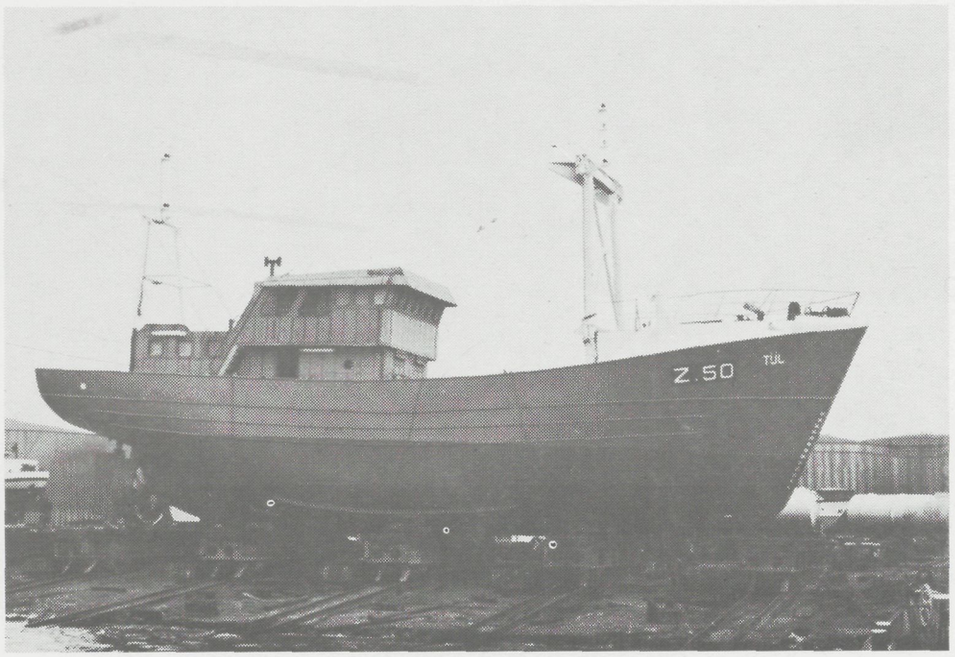
1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 20 MEI 1983 – NR. 19

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

TEL.:091/45.04.01



VOOR DE HOOGSTE KWALITEIT IN DE KORTSTE LEVERTIJD AAN DE INTERESSANTSTE PRIJS

BELANGRIJKE **PRIJSVERMINDERING** 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

TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD TOT 31 MEI 1983 SPECIAAL AANBOD

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

Een hard optreden in het belang van de ganse visserij noodzakelijk!

KOTTERS VAN 70 BRT EN/OF 300 PK. EEN OPEN BEDROG

Als men ziet wat voor treilers thans door de mazen van de fameuse 70 Brt- en 300 pk-grens heensluipen, dan kunnen we nu reeds bewust schrijven, dat de bescherming van de kustwateren als paai- en kinderkamer, en als voorbehouden zone voor de kleine kustvisserij, totaal haar doel gemist heeft.

Bij onze noorderburen heeft men een ogenblik twee meetsystemen toegepast, namelijk een recent meetsysteem, die beantwoordt aan een korrekte meting en aan het doel van de beschermingsmaatregelen, die men voor de 12-mijlszone vooropstelde en het vroeger meetsysteem, dat nogal veel aan de losse kant lag. Toen nu enkele Nederlandse treilers moesten kennis maken met het nieuw systeem voor het juist uitmeten van de Brt. bruto-inhoud en hierdoor fors boven de 70 Brt. kwamen te liggen, ging er vanwege de grotere kustkotters, die deze grens niet meer haalden, een fors protest uit dat tot in de Tweede Kamer doordrong. Het gevolg was, dat men terug op de oude manier de schepen ging uitmeten waardoor kotters van 24 en meer meter plots weer braafjes binnen de 70 Brt-grens kwamen te liggen! Bescherming van de kleine tong, van de paaiplaatsen, enz. werd terug niet geëerbiedigd, evenmin als het ekonomisch belang van de kleine kustvisser, die niet ingericht is om heel wat verder dan de 12 mijlszone te gaan en daar trouwens botst tegen de zware treilers, die alles zonder de minste scrupules voor fauna en kweekplaatsen vernietigen.

Het lag er trouwens vingerdik op, toen (we geloven dat het nog onder de Nederlandse minister De Koning was) men in Nederland aandrong om de Brt-grens van 50 tot 70 Brt te verleggen, vanwege het feit, dat er aan boord van een 50 Brt-vaartuig geen plaats meer vrij was voor het plaatsen van de veiligheidsapparatuur dat er plots aanwezig diende te zijn en dit maar het voorwendsel was om een invasie van de 12-mijlszone voor te bereiden voor een ganse vloot van bovenmaatse vaartuigen. Deze vloot verhoogde regelmatig door de toepassing van wat kunst- en vliegwerk, waardoor nog heel wat bovenmaatse tonnen weggekamoufleerd werden en zelfs motoren van 500 en meer pk er plots van 300 en minder werden, via een dubieuse afstelling door fabrieken uitgevoerd om de kliënt tot genoegen te zijn! We noemen dit zelfs geen eerlijk achterpoortje meer, maar een doelbewuste sabotage met medewerking van de overheid, en dit van de eigen overheidswetten. Een echte dubbelzinnigheid waarvoor betrokken diensten zich in feite zouden dienen te schamen.

EEN ECHTE ARMADA VAN KLEINE KUSTTREILERS!

Eén en ander heeft natuurlijk voor gevolg gehad, dat de kleine kustvisserij, voor wie men de 12-mijlszone had voorbehouden, het kind van de rekening is geworden. Inderdaad wordt deze visser thans in het tongenseizoen, in de 12-mijlszone gekonfronteerd met een werkelijke vloot van tientallen en tientallen vaartuigen, die meer het type van de middenslagtreiler vertegenwoordigen, dan dit van de kustvisserij. Zelfs groter treilers die nooit de 70 Brt kunnen behalen, kunnen er zich gemakkelijk onder verbergen zonder ergens goed op te vallen! En dan spreekt men niet van de enorme schade aan de broeiplaatsen veroorzaakt.

Aldus gezien, baart het zeker geen verwondering, dat men aan het doel dat men zich stelde, namelijk het paaigebied te beschermen en slechts de kleine kustvisserij toe te laten, ver is voorbijgeschoten. Het is aldus dat, wat de Belgische 12-mijlszone betreft, in een twee- tot drietal weken, de zone gekuist is geworden van tongen en de vangsten in die tijd in een verhouding van één tot tien zijn terug gevallen. We vragen dan ook aan onze bevoegde ambtenaren dat er eens en voor goed een vast systeem van uitmeten van de tonnage vastgesteld worde en dat kamouflage-aanpassingen binnen het schip waarbij het doel duidelijk voorligt om hiermede alleen maar het reglement op de 70 Brt te omzeilen, niet in aanmerking zou genomen worden.

De fameuse Eurokotter van 24-meter en zelfs iets meer met de 300 pk speciaal in deze optiek gebouwd, is het levend bewijs van hoe men in feite de geest van de wet en de reglementen omzeilt. Als dit niet gaat, welnu dat men dan terug tot de 50 Brt komt. Hierdoor zal men dan wel de paaiplaatsen kunnen beschermen en de kleine kustvisserij ook even een bepaalde tijd aan haar trekken kunnen laten komen.

EEN BEROEP OP DE MARITIEME OVERHEID

Langs deze weg doen we dan ook een beroep op de maritieme overheid aan deze toestand voor volgend jaar te verhelpen.

Aan onze zeemacht en waterschoutsambten met de middelen waarover ze beschikken, onmeedogend op te treden en zich geen foefjes wijs te laten maken.

Aan onze rechtbanken, zoals in Engeland en Duitsland de strengste boeten en aanslag van gans het vistuig toe te passen omdat aan dergelijke huichelachtige methoden een einde zou gesteld in het belang van alle vissers van de fauna en de belangrijke paaiplaatsen, die de kustwateren betekenen voor het voortbestaan van de ganse visserij van klein tot groot, tot welke natie zij ook behoren.

We hebben het reeds dikwijls geschreven: de vissers moeten tegen hun eigen kwaad beschermd worden.

De Hollandse overheid, die anders altijd zo nukkig aast op recht van vangst en kwantum, is hier schromelijk tekort gekomen aan het doel op internationaal E.E.G.-vlak nagestreefd en heeft zich bewust of onbewust laten beetnemen door beroepsmiddens, die alleen hun onmiddellijk eigenbelang nastreven, zonder zich te bekommeren om wie of wat ook, noch om zich zelf.

En zo de overheid zich daaraan uit zuiver chauvinistisch nationaal eigenbelang, laat vangen, dan hoeft er niet meer gepraat over Benelux, E.E.G. en gemeenschappelijke visserijbelangen.

P. Vandenberghe

VOORDRACHT OVER EUROPESE VISSERIJPROBLEMEN

Volgende week dinsdag, 24 mei wordt, onder de auspiciën van het Europees Parlement, waarvan ondermeer de Oostendse schepen mevrouw Jeanne Pauwelyn deel uit maakt, een uiteenzetting gegeven over de Europese visserijproblemen. Oord van gebeuren is het Rijksstation voor de Zeevisserij, Ankerstraat 1, te Oostende.

Het programma is als volgt samengesteld:

18.00 uur:
verwelkoming door Mevrouw J. PAUWELYN, lid van het Europese Parlement, Schepen van de Stad OOSTENDE.

18.15 uur:
uiteenzetting over het Europese Visserijbeleid door Lord BATTERSBY, Voorzitter van de Visserij Commissie van het Europees Parlement.

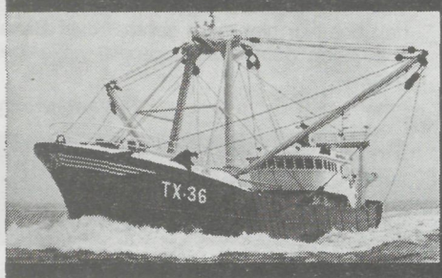
18.45 uur: debat.

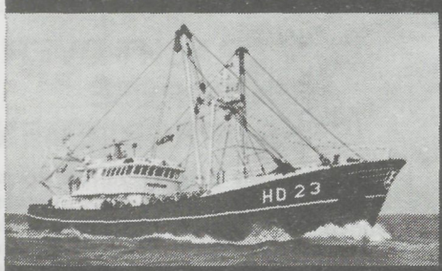
Het is vooral de bedoeling dat al diegenen die betrokken zijn bij de Belgische visserij in de gelegenheid worden gesteld, hun grieven en opmerkingen te laten geworden, zodat hiermede, bij debatten in het Europese Parlement, kan rekening gehouden worden.

