weinig de gelegenheid krijgen om met een goed betaald loon naar huis te gaan.

Maar dat raakt de koude klederen niet van sommige syndikale opruiers, die willen tonen dat hun eisen wet moeten zijn en welke schade om het even wie ook berokkent, het hen niet aangaat, vermits zij toch rijkelijk door hun syndikaat als opruiers betaald worden en dat hun leden al of geen werk hebben voor hen van geen belang is, maar leden werven, ze opruien en de werkgelegenheid waarmee ze steeds zo hoog oplopen, naar de vaantjes schoppen, van groter belang is.

Het is een feit dat de verkoop te Oostende in de laatste jaren van 50 th. gedaald is en dat alle aangelegenheden dienen te baat genomen om werk te verschaffen.

De Oostendse havenautoriteiten en ook alle werkgevers beseffen dit ten volle en het dient gezegd, dat eindelijk niets onverlet wordt gelaten om de markt te doen heropleven, de scheepsherstellingen en de bouw te steunen, enz.

Het vervangen van de feestdag als betaalde verlofdag, was dus een kleinigheid en zou niemand schaden.

Ook de syndikale voorman van de socialisten, ex-schepen Dumarey, had er geen bezwaar tegen op voorwaarde, dat op andere feestdagen die op een zondag vallen, hetzelfde principe zou gehuldigd worden, wat gezond te noemen is en elkeen zou tevreden stellen.

Vorige week werden de werknemers, dus vislossers, hierop door de firma Van Waes, herhaaldelijk gewezen op bijeenkomsten door hen belegd.

Op deze bijeenkomsten was er maar één valse noot en het was deze van de syndikale leiders van het A.C.V., nl. de hh. Decorte, voorzitter van het A.C.V. der kust, de opruier van Zeebrugge en Claerhoudt van Oostende.

Waar te Zeebrugge de opruier Decorte het gemakkelijk had, daar de Rederscentrale Oostkust er geleid wordt door een Utterwulghé, die het zelfs de moeite niet achtte, zijn beheerraad noch de vishandelaars te raadplegen, was dit niet het geval te Oostende, waar de vislossersbazen hard van zich afbeten en voet bij stek hielden.

Vorige week donderdag viel dit dus niet in goede aarde bij de leiders van het A.C.V., niettegenstaande hun schepen, het belang hiervan had ingezien en zo hoorden we uit de mond van die-

zelfde Claerhoudt, dat hij bij de eerste gelegenheid de beste, de Rederscentrale een kol zou passen en dat hij dit en dat hij dat... allerlei bedreigingen die er niet op gericht waren, werk te verschaffen, maar op wraak verzind waren.

En dat noemt men de belangen van de werkmensen behartigen.

Wat er ook van zij, de havenkapitein had zondag de nodige maatregelen genomen om het lossen en verkopen in orde te doen geschieden en wat meer is, opgeroepen lossers op twee na, nl. de opruier Claerhoudt en de vislosser Mommerency van Nieuwpoort, broer van de burgemeester aldaar, waren allen aan het werk, hebben goed hun kost verdiend en alles verliep normaal, zodat de rijkswacht noch de politie, al was het maar één ogenblik, zijn moeten optreden.

Hopen we dat de Rederscentrale van nu af de nodige maatregelen zal nemen om er voor te zorgen dat vermits Kerstdag en Nieuwjaar dit jaar ook op een zondag vallen, de belangrijke verkoop van maandag niet zal verijdeld worden.

Het zijn ogenblikken waarop de werklieden in plaats van te doppen, wat kunnen verdienen.

Er dient tevens opgemerkt dat in Holland de belangrijke markt van IJmuiden, waar in andere bedrijven ook 1 mei gevierd wordt, waar mogelijk, ook op maandag 2 mei alle vis van aangevoerde schepen verkocht werd.

Of moeten de reders in het vervolg hun schepen om te lossen naar het buitenland zenden? Voor Mr. Decorte, wiens vrouw ook directrice is van de Christene Bankinstelling BAC te Heist die nochtans graag de reders als klant heeft en voor Mr. Claerhout, wiens loon toch zeker is bij het ACV, waar dit niet het geval is voor andere, is dat niet moeilijk.

Hun broodje is zeker.



De heer Willy Van Waes, van de Vislossersbond Van Waes, tijdens de uiteenzetting in de Oostendse vismijn van vorige week donderdag in aanwezigheid van een groot deel van de gevestigde vislossers.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van:

MIJNHEER

Fernand VERLEYE

Stichter „Zeevisgroothandel Verleye & Zoon pvba”

Echtgenoot van
Mevrouw Agnes DE CLERCQ

Geboren te Oostende op 23 december 1916 en overleden in het A.Z. te Gent op 29 april 1983.

De rouwdienst, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op de begraafplaats aan de Stuiverstraat zal plaats hebben op zaterdag 7 mei om 11 uur in de parochiekerk Sint Petrus en Paulus te Oostende.

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

8400 OOSTENDE,
H. Serruyslaan, 42

Paritair Subcomité voor de haven van Zeebrugge Vervanging van leden

Bij koninklijk besluit van 17 maart 1983, dat in werking treedt op 31 maart 1983 :

► wordt de heer Martin Devolder, te Antwerpen, plaatsvervangend lid van het Paritair Subcomité voor de haven van Zeebrugge, als vertegenwoordiger van een werknemersorganisatie, tot gewoon lid benoemd van dit subcomité, ter vervanging van de heer Henri Dumarey, te Oostende, die tot plaatsvervangend lid wordt benoemd; hij zal het mandaat van zijn voorganger voleindigen;

► wordt de heer Henri Dumarey, te Oostende, gewoon lid van dit subcomité, als vertegenwoordiger van een werknemersorganisatie, tot plaatsvervangend lid benoemd van dit subcomité, ter vervanging van de heer Martin Devolder, te Antwerpen, die tot gewoon lid wordt benoemd; hij zal het mandaat van zijn voorganger voleindigen.

PAKKETBOTEN OOSTENDE – DOVER

SCHEPEN

Voor de week van 8 tot 14 mei 1983

**Afvaarten uit Oostende
naar Dover Western Docks :**

Dagelijks te 10.05 en te 14.50

Dagelijks te 07.35 behalve op 8 en 14.5.83

Afvaarten uit Oostende

naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 00.01 behalve op 8.5

Dagelijks te 06.00 behalve op 8 en 9.5.83

Dagelijks te 18.00 en te 20.00 behalve op
14.5.83

Op 12.5.83 bijk. afv. te 12.00

Op 14.5.83 bijk. afv. te 21.00

Afvaarten uit Oostende

naar Folkestone :

Dagelijks te 01.30 en te 05.15

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00

Dagelijks te 04.00, behalve op 8.5.83

Dagelijks te 07.00 behalve op 8 en 14.5.83

Dagelijks te 10.00 behalve op 8 en 9.5.83

Dagelijks te 22.00 behalve op 14.5.83

Op 12.5.83 bijk. afv. te 16.00

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45

UURTABEL DER OVERVAARTEN : JETFOIL

Afvaarten uit Oostende

naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40, 11.50, 13.50 en te 16.35

Afvaarten uit Dover Western Docks

naar Oostende :

Dagelijks te 10.35, 13.20, 15.20 en te 17.50

MET DE VRIENDEN VAN HET NATIONAAL VISSERIJMUSEUM NAAR DUISBURG

Op zaterdag 4 juni organiseren de Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum te Oostduinkerke een groepsreis naar Duisburg in Duitsland. Reeds in juni 1980 werden tussen het Visserijmuseum en het „Museum der Deutsche Binnenschiffahrt“ vriendschappelijke betrekkingen aangeknoopt ter gelegenheid van de tentoonstelling die toen aldaar gehouden werd in het kader van „Belgien zu Gast“ en waarop het Visserijmuseum aanwezig was. De reis omvat ondermeer een bezoek aan het Museum voor de Binnenscheepvaart, een rondvaart met een luxe-schip in de haven van Duisburg die aangezien wordt als de belangrijkste binnenhaven ter wereld en een ontvangst in het museumschip „Oscar Huber“.

De kostprijs voor die reis – alles inbegrepen – bedraagt 875 fr. en er moet vooraf ingeschreven worden door storting van voornoemd bedrag op bankrekening 280-0282830-15 van „De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum“, te Oostduinkerke. De inschrijvingen blijven beperkt tot 54 personen en wordt afgesloten op 24 mei as. De geïnteresseerden moeten zich dus binnen de kortste keren melden.

FINANCIËLE RUBRIEK



EBES

VERENIGDE ENERGIEBEDRIJVEN
VAN HET SCHELDELAND

Naamloze Vennootschap

Maatschappelijke zetel
Mechelsesteenweg 271
2018 Antwerpen
H.R.A. nr. 294

Administratieve Zetel
Wetenschapsstraat, 31
1040 Brussel
H.R.B. nr. 267.922

AANBOD TER OPENBARE INSCHRIJVING VAN 2.000.000 NIEUWE MAATSCHAPPELIJKE AANDELEN MET FISKALE VOORDELEN

Verhouding: 1 nieuw aandeel voor 8 bestaande
aandelen

Inschrijvingsprijs: F 1900

Inschrijvingsperiode:
van 6 tot en met 26 mei 1983.

De vennootschap heeft de verbintenissen voorzien door de KB's nr. 15 en 150 aangegaan om aan de nieuwe maatschappelijke aandelen de fiscale voordelen te verlenen die door de besluiten voorzien zijn en in het uitgifteprospektus nader omschreven zijn. Het voorkeurrecht is vertegenwoordigd door de koepon nr.42 afgeknipt van de oude maatschappelijke aandelen; het zal goedgekeurd worden ter beurse van Brussel, Antwerpen en Luxemburg van 6 tot en met 25 mei 1983.

De opneming van de nieuwe maatschappelijke aandelen zal in de officiële notering van deze beurzen aangevraagd worden. De inschrijvingen kunnen ingediend worden aan de loketten van de zetels en agentschappen van de:

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ
BANK BRUSSEL LAMBERT
BANK VAN PARIJS EN DE NEDERLANDEN BELGIE
KREDIETBANK
THE ROYAL BANK OF CANADA (Belgium)
BANK DEGROOF
BANQUE GENERALE DU LUXEMBOURG
BANQUE INTERNATIONALE TE LUXEMBURG
BANQUE BELGE LTD (London)

alwaar prospectussen met inschrijvingsbiljetten
kunnen verkregen worden.

De door de wet voorgeschreven nota werd op 28 april 1983 neergelegd ter Griffie van de Rechtbank van Koophandel te Brussel.

Apollinaris

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

IERLAND

■ Volgens nieuwe voorstellen die uitgewerkt worden in de E.E.G.-Commissie te Brussel, zou het Ierse makreelkwotum eveneens verminderd worden en teruggebracht met een hoeveelheid van 25 duizend ton. De biologen hebben reeds meermaals gewezen op de overbevissing op de makreel en het algemeen totaal kwotum moet dan ook teruggebracht worden, waarbij vooral Nederland, Groot-Brittannië en dus ook Ierland van hun individueel kwotum zullen afgenomen worden. Intussen heeft de Ierse Redersorganisatie reeds de strijdbijl opgegraven tegen deze te verwachten vermindering van het Ierse makreelkwotum ten strijde te trekken.

S.V. SCAP

Rederscoöperatieve voor bevoorrading aan de Zeevisserij
Hendrik Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden van de maatschappij worden er aan herinnerd dat de statutaire algemene vergadering van de maatschappij zal doorgaan heden **vrijdag 6 mei 1983 om 15.00 u.** in de grote cafétaria van het Sportkompleks „Ter Polder”, Spuikomlaan 21 te Bredene.

SCHIPPERS, OPGEPAST!

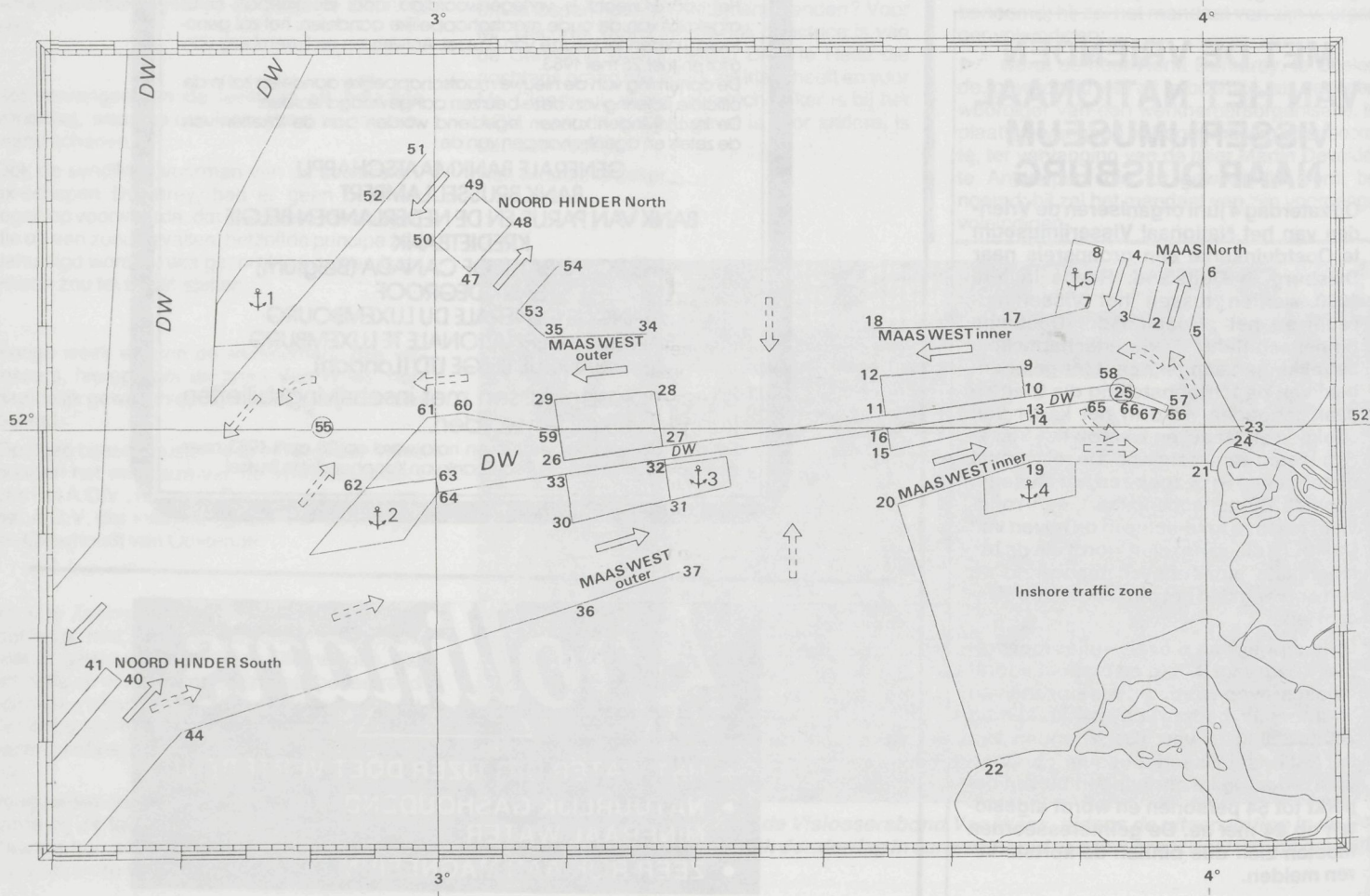
NIEUWE ROUTERINGSMAATREGELEN NABIJ HOEK VAN HOLLAND EN NOORDHINDER

Wij vestigen er de aandacht van de schippers op dat er met ingang van 11 mei a.s. om 12 uur nieuwe regelingen voor routing van schepen in het Zijl gebied van de Noordzee van kracht worden en die aanvaard werd door I.M.O. Deze nieuwe reglementen hebben betrekking op volgende gebieden:

- het VSS „Noord Hinder Noord”;
- het VSS „Noord Hinder Zuid”;
- het VSS „Maas West Buiten”;
- het VSS „Maas West Binnen”;
- het VSS „Maas Noord”;
- een zone voor kustverkeer (aan de SE-zijde van het VSS „Maas West Binnen”;

- de voorzorgsgebieden „Maas” en „Knooppunt Noord Hinder” (Noord Hinder Junction);
- gebieden die dienen te worden gemeden, t.w. N van Maas Center Boei en een gebied dat samenvalt met de positie van lichtschip Noord Hinder;

Onderstaand geven wij een kaart weer waarin de nieuwe situatie is aangegeven. De gezagvoerders van de vaartuigen worden ten zeerste aangeraden de nieuwe uitgaven van de betreffende kaarten tijdig aan boord te hebben. De bestaande kaarten dienen tot de datum van invoering van de nieuwe verkeersscheidingsstelsels naast de nieuwe kaarten te worden gebruikt.



IS DE OOSTENDSE SPUIKOM EEN NATUURLIJK MILIEURIJKDOM ?



Er zijn heel zeker weinig mensen die beseffen wat de Spuikom, ingesloten tussen de wijk Opex en de afvoerarm van de Noord-Ede, kant Sas-Slijkens, aan natuurlijk milieurijkdom betekent of kan betekenen. De meesten lopen hieraan onverschillig voorbij. Nochtans leren we uit een tussenkomst van het Oostends gemeenteraadslid Marc Vanhecke, dat professor Persoons van de Rijksuniversiteit van Gent de desbetreffende spuikom, met zijn bijna 90 ha wateroppervlak, als het rijkste natuurlijk milieu in zijn soort beschouwt.

Met Marc Vanhecke gaan we dan ook ten zeerste akkoord dat het er voor Oostende en het gewest in de eerste plaats op aankomt, dit natuurgebied te beveiligen en in stand te houden. We voegen er zelfs aan toe dat men in deze uitgestrekte wateroppervlakte het natuurleven moet bevorderen en stimuleren.

Wat de beveiliging betreft komt het er natuurlijk in de eerste plaats op aan, het water en het milieu zuiver te houden. Dit houdt in dat er absoluut geen afval- en/of rioolwater in de spuikom mag of kan terecht komen en dat het omgekeerd mogelijk moet zijn, op gepaste tijden het water in de spuikom aan te vullen met zuiver zeewater of het water te vervensen om het mineraal en zoutgehalte op peil te houden voor de daar levende flora en fauna. Dit is zeker niet zo gemakkelijk als men op het eerste gezicht geneigd zou zijn te denken, want men moet duidelijk weten wanneer dit moet gebeuren, hoe en op welke manier. Dat is in feite het werk van een marine-bioloog. In dit verband zou, zonder dat dit aanleiding zou geven tot kosten, ons Rijksstation voor de Zeevisserij kunnen ingeschakeld worden. Daar beschikt men over een keurkorps van marine-biologen en over de nodige onderzoekingsapparatuur. Behalve de afvalwateren die in de spuikom niet terecht mogen komen, moet eveneens belet worden dat aan sluisstortingen wordt gedaan. Hiertoe moeten er minstens een paar maatregelen getroffen worden in de zin van het plaatsen van vuilnis- en opvangbakken en het houden van een controle over illegale stortingen of, indien dit reeds gebeurt, een verscherping van deze maatregel.

Als men nu eenmaal zou kiezen voor een uitbouw van de natuurlijke rijkdom, dan is men verplicht consequent in die richting door te drukken en ook trachten watervogels en waterwild aan te trekken. Dit is echter slechts mogelijk wanneer

men hiertoe de mogelijkheden schept of helpt scheppen. Een eerste vereiste in die zin ware dan natuurlijk het afschaffen of het beperken van het gebruik van minstens een gedeelte van de spuikom voor de recreatiedoeleinden zoals deze thans opgevat zijn. Het is inderdaad duidelijk dat men nooit tot een uitbouw van waterwild zal komen wanneer men het surfen en het zeilen, minstens over de ganse spuikom toelaat. Anderzijds moeten er dan in de spuikom eveneens een vluchtoord, verblijf- en broedplaatsen ingericht worden voor waterwild. Dit kan slechts gebeuren door het kunstmatig aanleggen van eilandjes met struikgewas. De spuikom is groot genoeg hiervoor en de enkele eilandjes die men er zou aanleggen zouden voor niemand hinderlijk zijn. Het zou de spuikom integendeel een mooi uitzicht geven, terwijl dit nu eerder een eentonig uitzicht heeft. Indien men deze proef zou wagen, dan kan men hiermede beginnen langs de meest noordelijke kant. Het gedeelte

dat hierdoor zou onttrokken kunnen worden aan de surfers en zeilbootjes zou werkelijk gering zijn, des te meer omdat aan deze zijde het water een zeer geringe diepte heeft. Dit houdt tevens in dat het aanleggen van struikgewas-eilandjes evenmin een zeer kostelijke operatie zou worden:

In dit verband vernemen we dat de gemeenschapsminister Lenssens er wel voor te vinden zou zijn enkele milieuwerkers ter beschikking te stellen indien nog aan een paar voorwaarden zou voldaan worden. Anderzijds beschikt Oostende over een speciale ecologische dienst, die hieraan haar volle medewerking zou kunnen verlenen zodanig, dat er zelfs met de tijd een prachtig natuurreservaat zou kunnen ontstaan dat een aantrekkingspool zou kunnen worden voor de streek, terwijl de spuikom nu, zoals we hierboven reeds schreven, een eerder desolaat en zeker geen aantrekkelijk uitzicht biedt.

Maar dan moet er ook voor gezorgd worden dat het ene rioolverlaat dat er nu nog uitmondt, afgeleid wordt naar de achterhaven ter hoogte van de yachtclubs, hetgeen geen hinder zou uitmaken voor de yachtjes die hun winterslaap doen.

Of al die maatregelen zullen genomen worden, valt te betwijfelen.

We hebben een Rijksstation met een stel ambtenaars en biologen.

Een interessante zaak, maar niet om er een tiental professors en andere aangestelden toe te laten miljoenen franken staatsgelden te verkwisten zoals ze nu doen.

We hebben een Rijksstation, dat ons jaarlijks veel geld kost.

Daarnevens, om aan professorale genoegens te voldoen, is er een Zeewetenschappelijk Instituut, welke sedert meer dan 50 jaar bestaat, maar waarvan we het praktisch nut in de laatste 20 jaar ten zeerste betwijfelen.

BIJNA EEN ONGELOOFLIJK VERHAALTJE!

De marinebiologen Robert L. Down en Dr. Joseph M. Trefethen, voorzitter van de afdeling Geologie aan de Maine-Universiteit uit de Verenigde Staten hebben bij marine-onderzoekingen een onverwacht iets kunnen medemaken. Beiden deden aan laagwater-waarnemingen toen zij plots gekonfronteerd werden met een school jonge haringen van ten hoogste een paar honderd eenheden, die bij elkaar gehouden werden door slechts een twaalftal makrelen, op de manier zoals de herdershonden de schapekudden bij elkaar houden. Van zodra enkelingen uit de haringschool achterbleven of een andere kant op wilden, werden zij door één makreel terug bij de school gejaagd. De makrelen die rond de school zwommen, hielden aldus de jonge haring samen. Nu en dan schoot er dan plots een makreel in de school, snapte een jonge haring, ging terug zijn positie innemen, terwijl hij zijn prooi verorberde. Dit ging zo door om beurten en slechts makreel per makreel.

We kunnen ons dan ook afvragen hoe en op welke manier de makrelen onder elkaar tot dergelijke verstandhouding komen, hoe zij onder

elkaar communiceren, en of er een leiding bestaat, enz. Natuurlijk dat er in dit geval sprake moet zijn van instinkten en aangeboren reflexen, maar toch is het gewis, zelfs voor deze beide onderzoekers een onverwachte en zeer rijke ervaring geworden.

Wij zelf moeten dan ook besluiten dat we nog niet alles weten over het onderwaterleven van de vissen, het communiceren onder elkaar en zo meer. Dat er een communicatie onder elkaar moet bestaan, leidden de onderzoekers af uit het feit, dat er geen blunders begaan werden door de, als herders optredende makreel en slechts één per één, een jonge haring als prooi ophaalde, niettegenstaande de makreel rondom de school zwom en zij elkaar niet in het oog konden houden. Het is duidelijk dat de school jonge haring uit elkaar zou gestoven zijn, zo alle makreel samen zich op hun prooi zouden geworpen hebben. Daarom bleven de overige elf telkens van wacht! Hoe de vissen het nog niet uitgekend hebben, zoals bij het wild dat in groep leeft, telkens een schildwacht uit te zetten om de komst van de vaartuigen en het net aan te kondigen, moet dan voor ons een raadsel blijven.

Gullevisiers

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

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

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)

**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

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 -

HULP IN NOOD, sv.

Onderlinge verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen
Hendrik Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

STATUTAIRE ALGEMENE VERGADERING

De leden van de maatschappij worden er aan herinnerd dat de statutaire algemene vergadering van de maatschappij zal doorgaan heden **vrijdag 6 mei 1983 om 16.30 u.** in de grote cafétaria van het Sportkompleks „Ter Polder”, Spuikomlaan 21 te Bredene.

VISGROOTHANDELAAR FERNAND VERLEYE IS NIET MEER...!

In het A.Z. te Gent overleed op 67-jarige leeftijd de heer Fernand Verleye, een van de voornaamste visgroothandelaars van Oostende. Fernand Verleye is geboren op 23 december 1916 en op 29 april jl. verloor hij de ultieme strijd nadat hij gans zijn leven keihard had gewerkt om uiteindelijk een bloeiend bedrijf te runnen. De historiek van het bedrijf Verleye gaat overigens ruim 140 jaar terug, want Fernand Verleye was de derde generatie en nu is zoon Redgy Verleye al de vierde in lijn.

Fernand Verleye begon met niks, zegde hij destijds zelf. Vader Verleye was wel een begoederd man maar Fernand was te fier om hem wat geld te vragen. 500 fr. was zijn hele bezit toen hij van start ging. Zijn eerste geld in de vishandel verdiende hij met verse paling, die hij kocht van de vissers die bedrijvig waren in de Noord Ede en de Spuikom. Deze werd dagelijks met de fiets opgehaald en nadien in blikken koffers, per trein, naar Brussel verzonden. Intussen was ook de korporatie afgeschaft en was het makkelijker om aan zeevis en garnaal te geraken. Meteen kende de handel van

Fernand Verleye een grote bloei. Vooral de garnaalhandel draaide op volle toeren. Soms stonden 70 tot 80 vrouwen te wachten op garnaal om thuis te pellen. Tegen een vastgesteld uur moest de gepelde garnaal dan binnen gebracht worden waarop ze onmiddellijk, verpakt, met de laatste trein naar Brussel werd gestuurd. In die tijd stond Fernand Verleye per dag 18 tot 20 uren paraat want toen had hij nog geen personeel ter beschikking. Wel was er zijn vader, die een handje toestak maar die man deed dat toen pro deo. Daarom ook heeft Fernand Verleye altijd een grenzeloze bewondering gehad voor zijn vader. Door de buitenlandse concurrentie verminderde de garnaalhandel maar de vishandel ging met sprongen de hoogte in. Hij zocht dus naar andere verkoopplaatsen en kwam in Gent terecht. In die tijd trok Fernand Verleye ook naar school om zich verder te bekwamen in de visstiel en zo werd hij ondermeer onder-voorzitter van de Beroepsvereniging der Vishandelaars te Gent. In die functie heeft hij toen enorm veel gepresteerd om de vis te propageren. Er werden ondermeer voetbalwedstrijden ingericht, visweken, het openbaar bereiden van vis, enz. Men kan het hem nu nadoen.

Fernand Verleye versaaagde nooit! Samen met zijn vrouw, die voor hem een enorme steun betekende en later zijn zoon Redgy, bouwde hij zijn bedrijf verder uit tot hetgeen het nu is, met name een van de meest bloeiende vishandelszaken van de kust. Er waren pakhuizen te Oostende, Zeebrugge en Gent die met grote bekwaamheid geleid werden.