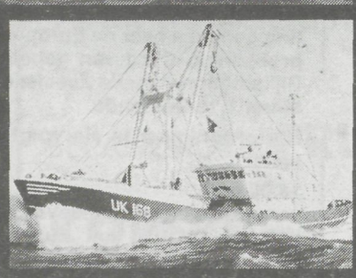
BOLNES VISSERIJ

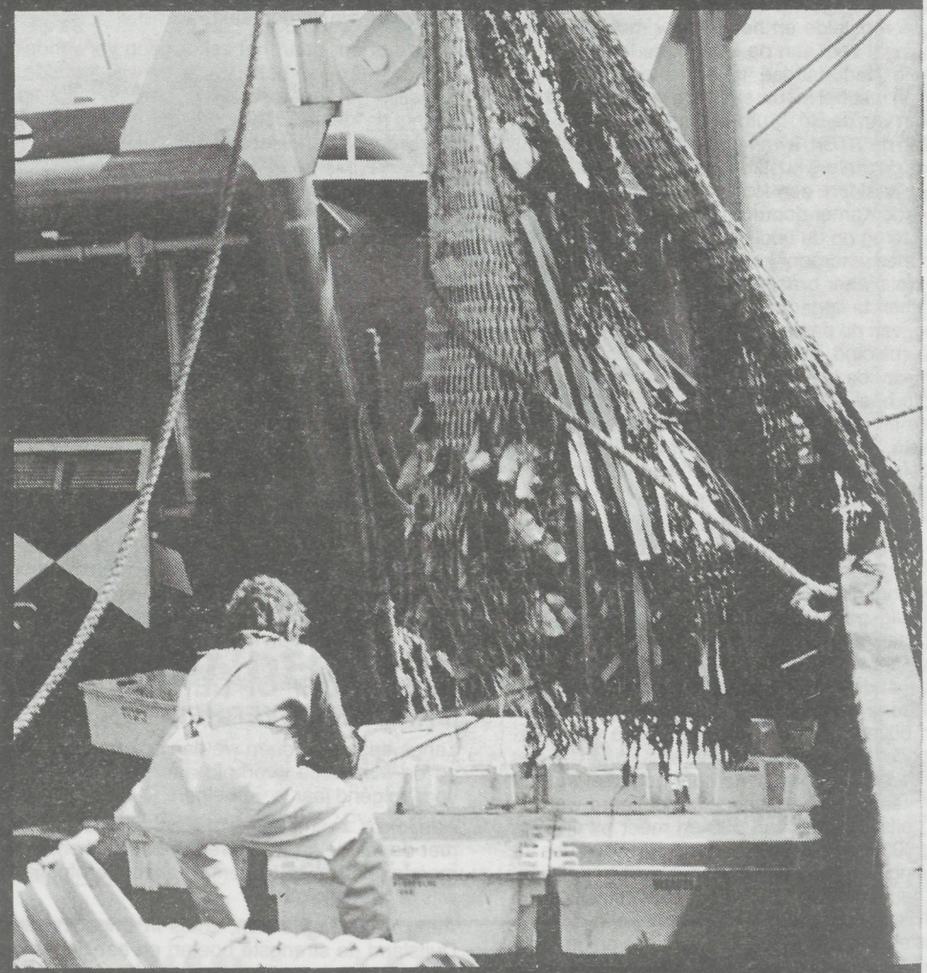
KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom.
Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.









Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cylinders in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie **BOLNES MOTORENFABRIEK BV**

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 3, Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

AFSTELLING MOTOREN OP 300 PK EEN LACHERTJE

Onze Hollandse „officiële" konfrater, heeft, om in de gratie van zijn lezers te staan, gemeend kritiek te moeten uitoefenen op de onlangs opgeleide Nederlandse vissersvaartuigen omdat zij met verboden motoren van 500 pk afgesteld op 300 pk, opgeleid werden.

Dit blad vergeet ten andere dat ook de Nederlandse regering in deze aangelegenheid dezelfde maatregelen en zienswijze deelt.

We wensen het onmiddellijk duidelijk te maken . dat we het hier niet tegen bepaalde vissers uit een buurland hebben, maar wel over de bedrieglijke manier en vorm van het afstellen van de motor op vissersvaaruigen. Zoals men weet is het verboden binnen de Belgische (en ook bij de andere lidstaten) twaalfmijlszone op platvis (tong, pladijs en schar) te vissen met vaartuigen boven de 70 brt en/of met een motor van meer dan 300 pk. In dit verband werd het aantal brt sinds verleden jaar reeds opgevoerd van 50 tot 70 en dit na een tussenkomst van de Nederlandse minister te Brussel en wel hoofdzakelijk om de Nederlandse **zogezegde** (kust)-vissers ter wille te zijn omdat er heel wat van hun schepen deze normen dan nog juist halen. De argumenten om de 50 brt tot 70 brt op te voeren waren de zogezegde veiligheidsvoorschriften die thans aan de kustvissersvaartuigen opgelegd werden en waardoor allerlei apparatuur en akkomodaties geen plaats meer vonden of konden vinden aan boord van een 50 brt-vaartuig. De juiste reden was natuurlijk een groot deel van de Nederlandse kustvisserij ter wille te zijn. Voor België maakte dit verschil 2 vaartuigen uit !

Door de brt op 70 eenheden te brengen, zouden daarbij plots nog een hele reeks Nederlandse vaartuigen in aanmerking kunnen komen mits een afstelling van de motor op een minder vermogen en/of mits wat ingrepen, kunst- en vliegwerk om de brt te verminderen. Dit laatste kan door de vloerbedekking te verhogen, een ballasttank bij te steken, enz... We staan dan ook meer dan eens verbaasd te kijken, dat bepaalde vissersvaartuigen met het uitzicht van een middenslagtreiler, plots nog de 70 brt-grens halen, en mits afstelling van de motor op 300 pk, dan nog het brevet van kustvissersvaartuig opgeplakt krijgen ! Men mag natuurlijk van alle achterpoortjes die een wet openlaat gebruik maken, maar omgekeerd mag de wet ook een strenge toepassing naar de **geest** van de wet eisen. Dit is wat ondermeer bij het laatste opbrengen van de Nederlandse „Arm. 46" gebeurd is.

We laten in het midden hoe een dergelijk fors en groot vaartuig de 70 brt-grens nog kan halen, maar daarenboven is het schip uitgerust met een motor van 500 pk die afgesteld is op 300 pk. Mits een kleine ingreep kan de motor echter terug op zij 500 pk gebracht worden en hier wordt, minstens de geest van de wet geweld aangedaan. We kunnen dus het Nederlandse vakblad „Visserijwereld" niet volgen, waar het verwijst naar de boorddokumenten van de „Arm. 46" waarin de afstelling van de motor op 300 pk bevestigd wordt. Laat het ons aldus stellen, dat op het ogenblik van het onderzoek door de Nederlandse zeevaartinspectie er vastgesteld werd, dat de motor afgesteld was op 300 pk. **Dit houdt echter geen enkele garantie in voor de toekomst.** Het is net hetzelfde zoals bepaalde mensen met nieuwe banden naar de autokeuring gaan en NA de keuring hun oude banden terug opleggen. Volgens hun keuringskaart zijn zij wel in regel, maar in de PRAKTIJK zijn zij het niet, of niet meer.

Trouwens zal het de rechtbank zijn, die zal uitmaken of de wet in al haar aspekten werd nagevolgd of niet, waar reder Caljauw van de „Arm. 46" al zijn argumenten op tafel zal kunnen leggen.

Eén feit blijft echter, indien het toegelaten is met afgestelde motoren, waaraan slechts een kleine ingreep, **die niet te kontroleren valt,** het mogelijk maakt, de motor beurtelings op 300 en/of 500 pk te brengen naargelang de omstandigheden, dan wordt het afstellen van de motor een LACHERTJE en dan kan men gerust het reglement op de 70 brt en de 300 pk vergeten en de Marine binnenhouden of andere taken opleggen.

Als besluit verwachten we dat alle belanghebbenden een minimum aan ernst opbrengen ter zake en geen zaak verdedigen die niet te verdedigen valt.

Reders en vissers wezen terecht gewaarschuwd!

NEDERLANDSE RECHTER HAALT FORS UIT TEGEN VISSEN BINNEN DE 12 MIJL

Voor de rechtbank voor Ekonomische Zaken in Haarlem heeft de politierechter zwaar uitgehaald tegenover een reder-schipper uit IJmuiden. Dit niet zozeer wat de uitgesproken boete betreft, maar wel wat de bedreiging betreft voor veel hogere boeten, wanneer het over duidelijker en zwaarder overtredingen zal gaan.

Inderdaad werd bewuste schipper, niet-vissende in de Nederlandse 12-mijlszone aangetroffen, maar met de netten niet vastgemaakt, zoals het reglement het wil.

De openbare aanklager vorderde 5 duizend gulden, hetzij iets beneden de 90 duizend B.fr. en wees er op dat de 12-mijlszone bijzonder in bescherming moet genomen worden omdat dit de kinderkamer voor heel wat vissoorten is.

Volgens de raadsman van de schipper had men niet in de 12-mijlszone gevist, maar was men bezig de netten te herstellen en was men binst dit werk afgedreven naar de 12-mijlszone toe. Dan moet dit afdrijven toch van lange duur zijn geweest, omdat de schipper op het ogenblik van het in overttreding nemen door de zeevaartmarinepolitie zich al op 7 mijl uit de kust bevond. Dit was ook kennelijk de mening van de rechter, die voor waar aannam dat de schipper waarschijnlijk gevist had in de 12-mijlszone, hetgeen hij, volgens de grootte van zijn vaartuig, niet mocht. Nochtans hield hij er toch aan een onderscheid te maken en de schipper er op te wijzen dat, zo hij ooit vissende wordt bevonden of met de netten buiten boord, de boete veel hoger zullen oplopen. Nu werd hij beboet met 3.000 gulden, hetzij bijna 54.000 fr. om de netten niet vastgesjord aan boord te hebben gehouden, hetgeen evenmin toegelaten is.