Nu Fernand Verleye wat had kunnen genieten van zijn noeste arbeid, werd hij door ziekte getroffen en verloor hij uiteindelijk de allerlaatste strijd. Met hem verliest het visserijbedrijf een goed man, een dienstvaardige vriend en een joviale kerel. Zaterdag as. wordt Fernand Verleye naar zijn laatste rustplaats gedragen.

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



BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: OP WELKE WIJZE KAN IK GELDIG MIJN TESTAMENT MAKEN?

ANTWOORD:

De meest bekende is voorzeker die van het „openbaar testament”. Het predikaat „openbaar” doet geenszins op het feit, dat zijn inhoud aan de nieuwsgierigheid van het publiek wordt prijsgegeven, maar houdt wel verband met de „openbare ambtenaar”, nl. de notaris, die in zijn verwezenlijking een belangrijk aandeel heeft. Dit testament wordt inderdaad door de erflater gedikteerd of voorgezegt aan een of twee notarissen; indien er slechts één notaris is, dan wordt hij bijgestaan door twee getuigen. De notaris tekent de tekst op, zoals hij door zijn cliënt wordt geuit. Hij mag hem wel vragen zijn gedachte te verduidelijken; hij mag hem ook wijzen op bepaalde gevaren, die de voorgestelde formulering inhoudt. Deze vorm is alleszins de veiligste, vermits de testamentmaker bestendig over de ervaring van een bekwame jurist beschikt en deze tevens voor de geldigheid van de akte verantwoordelijk is.

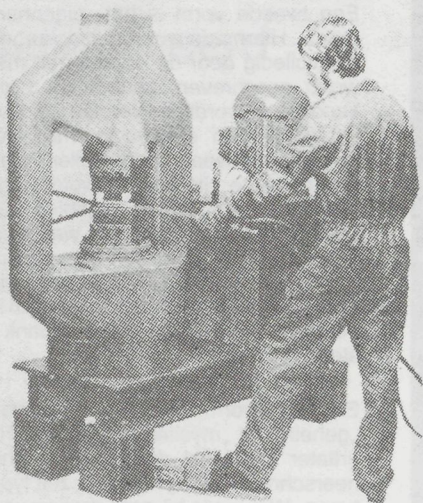
Een tweede vorm is het „eigenhandig testament”. Hiermede wordt een dokument bedoeld dat volledig door de erflater zelf met de hand wordt geschreven, gedagtekend en ondertekend. Meer wordt niet vereist. Deze vorm is dus vrij soepel en eenvoudig, maar juist daarin schuilt het gevaar. De opsteller meent vaak op de hoogte te zijn van de wetgeving, hetzij op burgerlijk, hetzij op fiscaal gebied; later kan blijken dat hij zich vergist heeft, wat fataal kan worden voor zijn legatarissen. Bovendien is het niet voldoende geweten, dat de uitvoering van dit soort testament, na het overlijden, in ieder geval de tussenkomst van de rechtbank veronderstelt.

Een derde vorm, eerder zelden toegepast, is het „geheim” of „mystiek testament”. Hier kan de erflater zijn tekst door iemand anders laten neerschrijven, of hij kan hem zelf typen of laten typen. Wel moet hij zorg dragen voor dag- en ondertekening. Dit testament wordt dan onder omslag aan een notaris overhandigd, in tegenwoordigheid van twee getuigen (ofwel aan twee notarissen). De omslag wordt dan zorgvuldig verzegeld, zodanig dat zijn inhoud niet kan vervangen worden. Verder vermeldt de notaris op de omslag zelf de verklaring van de erflater, dat de ingesloten tekst wel degelijk zijn uiterste wil vertegenwoordigt. Deze „akte van superscriptie” — zoals het heet — wordt door de erflater ondertekend alsook door de beide getuigen en door de notaris(sen). Sommigen oordelen dat deze vorm van testament zou mogen afgeschaft worden, omdat zij verouderd is. In feite kan zij soms wel nuttig zijn, onder meer wanneer de tekst te lang is om eigenhandig te worden geschreven of gedikteerd.

Een openbaar en een geheim testament worden steeds door de notaris aangegeven aan het Centraal Register (C.R.T.) te Brussel, waar alle uiterste wilsbeschikkingen gecentraliseerd worden, hetgeen de opsporingen vergemakkelijkt. Een eigenhandig testament kan slechts in dat register opgenomen worden, zo het in bewaring wordt gegeven aan een notaris.

Informatie overgemaakt door de Nederlandstalige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen, Bergstraat 30-32 te 1000 Brussel.

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

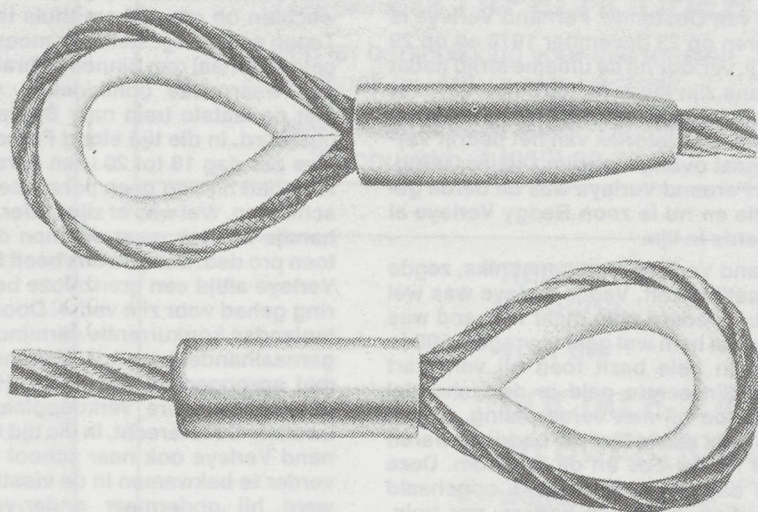


**UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL**

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



**VÅR PRESSMETOD ÅR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE**

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

**REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN
BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.**

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

**☎ SCAP (059) 32 29 51
32 09 31**

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Een normale verkoopweek waar elke dag een behoorlijke hoeveelheid vis aangevoerd werd. Ook woensdag werd nog een zestal vangsten aangeboden. Een redelijk verscheiden aanvoer waarin alleen de Monkey Bank ontbrak. Het moet zijn dat daar momenteel weinig te vangen is. Enkele schepen zijn al voortijdig terug binnengelopen en maken zich gereed voor de spanvisserij op gul. Een nieuw seizoen gaat dus beginnen. Een kleine vangst van IJsland werd behoorlijk duur verkocht maar bracht toch te weinig op. Ook daar valt momenteel niet veel te rapen.

De kustvisserij moest wegens de weersomstandigheden het wat kalmer aan doen. Op het einde van de voorgaande week wel nog grote vangsten, maandag echter geen enkele vangst, dinsdag een zestal

De prijzen zijn voor de meeste soorten op een behoorlijk peil gebleven. Sommige soorten waren zelfs bepaald duur. Zo kabeljauw en gul, pollak en haai. Kabeljauw kreeg tot 109 fr, de grote gul tot 90 fr het kg. Pollak schommelde gewoonlijk rond de 63 fr. Leng deed het minder goed en werd verkocht tussen 32 en 44 fr. Haai noteerde opnieuw tot 60 fr en meer. Voor schol is de prijs eveneens renderend gebleven. De grote platen liepen op tot 63 fr en andere sorteringen kregen tussen 35 en 58 fr. Platjes gingen weg tegen zo wat 26 fr het kg.

Voor tong is de prijs teruggelopen. Alleen lapen en grote tong blijven boven de 200 fr. Vanaf de driekwartsortering tot en met de kleinste soort noteerden we prijzen tussen 155 en 170 fr. Dinsdag kregen vooral de kleine soorten stijgende prijzen en kreeg voor/kleine tong weer tot bij de 190 fr. Een paar grote rogvangsten, werden aan goede prijzen verkocht, maandag toch een stuk meer dan dinsdag. Keilrog maandag tot 125 fr, grote rog tot bij de 100 fr, dinsdag waren die prijzen respectievelijk 105 en 85 fr.

Grote wijting ligt nog steeds goed in de markt en krijgt voortdurend rond de 40 fr. Kleine sortering varieerde tussen 920 en 1.350 fr, volgens de kwaliteit.

Een vangst kreeftjes ook op de dinsdagmarkt, waarvoor goede prijzen betaald werden. Grote sortering tot 280 fr, kleine rond de 220 fr, heel/kleine aan 128 fr het kg.

WEST				
O.114	13	240		521.121
O.232	15	250		692.042

DINSDAG 3 MEI

KANAAL				
N.36	10	100	2500	1.289.490
O.518	10	70	2000	768.771
O.369	15	250	500	816.677

WEST

O.128	12	220		482.970
O.309	6	70		226.329
N.597	8	200		476.080
N.708	10	300		682.253

KREEFTENPUT

N.41	9	50	1500	469.516
------	---	----	------	---------

NOORD

Z.424	10	200	500	469.516
-------	----	-----	-----	---------

WOENSDAG 4 MEI

NOORD

O.108	12	160	900	542.521
-------	----	-----	-----	---------

WEST

O.306	10	230		420.823
-------	----	-----	--	---------

O.274	8	165		294.553
-------	---	-----	--	---------

O.279	8	170		320.417
-------	---	-----	--	---------

O.285	8	125		309.036
-------	---	-----	--	---------

O.26	7	170		247.660
------	---	-----	--	---------

IJSLANDSE VISSOORTEN

	2-05			
Gr. schelvis	62,00/	66,00		
Mid. schelvis	48,00/	60,00		
Kl. schelvis	34,00/	40,00		
Kabeljauw	72,00/	80,00		
Gul	51,00/	73,00		
Wijting				
Schaat	81,00/			
Zeebaars	51,00/	55,00		
Witte leng	30,00/			
Blauwe leng				
Schartong	40,00/			
Heilbot	200,00/	289,00		
Koolvis	31,00/	34,00		
Hondstong	62,00/			
Zeewolf	53,00/			
Staart	194,00/			

Verwachtingen

VRIJDAG 6 MEI

Kust : Z.300 (3.500 tong)
Kanaal : O.705
West : O.51 (95 vis - 3.000 tong)
Noodzee : O.318 (550 m. t.t.z. 260 schelvis, 190 krab, 75 rog)

MAANDAG 9 MEI

Noop Head : O.129 (550 m. waarvan 350 haai)
Kanaal : O.303, Z.583, O.206, O.141, O.118
West : N.3, O.229, O.127, O.123, N.736

DONDERDAG 10 MEI

West : N.709, Z.502

WOENSDAG 11 MEI

Kanaal : Z.499 (vermoedelijk)
Noordzee : O.243/N.752

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 28 APRIL 1983

Z.512	K	1.000	110	8	568.820
Z.418	KN	3.500	120	17	870.547
Z.16	W	2.200	150	9	889.292
N.15	W	3.700	280	13	1.783.262
Z.402	KRP	—	60	11	437.780
Z.578	—	300	20	—	309.612
					4.859.313

VRIJDAG 29 APRIL 1983

Z.484	W	2.000	120	—	751.379
Z.509	KRP	—	100	10	425.105
Z.474	W	800	40	7	280.730
Z.181	KRP	—	80	13	487.245
Z.46	W	5.000	300	15	1.954.890
Z.12	K	700	60	7	283.330
Z.533	W	100	40	—	289.030
Z.506	W	800	200	—	1.526.295
Z.400	K	500	20	—	240.010
Z.471/472	K	—	—	—	206.910
Z.201/601	K	—	—	—	178.550
					6.623.474

ARM.46

629.930
7.253.904

DINSDAG 3 MEI 1981

Z.568	W	600	50	9	292.570
Z.30	N	400	170	8	638.490
Z.289	W	1.500	60	3	669.970
Z.596	W	2.500	150	14	747.770
Z.189	KN	3.500	190	19	1.079.110
O.313	N	—	160	5	420.480
Z.584	W	2.000	100	10	862.283
Z.200	KN	4.700	300	23	1.262.440
Z.55	K	700	20	2	221.630
Z.98	KN	3.500	330	18	1.801.130
Z.563	W	600	90	12	381.090
					8.376.963

VRIJDAG 4 MEI 1983

Z.560	W	—	15	3	47.220
Z.186	KN	3.000	300	16	1.555.210
Z.89	W	3.500	250	12	1.486.551
Z.60	KN	2.000	250	16	1.484.156
Z.582	W	400	40	11	314.880
Z.580	K	1.600	40	10	410.760
					5.298.777

NIEUWPOORT

DONDERDAG 28 APRIL 1983

VIS				
N.782		157 kg.		18.220 fr.

VRIJDAG 29 APRIL 1983

VIS				
N.88		732 kg.		121.063 fr.
N.720		1.530 kg.		250.598 fr.
N.211		624 kg.		107.326 fr.
N.551		509 kg.		82.941 fr.
N.349		691 kg.		114.951 fr.

(Vervolg op blz. 15)

dag vis tong

VRIJDAG 29 APRIL

KANAAL				
O.33	20	190	6500	1.689.102
Z.34	20	70	5000	1.068.403
WEST				
Z.53	12	115	3000	953.821
Z.50	6	100	1500	603.619
O.134	14	285		526.850
O.135	14	200		357.750

MAANDAG 2 MEI

IJSLAND				
O.317	18	440		1.149.903
KANAAL				
Z.483	16	80	5700	1.331.338
O.83	16	35	4000	1.090.526
N.719	15	250	700	842.138
Z.39	14	300	2000	2.628.483
Z.19	14	100	6000	1.509.539
O.231	17	180	6000	1.883.000
Z.43	14	250	3000	1.392.750

BESCHERMKLEDIJ

en

Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

H. Baelskaai
8400 OOSTENDE
Tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31
Telex 81.229

Ook

voor AANNEMERS,
INDUSTRIELEN
en WERKGEVERS



ROLAND
OOSTENDE

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 58
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :
S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog
te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS

PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
DUFFLE COATS gevoerd
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

(Vervolg van blz.13)

N.575	2.279 kg.	292.506 fr.
N.22	1.267 kg.	201.469 fr.
N.700	1.550 kg.	274.004 fr.
N.710	1.105 kg.	179.930 fr.
N.788	483 kg.	83.634 fr.

GARNAAL

N.106	129 kg.	16.987 fr.
N.782	158 kg.	18.624 fr.

ZATERDAG 30 APRIL 1983

GARNAAL

N.106	123 kg.	14.281 fr.
N.782	155 kg.	19.228 fr.

MAANDAG 2 MEI 1983

VIS

N.346	2.334 kg.	111.380 fr.
N.172	2.488 kg.	116.929 fr.
N.706	6.501 kg.	309.507 fr.
N.723	7.533 kg.	327.272 fr.
N.720	925 kg.	154.175 fr.
N.211	493 kg.	80.906 fr.
N.551	738 kg.	117.227 fr.
N.590	1.460 kg.	254.760 fr.
N.575	826 kg.	106.003 fr.
N.349	827 kg.	156.140 fr.
N.700	983 kg.	175.956 fr.
N.710	381 kg.	62.131 fr.
N.788	750 kg.	131.453 fr.
N.88	465 kg.	81.512 fr.
N.22	1.348 kg.	233.269 fr.

Vier vaartuigen van de West en elf kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Ongeveer 19.000 kg. westvis en 9.000 kg. tong werden gelost voor een totale brutowaarde van 2.418.630 fr. Tong nr. 1 kreeg 216 à 226 fr./kg. en tong nr. 2 240 à 246 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong werd tegen 153 à 160 fr./kg. betaald en tong nr. 4 of fruitong tegen 158 à 168 fr./kg.

Men noteerde de tong nr. 5 tegen 168 à 174 fr./kg. en de kleine tong tegen 148 à 170 fr./kg. Grote tarbot bekam 354 à 368 fr./kg., middenslag tarbot 240 à 290 fr./kg., varia 170 à 185 fr./kg. en griet 240 à 280 fr./kg. Tongschar haalde 90 à 140 fr./kg., rode soldaten 100 à 105 fr./kg., roodbaard 75 à 85 fr./kg. en koningsvis 216 à 222 fr./kg.

Grote pladijs werd tegen 60 à 65 fr./kg. aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3.500 à 3.700 fr. de ben en visjes tegen 1.600 à 1.750 fr. de ben. Kabeljauw boekte men tegen 4.500 à 4.700 fr. de ben en gul tegen 2.300 à 3.500 fr. de ben. Voor grote wijting werd 2.100 à 2.300 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 1.150 à 1.250 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2.100 à 2.250 fr. de ben en kleine zandschar 1.450 à 1.500 fr. de ben.

Rog, die in zeer geringe mate werd aangevoerd bekam 85 à 95 fr./kg. Voor doorn- of speurhaai werd 3.300 à 3.500 fr. de ben betaald en voor knorhaan 1.700 à 1.850 fr. de ben. Vanwege de handelaars werd een ruime belangstelling genoteerd en alle prijsnoteringen mochten lonend genoemd worden.

WOENSDAG 4 MEI 1983

VIS

N.590	681 kg.	106.260 fr.
N.575	661 kg.	78.904 fr.
N.22	518 kg.	97.448 fr.
N.710	287 kg.	55.981 fr.
N.788	114 kg.	22.071 fr.
N.720	682 kg.	125.675 fr.

Het stormweder der voorbije dagen verhinderde de kustvisserij haar bedrijvigheid naar behoren uit te oefenen. Slechts zes vaartuigen losten op de woensdagmarkt hun slechte weervangst. Tong nr. 1 kreeg 228 à 234 fr./kg. en tong nr. 2 238 à 250 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 182 à 190 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 185 à 195 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 186 à 195 fr./kg. en kleine tong 175 à 193 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 355 à 370 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 280 fr./kg., varia tegen 120 à 140 fr./kg. en griet tegen 240 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 45 à 55 fr./kg. genoteerd, middenslag- of drielingpladijs tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 1.750 fr. de ben.

GETIJDEN TE OOSTENDE

9 maandag	1113	444	0524	090
	2325	434	1742	097
10 dinsdag	1153	460	0607	073
	2359	452	1820	079
11 woensdag	—	—	0642	058
	1226	473	1854	066
NM 12 donderdag	0031	471	0714	048
	1256	485	1928	057
13 vrijdag	0104	489	0748	042
	1331	496	2004	053
14 zaterdag	0141	503	0825	041
	1408	502	2044	050
15 zondag	0222	510	0907	044
	1450	500	2128	049
16 maandag	0310	507	0951	051
	1535	488	2216	050
17 dinsdag	0400	495	1038	063
	1625	468	2310	053
18 woensdag	0457	475	1131	079
	1722	443	—	—
EK 19 donderdag	0603	454	0012	060
	1832	421	1237	097
20 vrijdag	0722	440	0127	067
	1955	412	1356	111
21 zaterdag	0847	441	0247	068
	2114	421	1520	110
22 zondag	1000	453	0402	059
	2218	438	1631	096
23 maandag	1059	466	0507	045
	2311	454	1728	077
24 dinsdag	1145	473	0559	034
	2355	466	1815	062
25 woensdag	—	—	0641	031
	1224	475	1856	053
VM 26 donderdag	0034	475	0718	037
	1259	476	1935	050
27 vrijdag	0112	482	0753	049
	1334	479	2013	051
28 zaterdag	0150	488	0828	063
	1410	482	2051	052
29 zondag	0230	488	0902	074
	1447	481	2130	054
30 maandag	0311	482	0937	081
	1525	473	2208	055
31 dinsdag	0353	468	1015	086
	1604	457	2248	058

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.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	2 mei		3 mei		4 mei	
Lappen	233	239	230	237	220	235
Grote	240	250	225	242	240	246
3/4	160	172	168	185	188	191
Bloktongen	170	182	177	192	190	196
Vóór-kleine ..	160	172	160	188	179	190
Kleine	150	169	164	185	165	171
Slips	150	161	155	180	152	160

ZEEBRUGGE

Grote		228	236	233	239
Bloktong		240	249	244	250
Fruittong		151	186	168	223
Schone kleine		151	177	161	221
Kleine		159	167	161	191
Tout petit		156	164	162	175
Slips		153	156	158	154

NIUWPOORT

Tong I	216	226	228	234
Tong II	240	246	238	250
Tong III	153	160	182	190
Tong IV	158	168	185	195
Tong V	168	174	186	195
Kleine	148	170	175	193

PLADIJS

OOSTENDE

	2 mei		3 mei		4 mei	
Platen ..	50	63	54	62	46	50
lek (groot-klein) ...	43	62	50	54	48	50
Derde slag	30	53	45	51	47	
Platjes	20	28	23	34	28	34

ZEEBRUGGE

I		34	38	38	30
II		44	47	68	37
III		50	52	71	28
IV		36	40	36	23
V					

NIUWPOORT

Moeien				45	55
Grote pladijs	60	65			
Drielingen	70	74		55	60
Platjes	32	35		30	35

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	2 mei	3 mei	2 mei	3 mei	3 mei	4 mei	3 mei	4 mei	4 mei	4 mei	2 mei	4 mei	2 mei	4 mei	2 mei	4 mei
Tarbot grote	295	320	.....	295	339	338	418	320	360	312	329	354	368	355	370	.....
Tarbot middel	256	263	.....	256	263	232	285	.....	.....	293	245	240	290	240	280	.....
Tarbot klein	220	.....	.....	208	.....	179	220	.....	.....	264	229	170	185	120	140	.....
Griet groot	200	221	.....	208	.....	219	228	.....	.....	273	203	240	280	240	260	.....
Griet middel	170	185	.....	.....	.....	186	204	.....	.....	164	198	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	128	150	.....	128	142	154	172	.....	.....	126	160	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	125	.....	.....	126	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	85	100	.....	92	101	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	66	82	.....	54	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	.....	.....	39	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	100	125	.....	88	102	100	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	85	98	.....	75	81	88	95	70	78	71	77	85	90	.....	.....	.....
Tilten	58	83	.....	62	67	78	84	.....	.....	71	75	85	90	.....	.....	.....
Scherpstaart	42	64	.....	39	58	65	83	.....	.....	75	79	.....	.....	.....	.....	.....
Halve mans	44	99	.....	47	81	50	58	.....	.....	66	57	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	17	21	20	26	19	41	31	.....	38	49	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	56	80	.....	67	104	70	88	70	104	76	81	90	94	.....	.....	.....
Gul (groot)	59	68	.....	60	82	61	79	60	88	.....	.....	46	70	.....	.....	.....
Gul (middel)	52	62	.....	55	68	53	57	59	64	56	76	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	20	49	.....	28	60	29	36	30	39	24	29	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	120	140	.....	137	242	.....	.....	240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	36	44	.....	37	42	39	41	37	43	47	53	42	46	.....	.....	.....
Wijting klein	19	27	.....	20	23	19	21	20	26	20	22	23	25	.....	.....	.....
Schar	12	22	.....	21	34	18	20	16	24	22	21	30	45	.....	.....	.....
Steenschol	24	131	.....	46	137	.....	.....	36	121	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	52	62	.....	40	63	81	83	56	59	46	78	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	16	25	.....	17	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	10	29	.....	34	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90	140	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	16	24	.....	21	26	.....	.....	18	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	55	66	.....	55	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	207	407	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	216	222	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	31	42	.....	.....	32	51	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	15	20	.....
Rode Poon (roobaard)	20	86	.....	37	52	44	46	.....	.....	40	.....	75	85	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	6	46	.....	6	10	26	29	.....	.....	.....	.....	34	37	.....	.....	.....
Rode knorhaan	6	12	.....	40	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	16	20	.....	.....	16	17	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 26 april werd aangevoerd :

265 kg tong; 15 kisten tarbot en griet; 52 kisten kabeljauw; 23 kisten schol; 13 kisten schar; 15 kisten wijting; 4 kisten diversen. Vanuit de Ierse Zee werd aangevoerd per auto : 2.755 kg tong. Prijzen in guldens per 1 kg :

Grote tong 14,40; grootmiddel tong 14,61; klein-middel tong 10,84; tong één 10,84; tong twee 10,73-10,52; tarbot 17,64-14,64; zalm 18,40-17,60. Voor de Ierse tong werd betaald : grote 14,18; grootmiddel 14,34-14,17; kleinmiddel 10,79-10,33; tong één 10,71-10,25; tong twee 10,69-10,31.

Per 40 kg :

Tarbot 592-484; griet 448-242; kabeljauw één en twee 222-118; kabeljauw drie 238-118; kabeljauw vier 176-114; kabeljauw vijf 156-100; schol twee 114; schol drie 160-96; schol vier 124-74; schar 118-42; wijting drie 126-78; bot 18.

Aan de woensdagmarkt van 27 april werd aangevoerd :

985 kg tong; 3 kisten tarbot en griet; 32 kisten kabeljauw; 71 kisten schol; 5 kisten wijting; 22 kisten schar; 44 kisten diversen.

Prijzen in guldens per kg :

Tarbot 18,10-17,40; grote tong 14,91-13,52; grootmiddel tong 10,79-10,08; tong één 10,66-10,36; tong twee 10,60-9,47.

Per 40 kg :

Tarbot 724-550; griet 524-372; kabeljauw twee 258; kabeljauw drie 246; kabeljauw vier 210-198; kabeljauw vijf 200-136; schol één en twee 172-164; schol drie 168-122; schol vier 104-82; wijting drie 140-84; bot 21-20.

Aan de donderdagmarkt van 28 april werd aangevoerd :

2.180 kg tong; 15 kisten tarbot en griet; 489 kisten kabeljauw; 66 kisten schelvis; 147 kisten wijting; 92 kisten schol; 75 kisten schar; 2 kisten makreel; 44 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg :

Heilbot 19,30-14,57; tarbot 14,49-14,27; grote tong 14,49-14,27; grootmiddel 14,56-14,15; kleinmiddel tong 10,90-10,35; tong één 10,59-10,12; tong twee 10,45-9,79.

Per 40 kg :

Tarbot 713-593; griet 592-364; kabeljauw één 312-152; kabeljauw twee 284-172; kabeljauw drie 256-148; kabeljauw vier 186-126; kabeljauw vijf 156-100; schelvis één en twee 120; schelvis drie 86-80; schelvis vier 72-70; schol drie 160-120; schol vier 106-88; tongschar 248-173; schar 90-32; makreel twee 104-84; bot 17; wijting drie 130-46; haai 114-102; steenbolk 80-49; wolf 192; schartong 96-90.

Aan de maandagmarkt van 2 mei werd aangevoerd: 9.860 kg. tong; 78 kisten tarbot en griet; 1.509 kisten kabeljauw; 5 kisten koolvis; 143 kisten schelvis; 113 kisten wijting; 950 kisten schol; 237 kisten schar; 3 kisten makreel en 143 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: 19,50-16,12; grote tong 15,48-14,12; grootmiddel tong 12,91-12,57; kleinmiddel tong 10,47-10,00; tong één 10,41-10,22; tong twee 10,72-10,17.

Per 40 kg.: tarbot 738-477; griet 548-366; kabeljauw één 226-148; kabeljauw twee 244-138; kabeljauw drie 162-102; kabeljauw vier 140-92; kabeljauw vijf 124-61; schelvis twee 130-118; schelvis drie 170-122; schelvis vier 106-84; schol één en schol twee 138-122; schol drie 132-114; schol vier 94-78; witte koolvis twee 82; witte koolvis drie 81; wijting drie 130-68; schar 77-29; makreel twee 98-94; poontjes 57-27; krab 46-22; steenbolk 65-44.

Vanuit de Ierse Zee werden 2.680 kg. tong aangebracht. De prijzen hiervan waren: grote 14,15-14,10; grootmiddel 11,84-11,82; klein-middel 10,14-10,02; één 9,79-9,71; 10,03-9,96.

NEDERLAND

■ Op 59-jarige leeftijd overleed te Harlingen, de heer Levien de Waal. Hij was in vele verenigingen bestuurslid of hielp deze oprichten, zoals de Mosselhandel Solidair BV., de Mosselkwekersvereniging Algemeen Vissersbelang en bracht ook zijn steentje bij in de oprichting van het Visserijmuseum in Bruinisse. Was eveneens eigenaar van de mosselkotter „Bru 9”. Voor de Zeeuwse schelpdierenvisserij en voor vele verenigingen is zijn heengaan een groot verlies. Aan de familie onze innige deelneming.