De raadsman van de schipper meende verder dat de marine aan een heksenjacht op de vissers is begonnen.

Wij zelf noteren dat, wat als een heksenjacht bedoeld wordt, toch maar een tussenkomst is om het nodige respekt af te dwingen voor de uitgevaardigde reglementen ter bescherming van de visbestanden. Wat meer is, het is een in bescherming nemen van de vissers tegen hun eigen zelf. Moest men de vissers inderdaad vrij laten, dan zou er geen maat staan op overbevissing en uitroeiïng van de visstapels.

Voegen we er nog aan toe, dat het hier ging om een treiler van liefst 347 Brt. met een motor van 2.400 pk.! Zo te zien een forse uithaal van de politierechter voor de toekomst, maar toch zeker een eerder relatieve kleine boete voor de overtreding.

Wij kunnen de politierechter slechts bijtreden.

Het belang van de visserijgemeenschap dient streng gehandhaafd.

VERKOOP IN ENGELAND

REDERS OPGEPAST!

Daar verschillende reders regelmatig in Engelse havens verkopen, worden zij er op attent gemaakt dat de firma Thomas Hamling te Grimsby op 18 januari failliet werd verklaard, alsook Richardson & Co Ltd, op 24 januari en dat de likwidateur Mr. Radford of Peat, Marwick, Mitchell & Co, 1, Puddle Dock, London e.c.r. is.

Ook bij verkoop in Engeland dient men dus zeer voorzichtig te zijn.

Integendeel zijn de geruchten als zou de coöperatieve, waarvan de Oostendenaar Marcel Galleyn te Brixham de leider is, failliet zijn verklaard, onjuist.

Deze coöperatieve wordt zeer goed geleid en staat er uitstekend voor.

Oersterke vislijnen

Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd

BEL YMUIDEN STORES

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode

Van Praet - Dansaert

ALLE KABELS VAN EERSTE KWALITEIT VOOR : VISSERIJ, ONDERNEMERS, INDUSTRIE

SEDERT VELE JAREN LEVERANCIER VAN DE MEEST BEKENDE FIRMAS EN ALDAAR OOK TE VERKRIJGEN – ✆ (052) 33 24 66

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
✆ (059) 32 08 21

★

HERSTELLINGEN – INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Apollinaris

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

JAARVERGADERINGEN VAN DE COOPERATIEVE MAATSCHAPPIJEN HULP IN NOOD EN SCAP

20 % ristourne op de verzekeringspremies 1982 en voor de leden van SCAP een bijkomende ristourne van 0,50 fr per liter gasoil en 10 % op de aankopen in magazijn

Jaarvergadering van Hulp in Nood

Vrijdag 6 mei jl. hield de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor Vissersvaartuigen „Hulp in Nood" haar algemene statutaire vergadering. De 43e nu al sedert de oprichting van de maatschappij, die, puur bekeken op het vlak van de coöperatieve verzekering van vissersvaartuigen, mag aangezien worden als toonaangevend voor de landen die de visserij bedrijven in de Noordzee. Er zijn natuurlijk grotere verzekeringsmaatschappijen maar in die ondernemingen neemt het verzekeren van vissersvaartuigen slechts een miniem gedeelte in of is zelfs onbestaande. Hulp in Nood daarentegen beperkt zich uitsluitend tot de verzekering van risico's die de vissersvaartuigen dragen en dat betekent thans een kapitaal van 1,5 miljard frank dat op de herverzekeringsmarkt wordt gepresenteerd. Inderdaad ongeveer 70 % van de Belgische vissersvaartuigen zijn lid van deze coöperatieve verzekering, door kleine redersvissers in 1940 gesticht.

Er was een zeer ruime belangstelling voor deze jaarvergadering waarbij ondermeer de aanwezigheid werd opgemerkt van de nu al 89-jarige August Van Heetvelde, een nog kloeke Blankenbergenaar, die samen met de heer Prosper Vandenberghe de enige overlevende stichter is van de maatschappij. Verder uiteraard de Raad van Beheer en het College van Commissarissen. Het was voorzitter Coene Arthur die de vergadering voor geopend verklaarde en meteen het woord gaf aan de heer Vandenberghe, die met een gewettigde fierheid een merkwaardige uiteenzetting gaf over de werking van deze coöperatieve in 1982.

In 1982 kende de maatschappij het totaal verlies van Z.209, waarvoor binnen de drie maanden aan de reder de som van 6.536.000 fr uitbetaald werd. Daarenboven werd meer dan elf miljoen fr aan Eigen Schaden en Schaden aan Derden uitbetaald. Alhoewel Hulp in Nood voor Totaal Verlies en opslepingen herverzekerd is, wist men nog een overschot van méér dan 7 miljoen frank te boeken, waardoor, dank zij een gezond financieel beheer voor het boekjaar 1982, buiten het verhogen van de reserves, een ristourne van 20 % of 7.083.635 fr op de gestorte premies terug zal uitgekeerd worden. Volgens de statuten zou dit overschot van elk lid op zijn voorbehoudingsfonds moeten geboekt worden, welke, ter versterking van de maatschappij slechts uitkeerbaar is, het jaar nadat het lid zijn bedrijf heeft stilgelegd.

Na beraadslaging in de beheerraad en in overweging nemend de zware lasten welke de reders te dragen hebben, werd beslist in plaats van het voorbehoudingsfonds van elk lid verder te spijzen, op de in 1982 geïnde premie dus 20 % ristourne uit te keren. Dit bedrag zal mogen afgetrokken worden bij de betaling van het laatste kwartaal van het jaar 1983, voor zover men ook in 1984 lid blijft. Dat deze beslissing de algemene goedkeuring wegdroeg, is te begrijpen en betekent de teruggave voor 1982 van 7.083.635 fr.

De heer Vandenberghe maakte echter van deze gelegenheid gebruik om er op te wijzen dat voor eigen schaden slechts 100 fr per brutoton als franchise wordt vastgesteld, wat een enorm voordeel is, als men ziet dat bij talrijke verzekeringen deze van 50.000 tot 80.000 fr per schadegeval kan oplopen.

Hij wees ook op het feit dat sommige leden hun vaartuigen veel te laag verzekeren met het gevolg dat ze voortaan hun eigen verzekeraar zullen zijn tussen hun geschatte en verzekerde waarde, wat in deze tijden en gezien het fiskaal belang een ongezonde manier van sparen daarstelt.

Waar in 1981 reeds de kaap van de dertig miljoen frank aan premie-inkomen werd overschreden, werd in 1982 andermaal een gevoelige verhoging van de betaalde premies opgetekend en overtrof dit in bedoeld jaar ruim 36 miljoen frank.

Dat kwam voor het grootste deel door het in verzekering nemen van verschillende nieuwe eenheden, die vorig jaar de vissersvloot kwamen versterken. Dat waren nl. de treilers Z.39, Z.89 en de Z.284 die samen ongeveer 145 miljoen frank aan verzekerd kapitaal betekenen. Trouwens, wat dat verzekerd kapitaal betreft, werd ook al een gevoelige verhoging genoteerd. Waar Hulp in Nood in 1981 in totaal 1,134 miljard verzekerde, is dat in 1982 opgelopen tot 1,235 miljard en zal dat in 1983 anderhalf miljard bereiken. Zeebrugge, waar de evolutie van de vissersvloot enorme sprongen maakt, neemt hiervan wel het grootste aandeel in. Zeebrugge is voor wat de verzekerde waarde betreft toonaangevend en vertegenwoordigt momenteel meer dan het dubbele van Oostende en Nieuwpoort samen. Die forse verhoging heeft natuurlijk te maken met de nieuwbouwtrend die te Zeebrugge sedert een paar jaar wordt opgetekend, daar waar Oostende en Nieuwpoort alsnog die evolutie niet volgen en men een afwachtende houding aanneemt, niettegenstaande de grote steun door de regering voor de vernieuwing van de vloot toegezegd.

Wat de ouderdom van de verzekerde vloot betreft, valt dus een gunstige evolutie waar te nemen. De categorie van 0 tot 5 jaar – gezonde risico's dus – vertegenwoordigt 42 % van de totale verzekerde waarde en dat is bijzonder hoopgevend voor de toekomst. Twintig jaar geleden bijvoorbeeld bedroeg dat slechts 9 % en alleen tussen de jaren 1965-1970 werd een gunstige kentering opgetekend tengevolge van de verwoede nieuwbouw die zich medio de zestiger jaren liet optekenen. Begin 1980 was dit opnieuw teruggevallen tot een dieptepunt van slechts 6,13 % maar nadien tekende zich andermaal een gunstige evolutie af met jaarlijks een stijging.

HET VISSERIJBLAD

verscheen niet vorige week, naar aanleiding van de feestdag van O.L.H. Hemelvaart die op 12 mei viel.

Deze week zullen onze lezers het zich niet beklagen en de zo graag gelezen „Weetjes" ontbreken niet !