■ Drs Langstraat, sekretaris van het Produkt-schap van de Visserij, steekt het niet onder stoelen of banken dat, op basis van het nieuw visserijreglement en door het inleveren voor Nederland wat de toegekende kwota betreft, de Nederlandse visserijvloot voor een deel zal moeten uitgesaneerd worden en dat honderden mensen, zowel aan boord van de vaartuigen als in de verwerkende nijverheid, op straat zullen komen. Hierbij verwijt de heer Langstraat de eigen regering nog, dat het fonds voor Ontwikkeling en Sanering die de visserij in moeilijke tijden moet ter hulp komen, tot op de bodem ledig is.

■ Zowel het provinciebestuur van Zeeland als de stuurgroep Oosterschelde, heeft bij de minister van Waterstaat mev. Smit-Kroes aange-drongen om de kompartimenteringswerken in de Oosterschelde niet langer uit te stellen omdat dit zeer nadelig zal uitwerken op de vissertij, schelpdieren en het milieu. Een nog langer uit-blijven zal het zoutgehalte van het water gevoelig aantasten waardoor vooral de fijnere en ge-voeliger soorten zullen verloren gaan. Jammer genoeg is de politieke overheid bijzonder sterk in het beloven, maar minder sterk in het houden van de beloften. Dit is echter wel niet alleen in Nederland het geval.

■ Een paar weken terug, kregen wij in het Ne-derlandse Urk de proefvaart van de zoveelste nieuwe kotter, namelijk van de „UK 226 Prins Willem”. De afmetingen voor de „UK 226” zijn 41 m. op 9 m. en 5,10 m. holte. De kotter is uitgerust met een Deutz Motor en een vermogen van iets boven de 2.000 pk op 900 t/m., en draait op zware olie. Er is verder een acht-trommel vislier, die afzonderlijk via een hulpaandrijving kan aan-gedreven worden. Verder zijn er nog twee hulp-motoren aan boord van elk... 260 pk. ! Met de ve-le klachten over een onvoldoend visbestand voor de Nederlandse visserij, vragen we ons af, waar het zal eindigen.

■ Een onderhoud tussen Duitse en Nederlan-dse visserijvertegenwoordigers in verband met het eventueel opbrengen van vissersvaartuigen in de 12-mijlszone, heeft niet veel positieve re-sultaten opgebracht. Men weet dat er nog al wat te doen is geweest met betrekking tot wat de Ne-derlandse pers noemde, onwettelijke opbreng-ing van Nederlandse vaartuigen, later door de Duitse rechtbanken gekonfirmeerd. Men heeft nu van Nederlandse zijde getracht door afspra-ken hieraan een einde of een verbetering te brengen. Nederland houdt het in dit verband op zeer preciese nieuwe zeekaarten, terwijl Duits-land het houdt bij een zeer preciese radarplot-apparaatuur. Verder heeft de Duitse marine laten weten, dat de Nederlandse vaartuigen zelfs tot buiten de 12-mijlszone zullen nagejaagd wor-den en opgebracht. Ook stappen de Duitsers niet af van het in beslag nemen van de gieken en het vistuig en wensen deze maatregel niet ver-vangen te zien door een bijkomende borg, opdat de Nederlandse treilers aldus onmiddellijk zou-den kunnen verder vissen, na het storten van de borg.

Men is in Duitsland ook al bewust dat de Neder-landers aan alle maatregelen op de ene of ande-re wijze trachten te ontsnappen, 't zij door het zogezegd afstellen van motoren of spitsvondig-heden inzake vistuig.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 25-04 t.e.m. 29-04-1983

Door 91 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
48.609 kg.	Tong	f 564.050,75	f 11,38
7.039 kg.	Tarbot	f 111.165,31	f 15,79
82.425 kg.	Schol	f 228.256,87	f 2,82
29.370 kg.	Kabeljauw	f 91.358,92	f 3,11
5.149 kg.	Griet	f 52.935,33	f 10,28
29.185 kg.	Schar	f 39.700,08	f 1,36
12.205 kg.	Wijting	f 17.994,82	f 1,47
156.011 kg.	Diversen	f 882.907,71	
369.993 kg.		f 1.908.369,79	

NEDERLAND

ONGEWETTIGDE NEDERLANDSE VREES VOOR EEN TE HARD VAN STAPEL LOPENDE KONTROLE

In Nederland heerst een bijzondere vrees onder de visserij over de inspectie van de te vangen en van de gevangen hoeveelheden. Inderdaad schijnt deze inspectie niet alleen op E.E.G.-niveau hard doorgevoerd te zullen worden, maar ook door de onderscheidene regeringen. We zouden zelfs mogen schrijven dat de Nederlandse minister Braks aldus een zeer ondankbare karwei in de schoenen geschoven wordt. Een zeer magere troost is in dit verband voor hem de zekerheid, dat ook door de autoriteiten van de andere lidstaten de touwtjes strakker aangehaald zullen worden en dat het zal uit zijn met semi-officiële en oogluikende toegestane overschrijdingen van de toegekende vangstkota. Denken we in dit verband maar eens aan de haringaanvoeren te Boulogne waar de Kamer van Koophandel die hierop het toezicht heeft, nog niet eens wist van haringaanvoeren, terwijl duizenden bennen en bakken tot praktisch onder de ramen van de burelen van de Kamer opgesteld stonden. Dit was vooral het geval twee seizoenen terug.

Dat het niet meer zo maar van een leien dakje zal lopen, hebben, onder meer dit jaar reeds de haringvissers in België en Nederland ondervonden, zelfs diegenen, die nog niet eens hun kwotum opgevestigd hadden vanwege het slechte weder. De sluitingsdatum werd met harde vuist opgelegd, en van een oogluikend slippertje was er geen sprake meer.

Zal het anderzijds voor Nederland ook geen drama worden in de makreelvisserij, rekening gehouden met de vele, meer dan 70-meter ultramoderne Nederlandse diepvriestrelers, waarvoor wij toch op tijd meenden te moeten waarschuwen. Het Nederlands kwotum dat verleden jaar 35 duizend ton was, zou nu op 25 duizend ton teruggebracht worden, terwijl eveneens het aandeel van Groot-Brittannië en Ierland evenredig zou verminderen. In de Britse vakbladpers werd er verleden jaar reeds op gewezen, dat de Nederlandse makreelvangsten een veelvoud werden van wat hen toegewezen werd. Moest men nu de hand beginnen te houden aan een kontingent dat niet alleen niet, of moeilijk zou kunnen overschreden worden, maar zelfs nog 30% lager ligt, dan zou dit, op vangstgebied, een ramp betekenen voor deze moderne Nederlandse diepvriestrelers. Gelukkigig zouden zij dan nog altijd de rol van een fabrieksschip kunnen overnemen en de makreel van de Britse seinetrelers overnemen. Inderdaad gezien hun invriescapaciteit het dubbele is van deze van, zelfs grotere oostblokfabrieksschepen, moeten zij altijd de concurrentie aankunnen.

Op de jaarvergadering van Zierikzee heeft de Nederlandse minister Braks trouwens reeds laten horen, dat de naleving zal geëist worden van de visserijreglementen van 25 januari 1983, waarbij hij in de eerste plaats bedoelde, de controle op de vangsten. Dit zal echter niet alleen het geval zijn voor de Nederlandse maar voor de E.E.G.-visserij in het algemeen. Optimisten voegen er aan toe, zo men al de strakke hand aan de toegestane kwota zal houden, de vis stocks dan zeker zullen aangroeien en men dan het volgende jaar of de volgende jaren de kwota zal moeten verhogen. Men zou er aldus dan

toch toe komen dezelfde hoeveelheden vis aan land te brengen. Dit zou dan wel niet meer gebeuren zoals vroeger, namelijk officieel met daarbij nog een groot deel grijs of zwart bovenop, maar dan alles officieel.

De toekomst zal ons leren wat dit ons brengt. Voor vele vissers wordt het echter toch een bang afwachten.

Dat men er anderzijds van overheidswege rekening mede houdt, dat de Nederlandse kotters en trawlvloot niet aan haar trekken zou kunnen komen in de toekomst, kan men nog aflezen uit wat minister Braks zegde, of liever liet zeggen door zijn plaatsvervangende directeur van landbouw en visserij, namelijk dat bijdragen kunnen gegeven worden voor het stilleggen en saneren van de vloot, namelijk het vraagteken of de Nederlandse vloot het hoofd zal kunnen bieden aan wat het nieuw visserijreglement inhoudt voor de Nederlandse visserij. Dit zal volgens de minister een niet te ontkennen invloed uitoefenen op de toekomstige structuur van de Nederlandse vloot die zich zal moeten aanpassen, opdat wat actief blijft, leefbaar kan zijn. Het is nog altijd zo dat alleen een volledige inzet en een volle visserij, synoniem kan zijn van rentabiliteit en zoals de Nederlandse vloot thans samengesteld is, mag men dit, met de huidige visserijreglementering voor onmogelijk houden. Verder had de minister het nog over het fameuse logboek waaraan geen enkel schipper nog buiten kan. Deze controles zullen hoofdzakelijk door

de inspectievaartuigen van de nationale lidstaten gebeuren, maar daarenboven op, komt dan op deze nationale toezicht nog de E.E.G.-controles uitgevoerd door E.E.G.-controleurs. Sommige perspectieven dus in het vooruitzicht, voor vissers die alleen vis en visserij aanvoeren kunnen, maar geen boekhouders zijn.

■ Gaat het binnenkort moeilijker worden voor de visstropers in de Nederlandse stroommondingen en riviergebieden? Inderdaad heeft de stropersbrigade van de Rijkspolitie thans de beschikking gekregen over een ultra-snelle speedboot die 70 km. per uur zal halen en men dus verrassend snel bij de overtreders zal aankomen, hetzij na getipt geweest te zijn, hetzij dat men zelf met de lenzen verdachte activiteiten heeft opgemerkt. Het gaat hier over illegale fuiken nettenvisserij en omgekeerd ook over diefstal van fuiken en netten van beroepsvissers. De speedboot is op een autoaanhanger gemonteerd en wordt dan op de geschikte plaats te water gezet. Er zal ook een elektrisch aangedreven buitenboordmotor kunnen gemonteerd worden om de visstropers te verrassen. Nederland met zijn vele binnenwateren, riviermondingen en kreken heeft dergelijk optreden erg nodig.

HALCHEF IJMUIDENSE VISHAL ONDERSCHIEDEN



Halchef Vuil van het IJmuidense Staatsvissershavenbedrijf werd zeer onlangs onderscheiden met het ereteken van Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Hij kreeg de koninklijke onderscheiding toegewezen wegens zijn 40-jarig dienstverband in de IJmuidense vishal en zijn werkgedurende 25 jaar als keurmeester visproducten voor de Keuringsdienst van Waren te Haarlem. De h. Vuil was ook gedurende acht jaar examinator voor het opleidingsonderdeel visverwerking op de plaatselijke School voor Scheepvaart en Techniek. Op bovenstaand beeld krijgt de h. Vuil het ereteken op de borst gespeld door directeur J.P. Reehoorn van het IJmuidense Staatsvissershavenbedrijf.

DE PROVINCIALE NIEUWBOUWPREMIE VOOR VISSERSVAARTUIGEN

Niettegenstaande het provinciaal reglement waarbij beslist werd een premie toe te kennen voor de nieuwbouw van vissersvaartuigen nog maar twee jaar oud is, en wij destijds alle mogelijkheden die de reders en toekomstige reders deze premie bieden, volledig uit de doeken hebben gedaan, krijgen we nog regelmatig verzoeken om uitleg in verband met de toekenning van deze premie. We hebben er dan ook aan gehouden om dit provinciaal reglement nogmaals in zijn geheel hieronder weer te geven.

Zoals onze geïnteresseerde lezers zullen vaststellen, wordt de premie in drie schijven uitbetaald, namelijk 1 miljoen bij de tewaterlating en dan telkens 750 duizend fr. de twee volgende jaren. Wanneer de premie echter geen 2,5 miljoen betaalt, hetgeen bv. het geval zou kunnen zijn voor een klein kustvissersvaartuig, dan wordt eveneens 1 miljoen bij de tewaterlating betaald, het volgend jaar 750 duizend fr. en het tweede jaar het saldo. Aldus in het voorbeeld dat de nieuwbouw slechts 20 miljoen zou kosten en men aldus, op basis van 10%, slechts 2 miljoen toegewezen wordt, dan krijgt men bij het tewaterlaten 1 miljoen, het volgend jaar 750 duizend fr. en het tweede jaar de rest, zijnde 250 duizend fr.

Hieronder volgt het volledig reglement. Onze redactie houdt zich verder doorlopend bereid om aanvullende inlichtingen aan kandidaat-bouwers te bezorgen.

P.V.

DE PROVINCIERAAD VAN WEST-VLAANDEREN

Overwegende dat het noodzakelijk is de zeevissersvloot in stand te houden en, gelet op de toenemende veroudering ervan, de nieuwbouw aan te moedigen;

Gelet op artikel 85 van de Provinciewet;

BESLUIT:

Art. 1. – Binnen de perken van de kredieten die daartoe werden goedgekeurd op de begroting van de Provincie kan de Bestendige Deputatie investeringssteun verlenen aan Belgische reders woonachtig in West-Vlaanderen of redereien waarvan de bedrijfszetel gevestigd is in West-Vlaanderen, voor de nieuwbouw van zeevissersvaartuigen die in Westvlaamse havens ingeschreven worden.

Art. 2. – Het bedrag van de provincietoelage wordt vastgesteld op 10% van de investering tot nieuwbouw, doch is beperkt tot maximaal 2.500.000 fr.

Art. 3. – De provinciale toelage kan toegekend worden in drie jaarlijkse schijven waarvan de eerste schijf ten bedrage van 1 miljoen frank kan uitbetaald worden in het jaar van de tewaterlating en de twee volgende schijven van telkens 750.000 fr. in de loop van de twee volgende jaren.

De Bestendige Deputatie kan tot vervroegde betaling beslissen zo de in de begroting ingeschreven en goedgekeurde kredieten zulks toelaten.

Art. 4. – De aanvraag moet ingediend worden uiterlijk drie maanden na de ondertekening van het contract tot nieuwbouw tussen de reder of rederij en de scheepsbouwer.

Voor de nieuwbouw waarvoor de contracten tussen de reder of de rederij en de scheepsbouwer werden ondertekend in 1980 en 1981, mogen en dit tot uiterlijk 31 december 1981, de aanvragen voor investeringssteun worden ingediend buiten de in het vorig lid bepaalde termijn van drie maanden.

Art. 5. – Het vaartuig waarvoor op basis van dit besluit een premie werd toegekend mag gedurende tien jaar na de ingebruikstelling niet worden vervreemd of onttrokken aan de zeevisserij noch in andere dan Westvlaamse havens ingeschreven worden.

Bij niet-naleving van één of meer van deze voorwaarden dient de ontvangen premie terugbetaald te worden.

Wordt niet als vervreemding beschouwd de inbreng in een Belgische handelsvennootschap ter zeevisserij waarin de premiegenieter tot het beëindigen van deze periode van tien jaar aandeelhouder in het maatschappelijk kapitaal blijft.

Het totaal verlies van het schip geeft geen aanleiding tot de terugbetaling van de premie.

Art. 6. – De Bestendige Deputatie, belast met de uitvoering van dit reglement, is gemachtigd, alle onderrichtingen en regelen voor te schrijven die noodzakelijk mochten blijken voor het toekennen of uitbetalen van de toelagen. Zij is eveneens bevoegd alle onderzoeken in te stellen of te laten instellen die zij nuttig of nodig acht voor het nagaan van de juistheid van de verstrekte gegevens of voor andere doeleinden.

Art. 7. – De Bestendige Deputatie doet billijkheidshalve uitspraak over al de betwistingen of gevallen die niet voorzien zijn in dit reglement.

Art. 8. – Dit reglement is van toepassing vanaf 1.1.1981.

Brugge, 26 maart 1981.

De Griffier,

De Voorzitter,

KLACHTEN OVER HET SLECHT SORTEREN VAN DE KUSTTONGEN

Vanwege een paar kustvissers-reders kregen we bericht over het slecht sorteren van de tongen naargelang het gewicht. Zoals men weet worden de tongen verdeeld over zeven klassen, namelijk de "lappen" van meer dan 500 gram, de grote tongen van ongeveer 350 gram, de driekwarters, zijnde 3 tong in één kg, de blokkers waarvan men 4 stuks heeft in één kg, verder de voorkleine, de kleine en de slips, zegge respectievelijk vijf, zes en zeven in één kg. Dit is de klassificatie in de afslag te Oostende, wat ons dunkens vergeleken bij andere landen en visafslagen een veel te grote verscheidenheid uitmaakt en zeker tijdrovend is.

Voor onderlegde tongenrapers stelt deze verdeling geen enkel probleem noch moeilijkheid en het sorteren gaat verbazend vlug. Het is dan ook verrassend voor ons, bepaalde reders te horen klagen dat zij het slachtoffer zijn geworden van een slechte sortering van de kusttongen. Het gevolg hiervan is dat de kopers naderhand klacht indienen omdat zij tongen gekocht hebben, die niet overeenstemmen met de vooropgezette klassificatie en hierdoor schade zouden opgelopen hebben. De afslagprijzen voor de tongen van de zeven klassen is niet dezelfde en verschilt in prijs van klasse tot klasse. Aldus bedraagt de prijs van de grote tongen tot ruim 70 fr meer dan de driekwarters, terwijl op de volgende klassen het nog een tiental frank kan maken. Volgens de kopers zijn zij altijd gezien en hebben zij volgens hen schade door het niet zuiver sorteren. Bij de grote tongen zouden er driekwarters steken, in de driekwarters komen er dan blokkers voor, enz... Dat het omgekeerde ook kan voorkomen, waarbij de kopers dan profijt maken, daar hoort men nooit over spreken.

Om nu tot concrete feiten te komen, bedingt de koper bij de stedelijke tegenschrijvers en/of vismijntoezichter, een vergoeding voor het geleden verlies omdat de tongen die hij gekocht heeft, gemengd zijn. Reder Viaene van de o.101 werd aldus verleden week 1.400 fr afgetrokken.

AAN WIE LIGT DE SCHULD ?

Reder Viaene laat duidelijk verstaan dat de schuld in geen geval bij hem kan liggen. Hij betaalt de vastgestelde prijs voor het sorteren van de tongen en wenst dan ook dat goed werk geleverd wordt. Ook laat hij weten, dat hij de volgende maal, indien hij naderhand nog om deze reden van zijn besomming afgetrokken wordt, dit verlies zal verhalen op de werkgever van de tongenrapers en dit op de faktuur zal in mindering brengen.

Wijzelf hebben nochtans bij herhaling vastgesteld, zonder te beweren dat hijzelf in dit geval is, dat heel wat kustvissers op het laatste nipper-tje met hun vangst aan de afslag komen, zodanig zelfs, dat reeds méér dan éénmaal, de tongenrapers niet gereed kwamen tegen de verkoop. Het is zelfs de eerste maal niet dat de verkoop in tweemaal heeft moeten plaats grijpen

(Vervolg op blz. 20)

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

BARCO

55 JAAR

pvba **CAZAUX** **JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

(Vervolg van blz 19)

omdat de kusttongen niet tijdig aangevoerd werden. Het is duidelijk als er zoveel tongen aangevoerd worden, dat de kustvissers rekening moeten houden met de nodige tijd voor het tongenrapen en dus wat eerder aan de markt moeten verschijnen. In deze omstandigheden is het best mogelijk dat de tongenrapers dan onder druk komen te staan en zich zodanig spoeden, dat al eens een tong, of zelfs verscheidene tongen, in de verkeerde ben terecht komen. We gaan nu niet beweren dat reder Viaene ook hieraan schuld draagt, maar we geven de bijzondere omstandigheden ter overweging die de oorzaak kunnen zijn of geweest zijn van een minder-goed sorteren, ook al wordt eveneens beweerd, dat een paar reserve-rapers die mede opgetrommeld werden, wellicht minder goed het sorteren onder de knie hebben.

In elk geval begrijpen we best dat het niet opgaat, dat de reder hierdoor verlies lijdt, wanneer hij voor een goede sortering de volle pot betaalt.

Anderzijds is het een feit dat de tongen eens uitgegooid worden en dat elke koper, die er iets van kent, wel ziet of de sortering al of niet goed is en hij zich er naar schikt wanneer hij er voordeel bij heeft en de prijzen ter markt achteraf rijzen.

Dat hij er misbruik van maakt, wanneer de prijzen zakken, is een historisch feit.

Er is in de mijn een hall-chef en er zijn de visafslagers.

De eenvoudige oplossing in een grote markt als deze, ware bij de afslag te melden dat de vis verkocht wordt en alle klachten aangaande sortering geweigerd worden, daar hij die koopt, vooraf een ben kan doen uitgooien en zien wat hij koopt.

Aan de visafslager en de directie van de vismijn hierin radikaal een beslissing te nemen. Zo zij dit doen, dan zal van al die klachten niet veel meer in huis komen. Want in andere haven maakt men er niet zoveel soorten van en heeft men minder te zeggen.

GROOT-BRITANNIË

■ Vijftig jaar geleden las men in de Britse visserijbladen dat sommige Grimsby-rederijen hun diepzeetreibers niet naar de Witte Zee durfden zenden als gevolg van de Britse regeringsmaatregelen van verbod op de invoer in Engeland van Russische produkten. Men vreesde tegenmaatregelen in de Russische Witte Zee-wateren. Intussen is er veel water door de Witte Zee gelopen en van een Britse Noordelijke Ijszeevloot is er geen sprake meer. De genadeklop werd de afkondiging van de 200-mijlszone.

■ De stuurman van een anker-seiner uit Grimsby „Gadus” viel in zwaar weder over boord. Alle „hands” werden onmiddellijk aan dek geroepen en dank zij zware inspanningen van de overige bemanningsleden, kon de stuurman terug aan boord gebracht worden. Toen men de drenkeling voor het toedienen van de eerste zorgen in de kajuit uitstreekte, stelde men echter vast, dat hij reeds overleden was.

OPNIEUW EEN NEDERLANDS VAARTUIG OPGELEID!

Verleden week donderdag, juist na het ter perse gaan van ons vorig nummer, is opnieuw een Nederlandse treiler in de Belgische twaalf-mijlszone opgebracht en donderdagmiddag te Zeebrugge aan de Rederskaai aan de ketting gelegd.

Het gaat hier over de Arm. 46 „Prina Cornelia”, de oud „KG4”. Toen het vaartuig door het Belgisch visserswachtschip de „Heist” opgemerkt werd, was het niet vissend, maar de schipper gaf wel toe in de twaalfmijlszone gevist te hebben. Volgens de scheepspapieren gaat het hier om een vissersvaartuig van 64,82 Brt met een motor van 500 pk maar vergezeld van een attest door de Nederlandse Scheepvaartinspectie uitgereikt, waarbij de motor op 300 pk is afgesteld geworden.

Bij een vorig opbrengen van een Nederlands vissersvaartuig naar Oostende, de „Th 25” was er eveneens een attest van het terugbrengen van de motor op 300 pk, maar dit attest was uitgereikt door de machinefabriek zelf en dat had wel kunnen opgevat geweest zijn als een vriendendienst vanwege deze motorenfabriek. Van een officiële instantie zoals de Nederlandse Scheepvaartinspectie moet men dit zeker niet verwachten, zodat verondersteld kan worden, dat de reder naderhand deze afstelling op 300 pk weer wat bijgewerkt heeft, want de uitmeting van de motor leverde een heel wat groter motorvermogen op. Het is op basis van de resultaten van deze gegevens, dat het schip opgebracht werd naar Zeebrugge, en daar aan de ketting gelegd. Het lijkt er dus naar uit te zien, dat attesten, die het terugbrengen van de motor tot 300 pk staven niet meer onmiddellijk geloofd worden en dat er telkens een uitmeting van de motor zal plaats grijpen. **De Nederlandse schippers zijn dus verwittigd dat dit liedje uit is, indien het terugstellen van de motor niet met de werkelijkheid overeenstemt.**

Aan boord van het opgebrachte vaartuig bevonden er zich op het ogenblik van het opbrengen 60 bennen tong of 3.000 kg. en 40 bennen andere vis. Deze vis werd aangeslagen en de zaterdagmorgen in de Zeebrugge afslag ten verkoop gezet. Het ging over vis van uitstekende kwaliteit, zodat het geen verwondering hoeft te baren, dat de brutobesomming 629.930 fr. haalde. Hiermede was de kous voor de Nederlandse reder en schipper niet af, want, vooraleer de „Arm. 46” de haven mocht verlaten, moest er nog voor een borgsom van 500 duizend fr. gezorgd worden, ongeveer 25 duizend gulden. We zijn overtuigd dat dergelijke zware verliezen zoals het

aanslaan van de vis en het opleggen van een eventuele boete, verdere illegale visserijen in de Belgische twaalf mijlszone wel paal en perk zal stellen. Ook onze Belgische vissers werden hieromtrent gewaarschuwd.

De maritieme overheid heeft ten andere besloten onmeedogend op te treden.

Wij kunnen deze overheid en de Zeemacht geen ongelijk geven.

Het gaat hier om het belang van de vissers zelf.

Alleen zou even hardhandig dienen opgetreden tegen de illegale visserij met staande netten, verkoop door gelegenheidsvissers in 't zwart, enz. Want onder allerlei vormen en normen

wordt thans de zee bevaren, bevestigd en bezoeeld.

Alleen zware sancties kunnen daaraan verhelpen.

Wat onbegrijpelijk voorkomt, is ten andere het feit, dat sommige mensen ons telefonisch durven vragen of wij wel het blad zijn voor de vissers.

Ons antwoord is, dat dit niet meer hoeft bewezen te worden, maar dan in de zin dat dit blad dient om de algemene beroepsbelangen van beroepsmensen te beschermen tegen hen zelf, daar velen slechts aan zich zelf denken en het leitmotief is: „Het zal wel onze tijd meegaan!”

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

WORDT BELGIE EEN SCHEEPSKERKHOF VOOR VREEMDE VISSERSVAARTUIGEN ?

Is scheepskrediet gewettigd voor een afgedankt schip dat aan sportvisserij deed ?

Mijnheer,

Het is U bekend dat na het geval met de aankoop van de O.168 in Holland, dit schip aan de stabiliteit niet beantwoordend, in België niet mocht varen en dat dank zij de goedheid en tussenkomst van de Overheid, het in dit geval waar de reder ten onrechte misleid werd inzake stabiliteit, het schip kon verlengd worden en in de vaart kwam.

Dit was een Hollands schip. U weet ook wat er met de O.168 gebeurd is en hoe één van de drie zaakvoerders er tenslotte toe gekomen is deze zelf aan te kopen en dus een cadeau gekregen heeft, daar hij de er voor betaalde som in 7 à 8 jaar mag afkorten maar alle schuldeisers er het slachtoffer van waren, waarmee de koper natuurlijk niets te zien heeft.

Ondertussen werd met dezelfde schipper, een ander Hollands vissersvaartuig O.131 binnen geloodst, werd een pvba opgericht en was het te voorzien, dat dit schip, zeer oud zijnde, meer aan reparaties zou kosten, dan het opbracht. De reder-schipper die het aankocht, heeft er niet alleen al zijn centjes die hij nog had, aan kwijt gespeeld, maar mag van geluk spreken, dat hij er van af is en dat de Hollandse reder, een scheepswerf, nu opieuw zelf het schip uitbaat maar onder Belgische vlag, niettegenstaande de Belg aan wie de zaak toevertrouwd werd, er geen aandeel in heeft en alleen als zaakvoerder optreedt, wat niet moeilijk is.

Wat echter erg en onaanvaardbaar is, is het feit dat dit schip onder Belgische vlag mag voortvaren, waar het Hollands bezit is en een arrangementje van overname van aandelen toelaat, dat het van hier uit met een Zeebrugse reder als zaakgelastigde uitgebaat wordt en vis op onze quota afneemt, zoals de Spanjaarden in Engeland gebolwerkt hebben.