Kredieten voor nieuwbouw

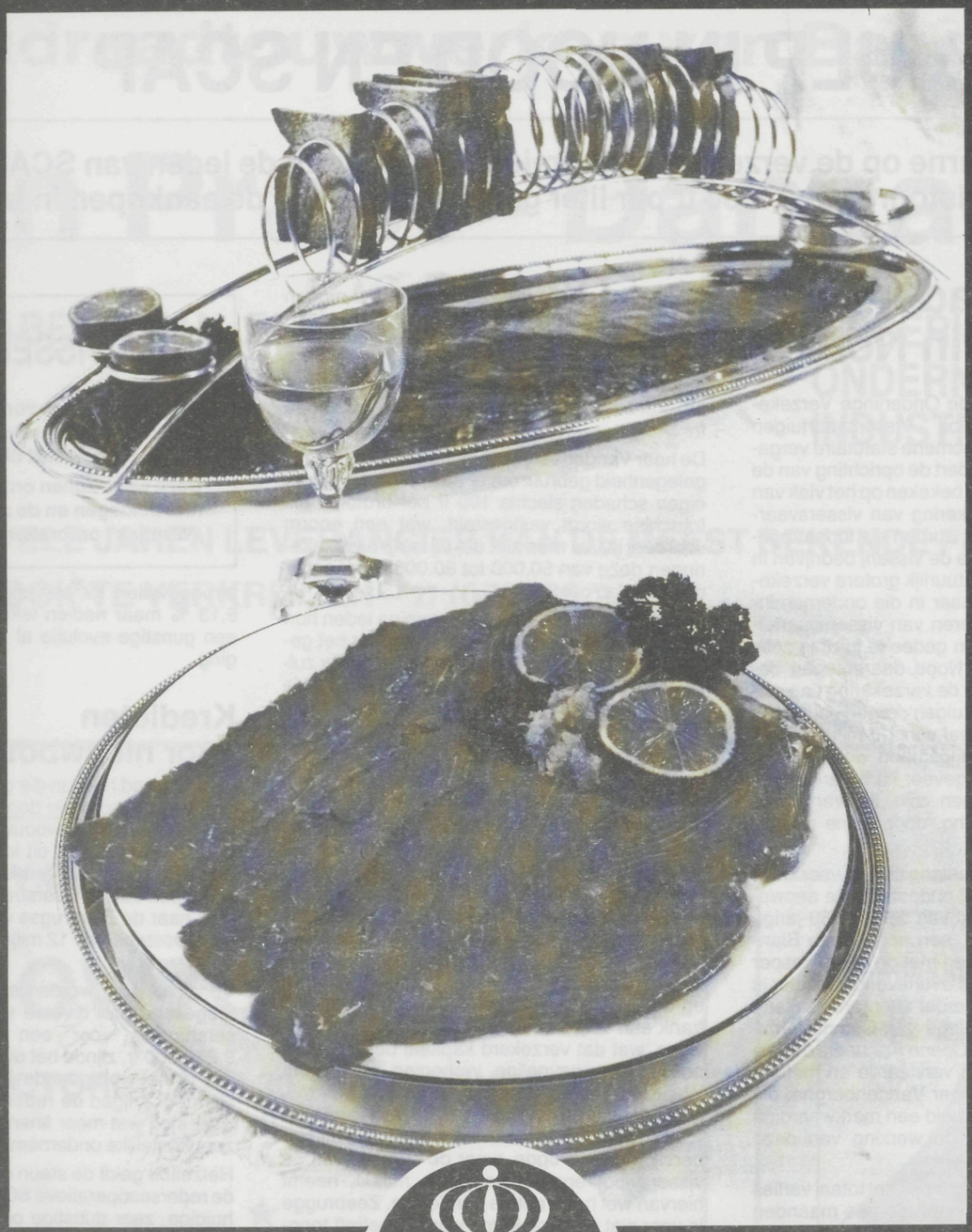
Hulp in Nood heeft in die gunstige kentering ondermeer bijgedragen door het verstrekken van kredieten voor nieuwbouw tegen zeer goedkope intresten. Sedert dit initiatief van de helling gleed werd in totaal reeds 87 miljoen frank aan scheepskredieten verstrekt. 44 miljoen frank ging naar de Zeebrugse vloot, 31 miljoen frank naar Oostende en 12 miljoen frank naar Nieuwpoort.

Vorig jaar nog werden acht scheepskredieten toegekend aan diverse reders uit de drie vissershavens voor een totaal bedrag van 9.250.000 fr, zijnde het dubbele van het bedrag dat in het voorgaande jaar werd toegekend. Hierdoor krijgen de reders die aan nieuwbouw doen nog wat meer financiële armslag in deze zeer kostelijke onderneming.

Hetzelfde geldt de steun door Hulp in Nood aan de rederscoöperatieve SCAP gegeven, die haar huidige, zeer gunstige ontplooiïng gedeeltelijk heeft kunnen waarmaken door een lening welke, tijdens de mazoutoorlog, tot 20 miljoen frank werd opgedreven aan zeer goedkope intresten waar einde 1982 deze lening tot nog amper zes miljoen frank kon herleid worden, om, zonder grote tegenslagen einde 1983 volledig terugbetaald te zijn. Ook de beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge werd in 1982 in de mogelijkheid gesteld haar huidig gebouw aan te kopen en volledig te moderniseren, dank zij een lening van zes miljoen frank in dezelfde intrestvoorwaarden als SCAP voor de duur van tien jaar bekomen.

Die coöperatieve samenwerking tussen Hulp in Nood, SCAP, Hand in Hand Zeebrugge en Oostende, heeft het mogelijk gemaakt niet alleen nieuwe ristournes uit te keren maar andere maatschappijen en leveranciers te verplichten hun prijzen en voorwaarden er aan te adapteren.

(Vervolg op blz. 7)



... zo verleidt la couronne de fijnproever

N.V. ROKERIJ LA COURONNE

ZANDVOORDESTRAAT 25, B-8400 OOSTENDE (BELGIUM) TEL. 059/70.13.24 TELEX: 81202 COURON B

(Vervolg van blz. 5)

Het is slechts bij het eventueel stopzetten van die samenwerking of het verdwijnen van deze coöperatieven, zonder te spreken van de enorme sociale en financiële diensten bewezen door de coöperatieve visafslag (OVA) te Oostende, dat de reders zouden beseffen welke schade dit zou betekenen voor de visserij.

Hij besloot zijn uitgebreide en belangrijke uiteenzetting met de maritieme overheid te danken, die dit alles heeft gesteund en de huidige modernisering van de vloot heeft mogelijk gemaakt.

Bij deze noemde hij de Diensten van het Zeewezen, het Ministerie van Landbouw, de Radio Maritieme Diensten, de Zeevaartinspectie, de Waterschoutsambten, het Rijksstation voor Zeevisserij, de Loods- en Reddingsdiensten van onze Kust en tenslotte de juridische raadgever van de maatschappij, de heer Heymans, zonder zijn medewerkers in al deze takken te vergeten, aan wier steun en medewerking de reders veel te danken hebben.

Weliswaar maken wij elke dag geen mooi weer mee, zei spreker, en wordt bestendig stormgelopen tegen deze sterke burchten, in de hoop dat de leiding zal begeven, maar tevergeefs.

De voorbereiding van de toekomst en het verder bestaan van deze coöperatieve burcht is een delikate en moeilijke taak, maar allen moeten begrijpen, dat wat in zoveel jaren met zoveel moeite en eigen financiële middelen, zonder ooit beroep te hebben gedaan op de financiële steun van de Staat, tot stand is gebracht, een must moet blijven en dat alleen een wijs beheer in eigen milieu de Belgische visserijgemeenschap uitstekend kan blijven dienen.

Deze uitgebreide en belangrijke uiteenzetting werd door de meer dan honderd aanwezigen op een warm applaus onthaald, waarna tot de uitbetaling van de voorbehoudingsfondsen aan de uittredende leden, die het bedrijf stillegden, werd overgegaan.

De jaarvergadering van SCAP

Dezelfde dag had in deze lokalen de statutaire algemene vergadering plaats van de rederscoöperatieve SCAP, waarbij 100 leden aangesloten zijn.

Ook hier mag het jaar 1982, niettegenstaande alle maatschappijen een zware ekonomische krisis doormaken, van een sukses gesproken worden en is eens te meer bewezen dat, moesten alle reders zich coöperatief voor hun aankopen en verzekering verenigen, ze groot profijt zouden doen.

Nadat deze vergadering door voorzitter Pedro Hennaert was geopend, werd het woord gevoerd door de heer Vandenberghe, die er in een rijk gedocumenteerd verslag een uiteenzetting gaf over de aankopen in magazijn, de brandstofkwestie, de reparaties en de bouw in het werkhuis. Er werd in 1982 een zakencijfer verwezenlijkt van 260 miljoen frank met een kapitaal, gebouwen niet inbegrepen, van amper 15 miljoen frank.

Hij wees er op dat, onbewust of door gebrek aan samenhorigheidsgevoel, sommigen menen aan een onmiddellijk eigen profijt te moeten denken, en niet beseffen welke schade zij aan hun medereders en zichzelf berokkenen al worden hen kortingen toegewezen omdat de coöperatieven er geven.

Een prachtig koud buffet en uitstekende bediening

Na de statutaire algemene vergadering van Hulp in Nood en SCAP, greep in het sportcompleks „Ter Polder" te Bredene een gezellig samenzijn plaats voorafgegaan door een koud buffet, bereid en opgediend door de welbekende firma La Couronne.

Het koud buffet was uitsluitend samengesteld uit vis en schaaldieren. Zeggen we terstond dat de 117 aanzittenden het zich heerlijk hebben laten smaken en dat ook de service van *het Sportcentrum te Bredene als perfect mocht aangezien worden.*

En ook dat mag wel eens gezegd.

Velen vergeten ook dat zij klein zijn geweest en hij wees er op dat vooral de kleine trouwe kopers de goede betalers zijn.

Waar in de aanvang van 1981, de brandstofprijzen 9,57 fr noteerden, komende van 1,40 fr in 1950, noteerden deze einde 1982 13,73 fr, wat voor veel reders een ware ramp betekende, zo hieraan geen verbetering kwam.

Aan gasolie en lichte fuel werd te lande door SCAP meer dan twee miljoen liter geleverd en ongeveer tien miljoen liter aan de visserij.

Daarbij kwam de levering van diesel aan de pomp van ongeveer 200 duizend liter en 135 duizend liter superessence, niettegenstaande deze pompen de weekends en de feestdagen gesloten zijn, maar dit een winstpunt blijft, om de algemene onkosten te helpen dekken.

Hij wees op de wantoestand te Zeebrugge bij leveringen van gasoil, waar bij gebrek aan douanekontrole, alles mogelijk is en waarbij vele kleine in plaats van grote liters door een voortverkoper geleverd kunnen worden. Het verkoopcijfer in het magazijn in SCAP beliep niet minder dan 22 miljoen frank.

Niettegenstaande de Oostendse en Belgische vloot in 1982 veel minder de haven aandeed, is het zakencijfer van SCAP tot 260 miljoen uitgegroeid. Aldus kon benevens de gemiddelde ristourne tijdens het jaar van 0,90 fr per liter, er thans nog 0,50 fr worden aan toegevoegd en voor het magazijn, benevens de tien procent tijdens het jaar, nu nog eens tien procent, terwijl op de bestaande aandelen een intrest van 8 procent wordt uitgekeerd.

In het werkhuis worden voor reparaties en nieuwbouw ongeveer 50 mensen te werkgesteld met al de ups and downs tengevolge van de wispelturige sociale toestanden en de wisselvalligheden, eigen aan een herstel- en bouwbedrijf.

Waar in 1981 daar een verlies geboekt werd van meer dan 1,8 miljoen fr, kon dit in 1982 omgezet worden in een overschot van 2,4 miljoen fr, wat een sukses mag genoemd, als men rekening houdt met het feit dat de coöperatieve werkingen daar niet zijn om winsten te verwezenlijken maar om service te verlenen aan de leden.