Het schip of diegenen die er mee varen, hebben ook de Engelse ziekte en moeten dikwijls daar binnen lopen omdat ze geen drinkwater genoeg en waarschijnlijk te veel vis aan boord hebben.

Maar nevens dat schip, vernemen wij hier, dat de Z.512 „El Cid” ook al aan Holland verkocht is, die nochtans maar 14 jaar oud is en dit aan een scheepsbouwer in Stellendam en dat deze in de plaats een ander van zijn grote treilers in Polen gebouwd, van veel groter tonnage klaar heeft om onder dezelfde naam en letter hier te komen varen en natuurlijk onder Belgische vlag en op Belgische quota.

Voor een derde schip, de HD.27, 165 brt metend, zijnde voorzien van een motor Storck van 1.235 pk, gebouwd op de werf Visser te Den Helder in 1971 werd vorige week naar het schijnt door een vishandelaar uit Brugge een krediet en de Belgische vlag aangevraagd.

Wij stellen U de vraag : mag dat allemaal en wat zal er van onze quota geworden als wij dat allemaal moeten laten gebeuren. Wat staat er ons te doen ? Wie kan ons helpen en waar blijft onze Rederscentrale ?

EN DE SPORTSCHEPEN ?

Hetzelfde gaat over die sportvisser die in 1978 voor een appel en een ei door Oostendenaars in Frankrijk gekocht werd, niet om de visserij te bedrijven, maar om in zee te gaan met mensen die voor hun plezier de weekends gingen vissen met een lijn of pers.

Naar wij vernemen zou de Heer Minister van Verkeerswezen die een politiek vriendje is van de eigenaar, nu 25 miljoen krediet van het NMKN doen verlenen om dit vreemd schip om te bouwen en er de lijnvisserij zoals de Noren en die Fransman mee bedrijven.

Dit schip werd nochtans uit Frankrijk ingevoerd en alleen in 1978, toegelaten om de sportvisserij te bedrijven. Nu wil men, belachelijk genoeg, die lijnvisserij hier proberen. Onze visgronden zijn daarvoor niet geschikt. En wie adviseert de minister voor dergelijke avonturen ?

Wij stellen U de vraag hoe die mensen er gemakkelijk toe komen om 25 miljoen frank te bekommen, weeral om een vreemd versleten oud schip om te bouwen tot vissersvaartuig, nu speciaal voor een nieuw soort visserij, die men de lijnvisserij zal noemen ?

Is het op die manier dat er geronseld moet worden met het geld van de brave burger ? En wie leent dat geld ? En wie controleert die ombouw, daar wij vernemen hebben dat dit toch geen 25 miljoen zou kosten, en de kredietverlenende maatschappij geen 70 % maar 125 % er aan zou besteden, zonder de minste controle wat **werkelijke** kostprijs betreft ?

Een Zeebrugse reder.

NOTA DER REDACTIE

Wij verwijzen U naar ons hoofdartikel van vorige week, waarin wij onze zienswijze uiteenzetten.

Het is aan onze overheid, te doen zoals het Hollands Ministerie van Landbouw doet, geen toelating geven tot varen aan al die vaartuigen die nog ingevoerd worden, daar het een feit wordt dat talrijke Hollandse reders aan nieuwbouw doen, hun bruto tonnage verdubbelen en hun oude vaartuigen, waarvoor ze geen quota krijgen aan Belgen te verkopen.

Aan de Rederscentrale hier nuttig werk te verrichten in het belang van allen en niet van enkelen.

Wat de lijnvisserij betreft, is ook onze mening dat dit hier een verloren proef en geldbesteding zal zijn.

Van waar dit geld komt, is aan de Rederscentrale na te gaan. Deze geldklopperij op de kosten van de gemeenschap, mag niet om een op voorhand verloren avontuur aan te gaan.

Waar alle reders steeds moeten instaan met een garantie van onroerende en roerende goe-

deren, zien we niet in waarom dit hier niet zou moeten en stellen we ook de vraag, op welke wijze de eventuele ombouw en het bedrag er voor besteed zal gecontroleerd worden van mensen die noch roerend noch onroerende garanties bezitten. Hopen we dat de overheid hier zich niet laat beetnemen !

SCHADEGEVALLLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij kreeg men aan boord van de O.309 een hoeveelheid water binnen in de scheepsbrug waardoor de radar beschadigd werd.

■ Aan boord van de Z.99 stelde men vast dat de leidingen van de verwarming gesprongen waren door de koude. Het water dat in de leidingen zat is op de voeding van de radio gelopen waardoor deze verbrandde. Nadien stelde een techniker vast dat dit te wijten was aan de kalkvorming in de leidingen.

■ Op de visgronden kwamen de netten van de Z.284 vast te zitten aan een onder water zittend voorwerp. Bij het winden om los te komen is de olieleiding van het hydraulisch circuit gesprongen. Met behulp van de motor werd geprobeerd de netten verder te winden doch dit ging niet. Hierdoor moest men de reis onderbreken en terug naar de thuishaven varen.

■ De Z.484 kreeg tijdens de visserij een eind tros in de schroef waardoor de temperatuur van de motor steeg en het toerental verminderde. De bemanning slaagde er zelf in de schroef weer vrij te krijgen.

■ Bij het binnen zetten van de boelen aan boord van de O.491 sloeg de bakboord-korrestok tegen de scanner van de radar. De scanner bleef wel verder werken maar liet een abnormaal geluid horen. Even later viel de rotatie volledig uit.

■ Bij het vissen over de Westhinderbank bleef aan boord van de N.40 de achterste korretouw achter het roer zitten. Door herhaald manoeuvreren kwam het roer weer vrij maar er werd wel vastgesteld dat de roeraanjwijzer in de scheepsbrug niet normaal werkte.

■ Tijdens de visserij stelde men aan boord van de Z.494 vast dat de olietemperatuur steeg. Onmiddellijk werd het net gewonden en koers gezet naar Zeebrugge waar werd vastgesteld dat de keerkoppeling onklaar was geraakt.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

E.E.G.

■ De E.E.G.-besprekingen die zouden gehouden worden op 2 en 3 mei te Brussel om de totale toegelaten vangstkota te bekrachtigen, werd uitgesteld. Een nieuwe datum zal vastgelegd worden ter gelegenheid van een bijeenkomst van de landbouwministeries die in de meeste landen terzelfdertijd de visserij in hun bestuursbevoegdheid hebben.

■ De IJslandse vissers beklagen zich over de zeer dure gasolieprijzen in hun land, die, in tegenstelling met wat er elders gebeurt nog opgelopen zijn in de laatste maanden. Zij bezwaren zich eveneens op de zware rechten die de Staat op de gasolie legt.

DEENSE HOUTEN TREILER IN SLUISGEUL TE PETERHEAD SAMENGEDRUKT EN GEZONKEN

We mogen werkelijk zeggen dat de laatste zee-reis van de Deense houten kleine treiler, de „Jette Sned” een ware tragedie is geworden. Op zee zijnde was de Deense treiler verplicht naar Peterhead op te stomen omdat er aan boord een matroos ziek geworden was. Toen de „Jette Sned” te Peterhead aanlegde, werd hem een meerplaats aangewezen in de smalle toegangsgeul, bijna een sluisgeul, die de zuidhaven en de achterhaven verbindt. Een eerste tegenslag werd het feit, dat toen men de zieke van boord deed om naar de kliniek overgebracht te worden, deze intussen overleden was. Enkele tijd hierop vaarden nog twee stalen treilers door de toegangsgeul die elkaar hinderden waardoor de eerste treiler, de 25-meter „Stanhope III” tegen de „Jette Sned” werd geduwd. De tweede treiler kwam dan tussen de kaaimuur aan de overzijde van de geul en de „Stanhope III” gewrongen en de drie vaartuigen kwamen muurvast.

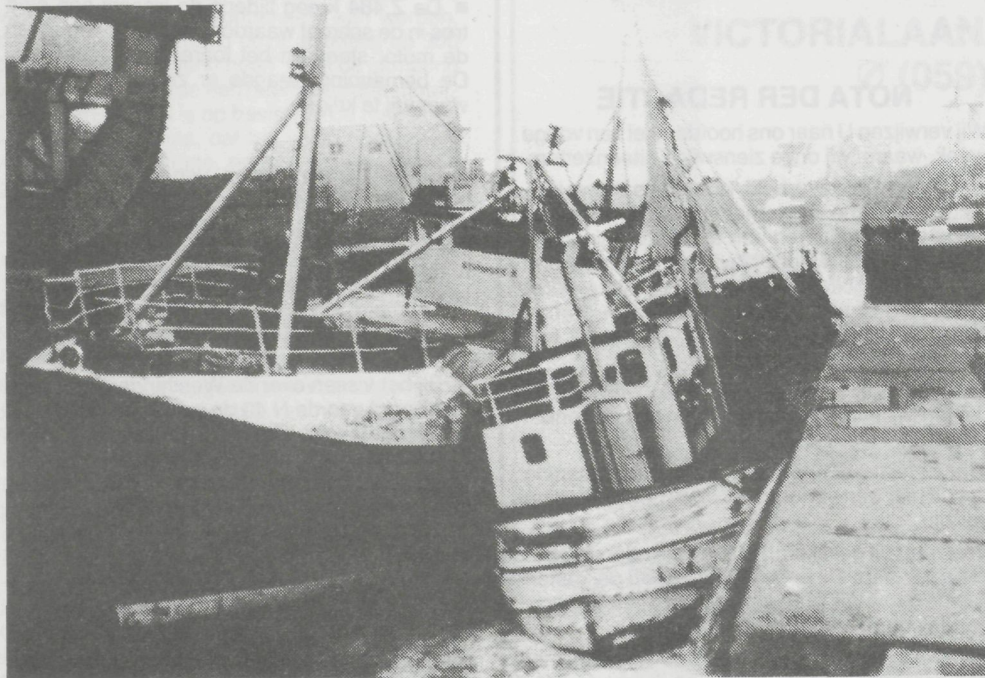
Met het vallen van het water kwam de Schotse treiler over te hellen naar de zijde van de Deense houten treiler en door het zware gewicht werd de rompzijde van deze laatste ingeduwd.

De Deense bemanning trachtte te redden wat te redden viel en nadat het persoonlijk goed aan wal werd gebracht, begon men de vis te lossen. Slechts 56 kisten, voornamelijk garnaal en bijvangst aan vis werden met behulp van de Schotse bemanning van de Stanhope daar aan boord gebracht, maar 200 kisten konden niet meer gered worden tegen het indringende water en zijn verloren gegaan.

Omdat deze laatste niet drijvend kon gehouden worden heeft een werkboot dan maar de Schotse treiler los getrokken, waarbij dan nog meer schade aan de Deense boot werd veroorzaakt.

Met het opkomend water kwam de Deense houten treiler volledig onder en slechts de masten duiden nog de plaats van de „Jette Sned” aan.

De „Jette Sned” had een visserij van acht dagen op de Fladdens gedaan toen het betrokken bemanningslid ziek werd en zou normaal terug naar Denemarken gelopen zijn. De ziekte-toestand van de matroos verergerde echter zodanig, dat men de dichtst bijgelegen grote haven Peterhead aandede. Er was in totaal slechts drie man aan boord van het Deense vaartuig.



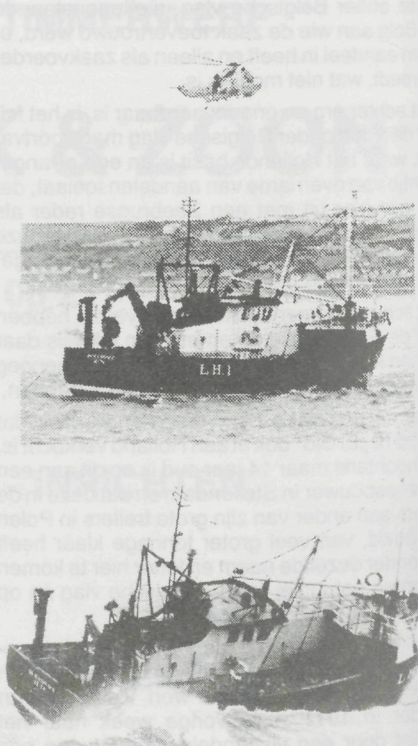
Het vaartuig, gekneld tussen een ander schip en de kaaimuur.

GROOT-BRITANNIË

■ Een grote treiler uit IJsland, de „Bokur” heeft verleden week het jaarrekord van de grootste brutobesomming op haar naam gezet. Natuurlijk is het niet zeker of dit rekord in de loop van de nog komende maanden zal stand houden. Intussen kunnen we mededelen dat deze treiler 4.312 van onze bennen in de afslag zette waarvoor 8,775 miljoen B.fr. besomd werd, hetzij een gemiddelde van iets boven de 2 duizend fr. de ben, hetgeen nu toch niet aan de bijzondere hoge kant ligt. De aangevoerde vis bestond hoofdzakelijk uit kabeljauw, gulsoorten en schelvis.

■ De thans reeds vooropgestelde openingsdatum voor de haringvisserij op de Clyde in Groot-Brittannië is 19 juni, alhoewel het nog definitief moet bevestigd worden. Het vrijgegeven contingent Clyde-haring is slechts 2.500 ton, hetgeen dezelfde hoeveelheid als het vorig jaar betekent, wat ook bewijst dat de haring daar nog niet veel is aangegroeid.

■ In zware zee kwam de helikopterreddingsdienst uit Berwick in Groot-Brittannië tussen om de bemanning van een vissersvaartuig aan boord te heisen omdat het vaartuig niet meer voor stranding kon behoed worden. Onze foto's tonen de gestrande treiler bij laag water en bij opkomende tij waarbij het vaartuig zware zeeën over boord begint te krijgen.



BOVEN: het vaartuig op een zandbank bij laag water.

ONDER: bij opkomend water en zwaar weder kreeg het gestrande vaartuig het erg te verduren.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ De voorlaatste week van april bleef de afslag in Peterhead slechts 1,5 miljoen B.fr. onder haar wekelijks rekordverkoopcijfer. Dit lijkt misschien op het eerste zicht nog een belangrijk bedrag, maar als we weten dat betrokken week reeds een bruto-afslagbesomming verwezenlijkt werd van rond de 90 miljoen, dan is dit ten slotte slechts 1,65% onder het absoluut rekord dat in een bepaalde week in 1982 behaald werd. Om het cijfer van 90 miljoen te halen werden er 42.766 van onze bennen vis in de afslag gezet die heel goede prijzen haalden. Zowel het opbrengstcijfer als de in de markt gezette hoeveelheid vis, wijzen op de belangrijkheid van de eerste vissershavens van Schotland. Op dit totaal werden slechts 62 bennen opgevangen.

■ Een vissersvaartuig uit de Faroë werd voor de Schotse rechtbank van Lerwick beboet voor 200 duizend B.fr. wegens illegaal vissen. Het vaartuig werd gecontroleerd op haar visserij op Noorse pout (steenbolk) door het Brits navyvaartuig „HMS Dumbarton Castle” ongeveer 40 mijlen oost van Bressay. Er werd vastgesteld dat de bijvangst aan ronde vis meer dan 25% bedroeg, terwijl dit in werkelijkheid slechts 10% mag zijn. Het vaartuig werd naar Lerwick opgebracht waar een verder onderzoek aantoonde dat de bijvangst slechts 18% bedroeg. Het vis-tuig (net) werd eveneens aangeslagen. De betrokken schipper uit de Faroë, is de eerste die een boete oploopt sinds de nieuwe E.E.G.-reglementering van 25 januari.

■ Een in 1982 nieuw gebouwd Brits vissersvaartuig van 18,30 m. lengte uit Shetland, de „Gratitude” liep verleden week op een rots ter hoogte van het Schotse Lerwick en zonk. De 3 bemanningsleden werden door de reddingsboot uit Lerwick aan boord genomen. Zij waren allen mede-eigenaars van het vaartuig. Het was bij het eiland Mousa, dat op een rots werd gelopen. Het één jaar oude vaartuig was op weg naar de scheepswerf voor aanpassingswerken. (zie foto)

■ Ook in Engeland gebeurt het dat een reder-schipper niet meer weet van welk hout pijlen maken en ten slotte als enige uitweg het in de grond steken van zijn vaartuig overhoudt om de verzekeringspremie op te strijken. Reder-schipper Horne P. (36 jr) komt hiervoor thans voor de rechtbank. Hij had enkele pijpen in de machinekamer losgemaakt en de zeekraan open gezet, waardoor het vaartuig water maakte en zonk. De bemanning werd door een helikopter van boord gehaald. Het ongeval gebeurde zowat twee jaar geleden, nabij het eiland Manx. Men zegt „al moesten het de kraaien uitbrengen”! (zie foto)



Het vaartuig op het ogenblik van het zinken; foto genomen van op een toegesneld vissersvaartuig.

■ De Britse firma „Celtic Management and Trading” die de zaken van de Brits geworden Spaanse vlaggeschepen behartigt, tracht nu een dergelijk vlaggeschip onder Britse vlag nochtans, in de Ierse haven van Cappa onder te brengen. De plaatselijke Ierse vissers zijn er ondertussen al in geslaagd er voor te zorgen, dat er vanwege de ijsfabriek geen leveringen aan het vlaggeschip zullen gebeuren. In verband

met de dreiging van de, uit Groot-Brittannië ge-weerde vlaggeschepen om Ierse havens op te zoeken, werden in de voornaamste Ierse vis-sershavens van Cork en Galway, dringende vis-sersmeetings belegd om de maatregelen te bespreken om deze vaartuigen te bannen uit de Ierse havens. Het antwoord van de minister voor visserij dat er maatregelen zullen getroffen worden, heeft de vissers niet bevredigd.

We zijn overtuigd dat onze Vlaamse goedzaken tot dergelijke meetings niet zullen moeten overgaan, daar onze overheid bewust schijnt van de gevaren welke ons omringen.

NOORWEGEN

■ Volgens de Noorse minister voor de visserij, de heer Listau, zal Noorwegen het verbod niet nakomen om na 1985 niet meer op walvisvangst te gaan. Van de soort waarop Noorwegen jaagt, zouden er nog 100 duizend stuks leven en de Noorse vangst brengt de visstand hierdoor absoluut niet in gevaar. Daarbij is deze visserij van uitzonderlijk economisch belang voor bepaalde Noorse kustgebieden die hier op aangewezen zijn. Anderzijds zullen de Noorse marinebiologen wel de nodige beperkingen uitschrijven wanneer deze noodzakelijk blijken. Verder wordt door Noorwegen ook aangestipt dat de soort die door Noorse vissers gevangen wordt, zich elk jaar nog uitbreidt.

IERLAND

■ Op een Ierse werf te Baltimore werd een 23 m. vissersvaartuig gebouwd en afgeleverd, die 53 miljoen B.fr. kost! Het vaartuig is uitgerust met een Franse Poyaud-motor van 560 pk, met een hulpmotor voor aandrijving van de winch 120 pk en de meest verfijnde apparatuur. Het schip is uitgerust voor polyvalente visserij en de schipper benodigt slechts 15 minuten om van vistuig te veranderen voor een andere visserij. De betaalde prijs mag echter als zeer duur bestempeld worden.

RUSLAND

■ Rusland heeft een kontrakt met een scheepswerf in Singapore afgesloten voor de ombouw van twee grote walvisvaarders in diepvries-faktorijschepen. Hiervoor zijn er grote aanpassingswerken nodig voor de inbouw van de nodige apparatuur en verwerkingsmachines voor het materiaal voor ontkoppen, strippen, onthuiden, wassen, enz. evenals voor het omzetten van de visafval in visolie en vismeel. Ook moeten er meer accommodaties voorzien worden voor de visbe- en verwerkers, zodat het ten slotte aanvaardbaar lijkt dat de ombouw van deze 2 vaartuigen, de kokette som van 1,8 miljard fr. kost! Vadertje Staat betaalt dit gelukkiglijk in Rusland.

Vis eten brengt u dikke voordelen! U wordt er slank van zonder honger te lijden, het is een gezond en rijk voedsel, maakt uw bloedvaten zuiver en houdt u fit.

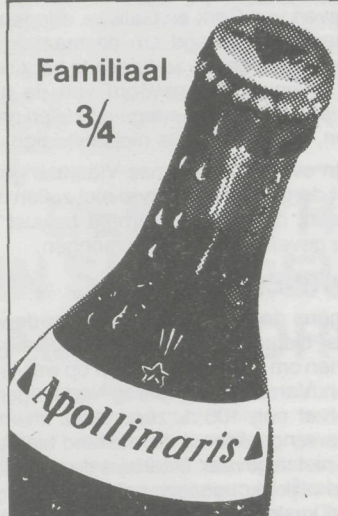


De nieuwe treiler van slechts een jaar oud die op de rotsen liep.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

Familiaal

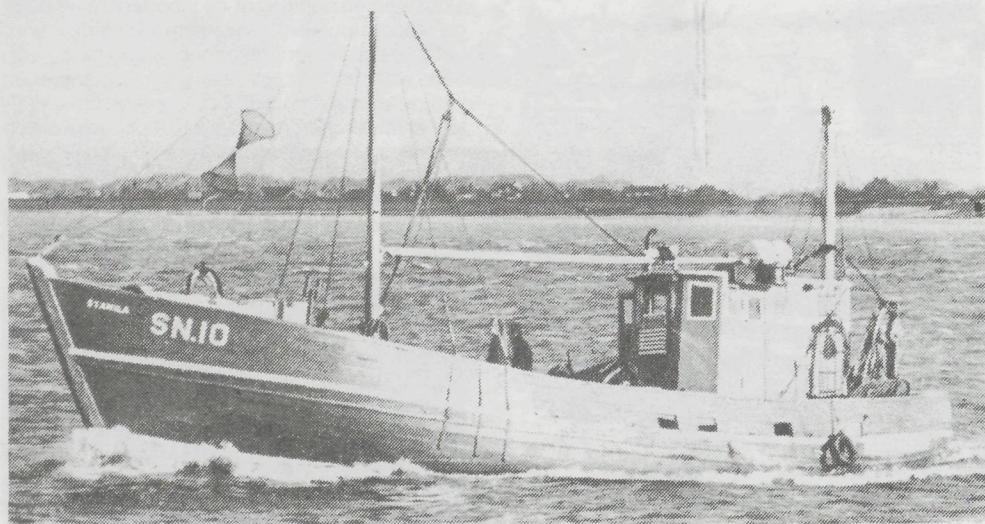
3/4



▲ Apollinaris ▲

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

■ Na een motorpanne is een vissersvaartuig uit Fleetwood, de 18 meter houten „Stamila” in moeilijkheden geraakt en begon water te nemen. Een beroep op hulp werd door één, in de nabijheid vissend vaartuig beantwoord, die het vaartuig op sleeptouw nam. Plots vielen de pompen van het opgesleepte vaartuig echter uit en werd men verplicht de bemanningsleden aan boord van de opsleper, de „Ros Brighde” te nemen. Kort hierop zonk de „Stamila” met de neus voorop in de diepte. (zie foto)



Vergeefse opsleping van de „Stamila” uit Fleetwood die in de golven verdween.

OOK NEDERLANDSE VAARTUIGEN WERDEN WEKKERS AFGENOMEN

De Nederlandse vakbladers bezwaart er zich over, dat van verscheidene Nederlandse vissersvaartuigen, die in de Belgische 12-mijlszone aan het vissen waren, de kettingen en wekkers die vóór het loodzeil gesleept worden, afgenomen werden. Het zou hier onder meer gaan om de SCH 43 en de UK 207. Het is duidelijk dat het hier gaat om vaartuigen beneden de 70 Brt met een motor beneden de 300 pk.

Volgens het K.B. van 1970 mag men in de wateren onder Belgische jurisdictie niet met wekkers op platvis (pladijs, tong, enz.) vissen. Er werd trouwens door de Belgische marine in dit verband eveneens opgetreden tegen de eigen vissers. Er kan hier dus geen sprake zijn van een diskriminatie en in dit opzicht mogen er dus wel door een lidstaat beschermende maatregelen genomen worden ten voordele van de visbestanden. Het is echter duidelijk, wanneer de kettingen niet mogen gebruikt worden om de vis op te jagen uit het zand, dat dan het feest uit is voor de kusttreilers om op de tong te vissen. Volgens inlichtingen bij betrokken visserij, zou de vangst in dergelijke mate teruglopen, dat men dan de

seizoentongenvisserij wel mag gaan vergeten. We veronderstellen dan ook dat er, in verband met de toepassing van dit verbod, niet alleen bezaar vanwege onze noorderburen zal rijzen, maar ook vanwege onze eigen kustvissers. Anderzijds mogen we eveneens zeggen, dat het optreden van de Belgische Zeemacht, zowel verrassend is aangekomen voor de eigen kustvisserij als natuurlijk voor deze van onze noorderburen en dit wellicht ook voor de vissers uit Frankrijk die hier eventueel op de tongen zouden komen vissen.

Het K.B. van 1970 is echter duidelijk en niemand mag binnen de 3 mijlszone wekkers gebruiken. Dat dit zijn groot belang heeft voor de kweekschool, hoeft niet ontkend.

Dat de vissers dus tegen hun eigen kwaad, maar in hun belang, moeten beschermd worden, kan niemand de wetgever ten euvel duiden.

E.E.G.

■ Europese parlementsleden, en het zijn altijd dezelfde, die zich het visserijgebeuren aantrekken, hebben de E.E.G.-zeevisserijkommissaris Contogeorgis, gevraagd zo spoedig mogelijk een beslissing te gaan nemen in verband met het toekennen van een kwotum zomerharing opdat de haringvisserij zich hierop zou kunnen instellen. Een feit is echter bijna zeker, namelijk dat die vissers die op een zomerkontingent haring hun hoop gezet hebben, het er zo maar niet zullen bij laten wanneer zij in hun verwachting hierbij bedrogen zouden worden.

Afwachten is de boodschap.

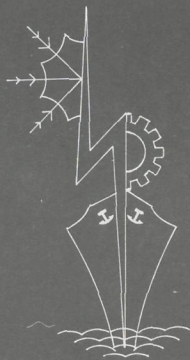
IJSLAND

■ Enkele weken terug, heeft de IJslandse minister voor Buitenlandse Zaken, de heer Johanneson, een scherpe nota gestuurd aan de regering van de Faroë om een einde te stellen aan een praktijk, die veel ongenoegen veroorzaakt in IJslandse kringen, namelijk het vissen op de zalm in de wateren van Faroë en in de internationale wateren, juist even buiten de IJslandse zone in een gebied waarvan IJslands voor zijn zalmvisserij totaal afhankelijk is. Volgens de minister zijn de vele visserijen door grote diepzee-treilers in dit, voor zijn zalmbestanden bekend gebied, een aantasting van de Noord-Atlantische zalmstocks en in strijd met de werking van de Noord-Atlantische Organisatie voor bescherming van de zalm.

NEDERLAND

■ Het valt op dat in de Oosterschelde een verandering in de fauna opgetreden is. Aldus is de stand van de haring, kabeljauw, schol en sprout teruggelopen, terwijl de haaisoorten, de blauwe wijting en de zalm en zeeforel toegenomen zijn. Het is duidelijk dat dit het gevolg is van de Delta-werken met een verandering van het zoutgehalte, temperatuurverschillen, verdwijning van de kleinere fauna die er thans moeilijker kunnen leven en de prooi vormen voor de verdwijnende vissoorten, alsmede omgekeerd het toenemen van ander biologisch leven, die het meer aangepast voedsel vormen voor de toegenomen soorten. Dit wil zeggen het resultaat van een evolutie en wisselwerking.

WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR DE BEHANDELING VAN HET KOELWATER
VAN UW MOTOR MET NALFLEET

S.C.A.P.

*Aanbevolen door ABC
en BOLNES*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:

(059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD:

(059) 32.31.48 J. PRAET

70.38.79 L. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL 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.