Na de bouw en herstellingen van het ogenblik overlopen te hebben, meldde spreker dat op 9 juni in de conferentiezaal van het stadhuis te Oostende door deskundigen een uiteenzetting zal gegeven worden over de toekomstige haringvisserij, de boomkorrevisserij op tong en platvis, de moderne staalkabelconstructies en de bijzondere eigenschappen van de superbraid voor trawl- en purseseinevisserij.

Tenslotte wees hij op het feit dat SCAP straks zijn 35-jarig bestaan zal vieren, samen met het 50-jarig bestaan van de kustvissersvereniging Hand in Hand Oostende en besloot hij zijn uiteenzetting met de leden eens te meer op het groot belang en nut van de coöperatieve te wijzen.

Na deze rijk gedocumenteerde en belangrijke uiteenzetting, werd de jaarbalans goedgekeurd en de beheerraad aangevuld met nieuwe beheerders in vervanging van de beheerders die het bedrijf hebben stilgelegd.

De nieuwe beheerraad luidt thans :
Voorzitter : Pedro Hennaert;
Directeur : P. Vandenberghe;
Beheerders : Georges Vens, Marcel Laplasse, Basiel Haelewyck, Jean Vlietinck, Frans Serie, Constant Wynsberghe, Willem Gerard, André Geryl.

In de vissershaven van Zeebrugge

ZWARE AVERIJEN VERMEDEN

Zoals elkeen weet hebben zich op de Noordzee en onze havens afgelopen donderdag geweldige rukwinden voorgedaan.

De Zeebrugse vissershaven, ten opzichte van de westenwinden zeer slecht gelegen en als tijhaven niet beschermd zoals de Oostendse vissershaven, die een vlotdok is, onderging een zware zeegang.

Over de middag sloeg een windhoos zo hard toe, dat de O.131, de O.196 en de O.161, alsook de mazoutboot van de coöperatieve Hand in Hand, door hun touwen gingen en een groot gevaar werden voor de andere gemeerde visserssvaartuigen.

De heer Raphael Huysseune, die op dat ogenblik per toeval in de haven was, dit ziende en alleen niets vermogende, riep telefonisch de hulp in van reder Raymond Claeys, wiens schepen daar ook lagen.

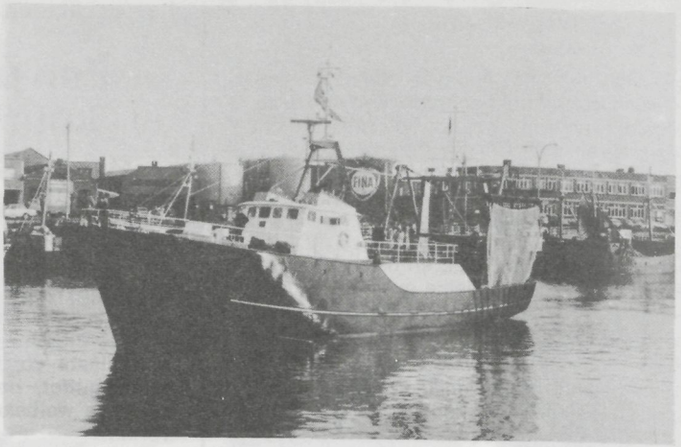
Het is dank aan dit snel optreden van deze heren en de zoon Claeys, dat miljoenen schade en ook totale verliezen konden vermeden worden, daar de heer Claeys, over een klein sleepbootje beschikkend en als ervaren schipper, na *uren werken er toe kwam alle schepen terug* behoorlijk te meren.

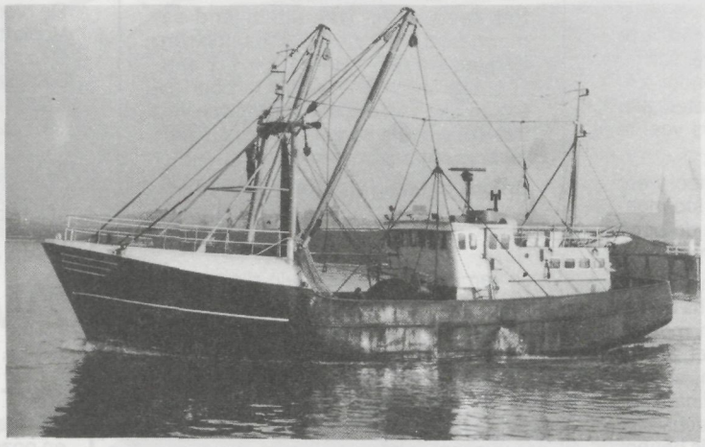
Waar deze reder hiervoor dient gelukgewenst kan hetzelfde niet gezegd worden van de havendiensten aldaar, die in dergelijke omstandigheden nergens te vinden zijn en de vissershaven van Zeebrugge, waar meer dan een miljard aan vissersvaartuigen komen schuilen, aan zijn lot overgelaten is.

Het is daar zoals te Oostende, waar dergelijke verantwoordelijke ambtenaars op ogenblikken dat ze er moeten zijn, nergens te vinden zijn.

Een havenkapitein die als ambtenaar meer dan een miljoen frank verdient, zou plichtbeseffend, zelf bewust moeten zijn van de gevaren welke zich in zo'n omstandigheden kunnen voordoen en er een kijkje nemen of in de nodige bewaking voorzien.

Maar ja, we zijn nu in de periode van de rechten, de show en de stakingen, maar niet in deze van de beroepsplichten.





VISSEN IS HUN JOB
MOTORISEREN IS ONZE JOB

DIESELMOTOREN

ANGLO BELGIAN CORPORATION N.V.
Wiedauwkaai, 43,
9000 GENT / BELGIE
✆ 091/23 45 41 – 25 55 42
Telex 11 298 abc b

VRAGEN NAAR: Eric De Poorter voor de verkoop.
André Vermeiren voor het onderhoud.

Marktsituatie in de Zeevisserij in april 1983

HOGERE AANVOER EN OMZET IN DE DRIE AANVOERHAVENS

Volgens het zopas verschenen maandrapport van de Dienst voor de Zeevisserij is de maand april vrij gunstig verlopen voor de zeevisserijsector. Er werd immers zowel wat betreft de aanvoer als de omzet een stijging opgetekend in vergelijking met april van vorig jaar. De aanvoer steeg met name met 8,8 % terwijl de opbrengsten verhoogden met 11,2 %. Hierin heeft de stijging van de gemiddelde prijs (2,8 %) ook al een rol gespeeld. In april werden vooral zeer goede tongvangsten opgetekend in de kustwateren. Die zeer drukke tongvisserij had echter voor gevolg dat de garnaalaanvoer met 25 ‰ verminderde.

Hieronder dus het rapport over de voorbije maand april. Tenzij anders vermeld, wordt april 1983 telkens vergeleken met dezelfde maand van vorig jaar.

AANVOER

De **totale visaanvoer** door Belgische visserschaartuigen in eigen havens bedroeg 2.585 ton, wat een meeraanvoer van 208 ton (of + 8,8 %) betekent.

De **aanlandingen van demersale vis** (bodemvis) stegen met 15 % tot 2.361 ton (+ 308 ton). Die meeraanvoer is grotendeels te wijten aan de verhoogde aanvoer van de rondvissoorten kabeljauw (+ 158 ton of + 53,3 %) en wijting (+ 150 ton of + 126,3 %) en van de platvissoorten schol (+ 51 ton of + 25,4 %) en tong (+ 45 ton of + 8,8 %). Het aanbod van kabeljauw, schelvis, koolvis en Noorse schelvis, afkomstig van de traditionele IJslandse visgronden, bleef daarentegen onrustwekkend afnemen ingevolge een dalende belangstelling van onze vloot voor die visgronden. Zo daalde de aanvoer van kabeljauw met 91,5 %, Noorse schelvis met 81,4 %, koolvis met 76,2 % en schelvis met 76,1 %. Zeer goede tongvangsten werden gedurende de maand april gerealiseerd in de kustwateren. De meeraanvoer van tong is terug te vinden in de tongsorteringen 3, 4, 5 en 6. De aanvoer in de diverse grootte klassen bedroeg : 1 : 138 ton (– 7,3 %), 2 : 83 ton (5 15,4 %), 3 : 90 ton (+ 31 %), 4 : 78 ton (+ 64,1 %), 5 : 61 ton (+ 54,6 %), 6 : 79 ton (+ 5,6 %) en 7 : 25 ton (– 20,7 %). De aanvoer van zeeduivel bedroeg 78 ton, hetzij een afname van 20,1 %.

Het **aanbod van de schaal- en weekdieren** nam met 42,5 % toe en bereikte 223 ton. Deze toename is in hoofdzaak toe te schrijven aan de verhoogde aanvoer van St Jakobsschelpen en wulken (met resp. 112 ton en 40 ton, of 50,3 % en 17,8 % van de totale aanvoer van schaal- en weekdieren). Ingevolge de grote belangstelling van de kleine vaartuigen voor de rijke tongvangst vlak onder kust daalde de garnaalaanvoer met 24,8 % tot 41 ton, de aanlandingen van Noorse kreeftjes steeg daarentegen met 29,8 % tot 20 ton.

Qua aanvoer spande de tong de kroon met 554 ton, gevolgd door de niet-IJslandse kabeljauw met 455 ton, de wijting met 269 ton en de schol met 251 ton.

Over de periode januari tot en met april daalde de aanvoer van 14.256 ton tot 12.010 ton of – 16 %.

AANVOERWAARDE

Door een grotere aanvoer (+ 8,8%) en een hogere gemiddelde prijs (+ 2,8 %) steeg de **totale aanvoerwaarde** van de visserijprodukten in de Belgische havens tot 228,6 miljoen F (+ 11,2 %).

Deze meeropbrengst was voornamelijk aan de **demersale vissoorten** te danken. De platvissoorten tong en schol brachten respectievelijk 117,5 miljoen F (+ 3,5 %) en 10,1 miljoen F (+ 46,3 %) op, de rondvissoorten kabeljauw en wijting waren goed voor respectievelijk 23,8 miljoen F (+ 46,4 %) en 7,9 miljoen F (+ 91,2 %). Mede door de geringe aanvoer was de opbrengst van de IJslandvisserij zeer gering. Daarnaast bracht de zeeduivel ook, ondanks een geringere aanvoer, zowat 14 miljoen F op (+ 13,2 %).

Net zoals wat de aanvoer betreft, is de meer-opbrengst van de **schaal- en weekdieren** (+ 2,1 miljoen F of + 17,1 %), in hoofdzaak toe te schrijven aan een verhoogde aanvoer, gepaard met een hogere gemiddelde prijs van de St Jacobsschelpen. Ook de wulken brachten 0,8 miljoen F meer op (+ 176,8 %). De garnalen brachten 1,4 miljoen F minder op (– 20,9 %), de opbrengst van de Noorse kreeftjes steeg met 0,7 miljoen F (+ 26,4 %).

Bij rangschikking naar aanvoerwaarde staat de tong op de eerste plaats met 117,5 miljoen F, gevolgd door de niet-IJslandse kabeljauw met 23,8 miljoen F, de zeeduivel met 14 miljoen F en de schol met 10,1 miljoen F.

In de eerste vier maanden van het jaar steeg de aanvoerwaarde van 755 miljoen F in 1982 tot 812 miljoen F, wat een toename is van ongeveer 8 %.

PRIJZEN

De **gemiddelde visprijs** steeg van 86,47 F/kg in april 1982 tot 88,43 F/kg in april 1983, wat overeenstemt met een geringe prijstoename van 2,8 %. Deze lichte stijging is het resultaat van een daling van de gemiddelde prijs van de bodemvis die gecompenseerd wordt door een forse stijging van de pelagische vis, vooral bestaande uit makreel. Bovendien was de gemiddelde prijs vorig jaar vooral gedrukt door een belangrijke hoeveelheid relatief goedkope haring.

De gemiddelde prijs van de **demersale vis** daalde van 93,48 F/kg in april 1982 tot 90,78 F/kg in april 1983, en dit doordat de gemiddelde prijs van de relatieve dure vissoort tong daalde met 4,9 % (van 223,10 F/kg in april 1982 tot 212,15 F/kg in april 1983). Van de grote prijsspreiding tussen de verschillende tongsorteringen die april 1982 kenmerkte (119,77 F/kg – 296,39 F/kg) is dit jaar weinig te merken (160,65 F/kg – 253,56 F/kg). De kleinere tongsorteringen (6 en 7), alsook de grootste sortering (1) maakten een heel wat betere prijs, de andere sorteringen (2-3-4-5) haalden het hoge niveau van april 1982 niet. Het verloop van de gemiddelde prijs van de tong per grootte-klasse is als volgt : 1 : 235,01 F/kg (+ 17,1 %), 2 : 253,56 F/kg (– 14,5 %), 3 : 210,68 F/kg (– 28,6 %), 4 : 204,80 F/kg (– 23,1 %), 5 : 190,99F/kg (– 4,2 %), 6 : 170,60 F/kg (+ 25,8 %), 7 : 160,65 F/kg (+ 34,1 %).

De prijzen van alle IJslandse vissoorten, met uitzondering dan van de koolvis, stegen gevoelig; de prijzen van de andere vissoorten namen af. Ondanks een gevoelige aanvoertoename, steeg de gemiddelde prijs van de platvissoort schol van 34,67 F/kg in april 1982 tot 40,44 F/kg in april 1983 (+ 18,9). ook de gemiddelde prijs van de zeeduivel en de rog nam toe tot respectievelijk 180 F/kg (+ 41,7 %) en 57,08 F/kg (+ 24,1 %).

De prijzen van de makreel, die de hoofdbrok (80 %) van de aanvoer van **pelagische vis** uitmaakte, kenden een stijging van 18,8 %.

De afname van de gemiddelde prijs (– 17 %) van de **schaal- en weekdieren** vindt zijn oorzaak in de prijsdaling (– 2,5 %) van de relatief duurdere soort Noorse kreeft, die een gemiddelde prijs van 187,14 F/kg liet optekenen tegenover 192,11 F/kg verleden jaar. De prijs van de garnalen steeg met 5,7 % tot 128,95 F/kg, deze van de St. Jacobsschelpen (ondanks de grote aanvoer) met 10,1 % tot 31,22 F/kg; de wulk kende echter een prijsdaling van 20,6 % tot 31,17 F/kg.

OPGEHOUDEN VIS

In april 1983 werden 60 ton visserijprodukten (of 2,3 %) van de aanvoer uit de markt genomen; dit is 38,5 % meer dan in april 1982. Deze opvang bestond onder meer uit : 17 ton wijting (meest grootte-klasse 3), 13 ton schol (vooral grootte-klasse 4), 5 ton hondshaai (grootte klasse 3) en 15 ton schelvis (hoofdzakelijk grootte klasse 3), wat respectievelijk 6,5 %, 4 %, 10,2 % en 10,4 % van de aanvoer betekent. De grote hoeveelheid opgehouden schelvis is terug te vinden in de kleinere sorteringen : waar verleden jaar het gros van de aanvoer zich in de grootste sortering (1) bevond (67,3 %) en slechts 8,7 % kleinere schelvis (grootte klassen 3 en 4) werden aangevoerd, werd dit jaar 33,3 % van de aanvoer in de kleinere sorterin-

(Vervolg op blz. 11)

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

HERVERZEKERINGSMAKELAARS VOOR DE BELGISCHE VISSERSVLOOT EN IN 'T BIJZONDER HULP IN NOOD

CHANDLER HOUSE

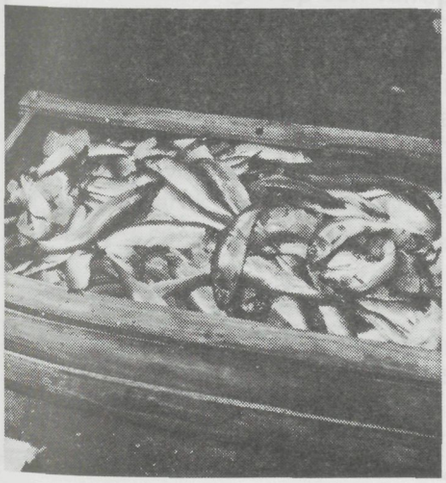
5 - 7 Marshalsea Road

LONDON SE 1 - 1 EF.

✆ 01 - 407 8000

Telex : 883973

AND AT LLOYD'S



(Vervolg van blz. 9)

gen aangevoerd (een stijging van 201,2 %); deze grote hoeveelheid kleinere schelvis vond moeilijk afname en werd, althans voor een gedeelte uit de markt genomen.

Cumulatief gezien (januari 1983 tot en met april 1983) *is er echter dit jaar heel wat minder opgehouden* dan verleden jaar (215 ton i.p.v. 836 ton). Wijting scoort hogere cijfers (88 ton i.p.v. 39 ton); de uit de markt genomen scholhoeveelheid ligt echter beduidend lager (53 ton i.p.v. 351 ton).

VREEMDE HAVENS

Volgens de ons beschikbare gegevens werden in april 1983 12 vangsten verkocht in Britse havens voor 14,6 miljoen BF (in april 1982 werden er 4 vangsten in Britse, 2 in Nederlandse en 2 in Deense havens gemijnd en dit voor respectievelijk 2,7; 1,4 en 0,6 miljoen F).

VISSERIJRESULTATEN

- Gedurende de maand april verkochten 186 Belgische vissersvaartuigen (– 7) hun vangsten, gerealiseerd in 3.357 zeedagen (+ 2,6 %) en 1.04 reizen (+ 11,8 %), in eigen havens. De gemiddelde aanvoer per zeedag nam met 6,1 % toe tot 770 kg; de gemiddelde besomming per zeedag steeg met 8,4 % tot 68.100 F.
- De gemiddelde reisduur van de 123 **boomkorvaartuigen** (+ 4,2 %) daalde van 4,3 zeedagen naar 3 zeedagen (de grote hoeveelheden tong voor onze kusten is hier zeker niet vreemd aan !). Na 680 reizen (+ 46,6 %) over 2.009 zeedagen (+ 0,9 %) voerde deze sector 1.487 ton (+ 14,1 %) visserijprodukten aan voor een waarde van 167,6 miljoen F (+ 9,3 %). Het feit dat de gemiddelde prijs van de tong, hoofdprodukt van de boomkorvisserij, met 4,6 % daalde, verklaart dat de besomming niet dezelfde stijgende trend vertoont als de aanvoercijfers. De aanvoer per zeedag liep op tot 740 kg (+ 13,1 %), de besomming per zeedag tot 83.400 F (+ 8,4 %). Ongeveer 3/4 (73,3 %) van de totale aanvoerwaarde werd door de boomkorsector waargemaakt.
- De 57 **bordenvissers** (+ 14 %) waren gedurende 863 dagen (status quo) actief op zee in 103 reizen (– 4,4 %). Deze sector verwezenlijkte een aanvoer van 1.010 ton (+ 24,7 %) ter waarde van 53,1 miljoen F (+ 25,4 %). Deze resultaten, uitgedrukt per zeedag toonden een heel wat geringer stijgingspercentage : de aanvoer per zeedag bedroeg 977 kg (+ 4 %), de aanvoerwaarde per zeedag 51.400 F (+ 4,9 %). De bordenvisserij voerde 39 % van alle visserijprodukten aan, doch realiseerde slechts 23,2 % van de totale aanvoerwaarde.
- Tengevolge van het haringvangstverbod, bedreven slechts 8 vaartuigen de **spanvisserij** (gullenvisserij). Gedurende 30 reizen of 44 zeedagen werden 39 ton visserijprodukten, met een waarde van 2,4 miljoen F gevangen. De aanvoer per zeedag beliep 894 kg, de aanvoerwaarde per zeedag was 53.900 F.
- De **garnaalvisserij** werd door 24 vaartuigen (– 23,6 %) beoefend, die in 271 dagen (– 24 %) een aanvoer van 48 ton realiseerden voor een totale waarde van 5,5 miljoen F (– 20,2 %). De gemiddelde aanvoer per zeedag daalde met 4,8 % tot 178 kg, de besomming per zeedag steeg daarentegen met 3,3 % tot 20.400 F.
- De gemiddelde gasolieprijs in de maand april 1983 bedroeg 11,69 F/l t.o.v. 12,20 F/l in april 1982, dit betekent een daling van 4,2 %.

OVERZICHT VAN DE MAAND APRIL 1983 (vergeleken met april 1982)

1) – De **totale aanvoer** door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens bedroeg 2.585 ton, wat een meeraanvoer van 208 ton (of + 8,8 %) betekent. Deze stijging is het gevolg enerzijds van de verhoogde aanvoer van demersale of bodemvis (steeg met 15 % tot 2.361 ton) en anderzijds van de toename van de aanlandingen van schaal- en weekdieren (een stijging met 42,5 % tot 223 ton). De aanvoer van kabeljauw, wijting, schol en tong nam respectievelijk toe met 158 ton, 150 ton, 51 ton en 45 ton. Het aanbod van vissoorten afkomstig van IJslandse visgronden, nam daarentegen verder drastisch af, en de aanvoer van pelagische vis werd tot praktisch nul gereduceerd als gevolg van het haringvangstverbod !

2) – De **totale aanvoerwaarde** in Belgische havens bedroeg 228,6 miljoen F (+ 11,2 %). Bij rangschikking naar aanvoerwaarde staat de tong op de eerste plaats met 117,5 miljoen F, gevolgd door de niet-IJslandse kabeljauw met 23,8 miljoen F, de zeeduivel met 14 miljoen F en de schol met 10,1 miljoen F.

3) – De gemiddelde visprijs nam toe met 2,9 % tot 88,43 F/kg. Dit is toe te schrijven aan de uiterst geringe aanvoer van minder waardevolle pelagische vissoorten. Als uitzondering op de dalende tendens van de prijzen van de demersale vissoorten zijn te vermelden : de IJslandse vissoorten (geringe aanvoer), de schol, de zeeduivel, en de rog.
De geconstateerde prijsverschillen tussen de verschillende tongsorteringen (160,65 F/kg tot 253,56 F/kg) waren niet meer van de grootte-orde zoals vastgesteld in april 1982.

4) – In april 1983 werden 60 ton visserijprodukten (of 2,3 % van de aanvoer) uit de markt genomen; dit is 38,5 % meer dan in april 1982 met 43 ton (of 1,8 % van de aanvoer). De doordraai bestond hoofdzakelijk uit wijting (17 ton), schelvis (15 ton) en schol (13 ton). Cumulatief gezien (periode januari 1983 tot en met april 1983) werd dit jaar heel wat minder opgehouden dan verleden jaar (215 ton i.p.v. 836 ton).

5) – De gemiddelde visserijresultaten van de 186 Belgische vaartuigen, die 3.357 dagen (+ 2,6 %) op zee vertoefden, kende een toename van de aanvoer per zeedag met 6,1 % tot 770 kg en van de besomming per zeedag met 8,4 % tot 68.100 F. De besomming per zeedag beliep voor de boomkorvisserij 83.400 F/ZD (+ 8,4 %), bij de bordenvisserij was dit 51.400 F/ZD (+ 4,9 %), de garnalenvisserij realiseerde 20.400 F/ZD (+ 3,3 %) en de spanvisserij was goed voor 33.900 F/ZD.

6) – De gemiddelde gasolieprijs daalde van 12,20 F/l tot 11,69 F/l (– 4,2 %).

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

**Begrafenissen - Crematies
en voorafregelingen**

LUC SERVATY

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

*Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 43
Leffingestraat 130, 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 40*

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

TANIK®
DE ROESTSTABILISATOR

TANIK maakt de roest passief.
TANIK neutraliseert de roest en stelt een einde aan elke verdere roestontwikkeling.
TANIK is een BEHANDELINGSPRODUKT en veroorlooft VOORBEREIDING van de ingevreten oppervlakken op de verflagen.

TANIK schenkt ELKE MOGELIJKE WAARBORG van hoogstaande kwaliteit.

De doeltreffendheid van TANIK wordt bevestigd door referenties uit de nijverheidssektor, waar metalen konstrukties blootgesteld zijn aan de korroderende inwerking van in de omgevingslucht aanwezige chemische stoffen, zeezoutsporen en nijverheidsafvalgassen.

Geen moeilijk en saai afborstelen noch afkrabben noch afpuimen meer.

TANIK leent zich volmaakt tot behandeling van ALLE gekorrodeerde oppervlakken; haveninstallaties, opslagtanks, metalen bruggen, tankwagens, leidingen, landbouwmaterieel, kraanwerk, koetswerk, fietsen, motorrijwielen, tuinhekkens, gasketels, pijpleidingen, enz.

Het oppervlakrendement van TANIK is bijzonder hoog. TANIK kan 25 m² roest per liter neutraliseren.

✂

ANTWOORDSTROOK:

Ik wens meer inlichtingen over TANIK.

NAAM: .....

STRAAT: .....

GEMEENTE: .....

KONTAKTPERSOON: .....

TEL.: .....

Mijn problemen zijn: .....

.....

.....

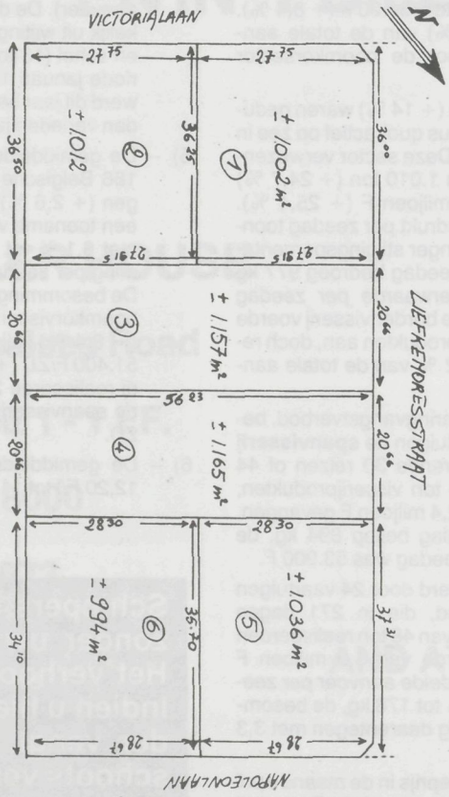
TERUG TE ZENDEN BIJ

GERABOR

Quai des usines, 155 - 1020 Brussel

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

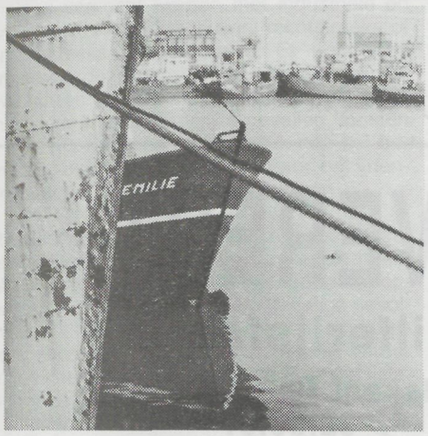
Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naargelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.
Op deze gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.
Mogen alleen bebouwd voor handels-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



onderzoek over een belgisch produkt dat de wereld gaat veroveren: TANIK®

IJZERCORROSIE ALGEMEEN.

De roestvorming op ijzer is in hoofdzaak het gevolg van de aanwezigheid van een groot aantal cathoden en anoden op het ijzeroppervlak wanneer dit zich in aanwezigheid gebracht wordt van zuurstof en vocht. Precies door deze heterogene chemische opbouw van roest zijn traditionele oppervlaktebehandelingen door middel van anti-roestmiddelen weinig doeltreffend. Fosforzuur bijvoorbeeld is niet in staat te zorgen voor de verbinding tussen het omgezette roest en het metaaloppervlak. Dit zuur is immers niet in staat om tegelijk het tweewaardige en het driewaardige ijzer te binden.

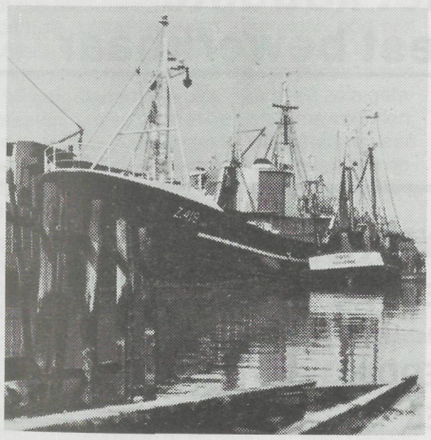


TANIK+

TANIK+ is een chelaterend polymeer met lage viscositeit dat een groot aantal actieve bestanddelen bevat en een erg hoog moleculair gewicht heeft. Het reageert in de diepte op roest. De ijzeroxydatieprodukten worden gestabiliseerd onder de vorm van een metallo-organisch complex dat volledig neutraal is. Het chelateerproces is een scheikundige omhulling van het ijzer op atomisch vlak. TANIK+ verhindert de migratie van ionen op zo'n wijze dat geen enkele scheikundige reactie nog mogelijk is op het ijzeroppervlak. TANIK+ valt vooral op door de homogene reactie die het produkt heeft met de oxydatieprodukten van het ijzer. De stabilisator complexeert en de twee- als driewaardige ijzeroxydes en de hydroxydes. Bovendien kan het produkt tegelijk Fe II en Fe III binden. Dit laatste is belangrijk want het is de reden voor de gelijkvormige, onopblaasbare laag die goed op het oppervlak vastzit.

EIGENSCHAPPEN

TANIK+ is een polymeer met lage viscositeit. Het dringt in de poreuze roet en stabiliseert die over de volledige diepte. TANIK+ reageert snel op roest; de reactietijd bedraagt 3 uur. TANIK+ vormt een uitstekende ondergrond voor het aanbrengen van verf.



VERFSYSTEEM.

TANIK+ is geen verf maar een behandelingsprodukt voor de gecorrodeerde oppervlakken. Het behandelde oppervlak moet worden beschermd met een verfsysteem. De verf moet bij voorkeur worden aangebracht binnen de 48 uur na het aanbrengen van TANIK+.

Het merendeel van de verven die gebruikt worden voor de bescherming van metaal, kunnen ook op TANIK+ aangebracht worden, met name: loodmenie, zinkchromaat, verfsoorten op basis van polyurethanen of alkydbindmiddelen, verfsoorten op basis van gechloreerde rubber of polyester, verfsoorten op basis van epoxyharsen of fenolformaldehyde, thermohardende lakken, enz. De soorten verf en het aantal lagen moeten gekozen worden volgens de agressiviteit van de atmosferische of scheikundige agentia.

GEBRUIKSAANWIJZING.

TANIK+ aanbrengen op een verroest oppervlak dat zuiver is, dat wil zeggen vrij van olie en vet. Loszittende roest, schilfers en koolafzetting verwijderen. In erg corrosieve streken en in kustgebieden kan het roest oplosbare zouten bevatten. Deze moeten verwijderd worden door met zuiver water te spoelen vóór het aanbrengen van de TANIK+.

TANIK+ is gebruiksklaar. Een enkele, zonder overvloed aangebrachte laag volstaat. Bij voorkeur een harde borstel gebruiken om de indringing in het roest te bevorderen. TANIK+ kan eveneens aangebracht worden met een pneumatisch verfpistool. Om het produkt aan te brengen bij temperaturen van meer dan 40° C., moet men gebruik maken van het speciale verdunningsmiddel TANIK DLT. TANIK+ kan aangebracht worden op vochtige oppervlakken. De reactietijd van TANIK+ bedraagt 3 uur en is zichtbaar aan de blauwzwarte kleur van het behandelde oppervlak.

TANIK+ is speciaal ontworpen voor de behandeling van verroest staal, om er daarna een verfsysteem op aan te brengen.

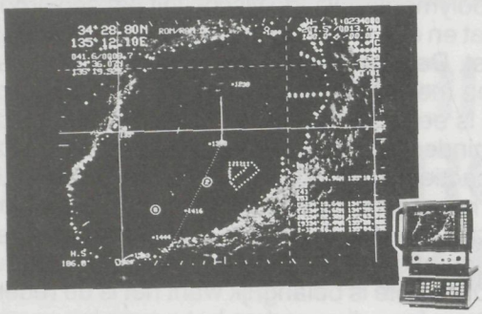
TOEPASSINGSGEBIEDEN.

Haveninstallaties, scheepswerf, metalen bruggen, carrosserieherstellingen, tanks voor vloeibare brandstof, materiaal voor leidingen, landbouwmateriaal, scheidkundige industrie, gasindustrie, elektriciteitspylonen, betonijzer, kerncentrales, aanhangwagens, smeedijzer, tuinhekken, enz.

TANIK IS EEN PRODUKT VAN: „GERABOR", Quai des usines, 155 – 1020 BRUSSEL.

SAIT ZEEKUST

presenteert nieuw op de markt : KLEUREN VIDEO PLOTTER FURUNO GD 2000



Dit toestel kan aangesloten worden op verschillende aan boord zijnde navigatietoestellen zoals radar, navigator of plaatsbepalingssysteem, dieptemeter, temperatuurmeter, radaralarm en nog meer.

Op het scherm van 14 duim wordt het beeld van het radarscherm overgenomen en weergegeven in kleuren, terwijl in dit beeld de verplaatsing van het vaartuig liniair wordt opgebouwd. Het is mogelijk deze verplaatsing in een geheugen op te nemen om later terug op te vragen indien men wenst dezelfde lijn te bevissen. Het is tevens mogelijk een vooraf bepaalde koers uit te stippelen bestaande uit 10 koerspunten.

Op de plotter worden benevens de reeds vermelde mogelijkheden ook weergegeven, de diepte onder het vaartuig, de positie van het vaartuig, de temperatuur van het water, de eventueel aangevraagde koerspunten, drie soorten van verschillende merktekens of lijnen, welke zelf kunnen worden ingesteld voor het bepalen van bvb. visserijlimieten, olie of gaspijplijnen, boortorens, enz.

Het toestel bezit ook een pilotsysteem welke toelaat ieder beweegbaar punt rondom uw vaartuig te plotten zodanig dat men kan nagaan of dit oplopend vaartuig een gevaar kan betekenen voor uw eigen vaartuig.

Vraag verdere inlichtingen ; dit toestel kan uw produktie ten goede komen !

SAIT ZEEKUST

8400 OOSTENDE
Hendrik Baelskaai 21 – ✆ (059) 32 08 11 - 32 08 16

8450 NIEUWPOORT
Kaai 46 – ✆ (058) 23 31 51

8380 ZEEBRUGGE
Wandelaarstraat 4 – ✆ (050) 54 41 21 Telex 82149

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 berschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03

(10885N)

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste het best bewerkbaar

Voor uw AANKOPEN van
PLASTIC BENNEN
(voor visserij en vishandel)
RUBBER REDDINGVLOTTEN
LICHTE FUEL
MAZOUT — SMEEROLIEN
BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD
MAZOUT- en OLIEFILTERS
KUNSTVEZELS — TOUWWERK
GARENS en NETTEN
BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI
(voor schepen, auto's, vrachtwagens)
BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

De rol van de Brugse politie

IS DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE EEN INDUSTRIETERREIN OF OM HET DE HANDELAARS NOG LASTIGER TE MAKEN?

Enkele tijd geleden hebben we in deze kolommen gewag gemaakt van het feit dat destijds de gronden van de domeinen aan de stad Brugge afgestaan werden als industrieterrein zoals te Oostende de ganse blok aan de vissershaven.

Uit dien hoofde mochten er daar in feite slechts terreinen verkocht worden met industriële en handelsdoeleinden, de visserij rechtstreeks of onrechtstreeks aanbelangend. Er was geen sprake van deze terreinen te verkopen om er privé huizen te bouwen. Te Zeebrugge, zoals ten andere in veel dergelijke gevallen, moeten de politiekers die op dat ogenblik aan het bewind zijn, daar natuurlijk van afwijken om vrienden- of andere (?) diensten te bewijzen.

Dit is destijds te Zeebrugge ook zo gebeurd, zodat op dit komplex, hier en daar tussen de industriële en handelsmiddens een privégebouw opgerezen is met al de eventuele nadelige gevolgen voor deze eigenaars die menen, omdat ze reeds eens begunstigd werden, ze het verder mogen doen en het zelfs zover drijven dat ijsfabrieken en koelhuizen het daar op die industriële gronden zouden moeten afleggen om er de rust te handhaven.

Als men dan te doen heeft met een heerschap dat zich alles meent te mogen veroorloven, dan wordt de politie, waarvan sommigen nog niet schijnen te weten wat hun recht of plicht is, tussengeroepen om 's avonds die machines te zien stilleggen. Sedert een paar jaar heeft zo'n gefavoriseerd heerschap het op een firma voorzien, die daar 60 à 70 mensen te werk stelt, en een handelszaak volgens wettelijke regels heeft opgebouwd, maar een diepvriesinstelling heeft om de vis en schaaldieren te bewaren.

Op het huidig ogenblik heeft men daar zo maar voor meer dan 40 miljoen frank produkten in voorraad opgeborgen al naar gelang de vraag des tijds.

Zoals we reeds vroeger schreven werd dezelfde firma twee jaar geleden door de politie voor rechtbank gedaagd voor nachtlawaai. Dat dit aanleiding gaf tot harde discussies en de bedreiging Zeebrugge te verlaten, spreekt vanzelf.

Tenslotte velde de rechtbank een vonnis, waarbij zij er terecht op wees dat deze gronden verkocht werden voor uitsluitend industriële doeleinden, dat zulks in de akte van verkoop vermeld staat en dat de aanklager, politie op verzoek van de gefavoriseerde eigenaars, er eigenlijk niet mocht gebouwd hebben, en er dus tengevolge van een vergissing (?) van het stadsbestuur, jaren geleden, er „getolereerd" werd maar het recht niet had daar in feite te wonen en de industrie te beletten haar koelmachines te laten draaien.

EN DE BRUGSE POLITIE?

Hier schijnt men ofwel onwetend van dit vonnis, ofwel in dienst te staan van een te ijverige gefavoriseerde, zonder zich vooraf te vergewissen wat mag en niet mag.

Zaterdagavond om 22.45 u. vond de politie van wacht het middel, een tachtigjarige moeder van de eigenaars van die firma op te bellen om van haar te eisen dat ze onmiddellijk de koelmachines zou afleggen, daar dit heerschap, wat verder wonend op dit industrieterrein, zijn slaap niet kon vinden, en zo zulks niet gebeurde, men de elektriciteit zou afsluiten.

Men moet als politie maar „culot" hebben. Gelukkig dat de eigenaar, die zondag opnieuw door de politiecommissaris van dienst werd opgebeld, kon verwijzen naar het vonnis, waarvan de Brugse politie naar het schijnt niet op de hoogte was, zodat voor de zoveelste maal, hier moest toegegeven worden.

Wij vragen ons werkelijk af, met welk recht op die wijze gehandeld wordt en hoe het komt, dat de politie, die nochtans sedert lang moet weten hoe de vork aan de steel zit, op dergelijke onaanvaardbare wijze 's nachts optreedt en dreigt, wanneer ze al lang wist of moest weten wie hier in feite niet zou mogen wonen.

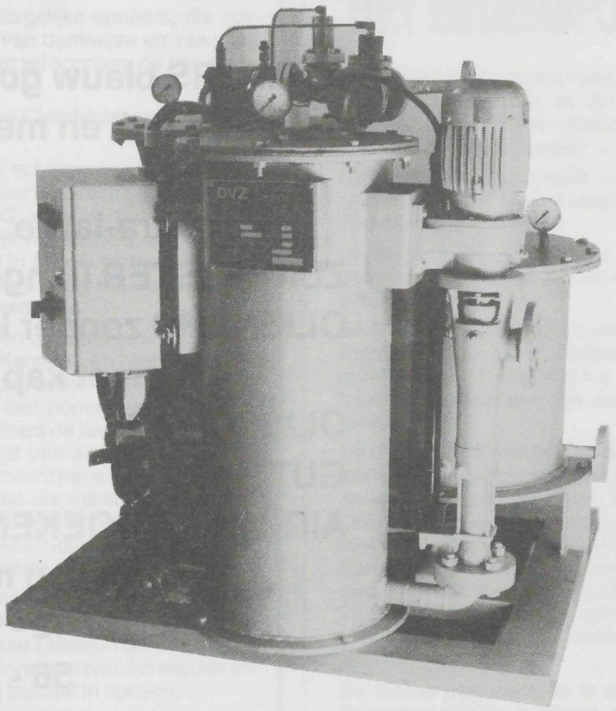
Zoals we reeds vroeger meldden, is gans het vissershavenkompleks van Zeebrugge tussen de vismijn en de Koninklijke baan, nu al veel te klein voor reders, handelaars en de visindustrie om deze nog moeilijkheden te bezorgen, waar het een feit is, dat de eigenaar in kwestie zou moeten onteigend worden op grond, waar hij nooit de toelating had mogen krijgen om te bouwen.

Of zijn er bij ons nog geen werklozen genoeg, om hier een firma welke 25 à 30% van de vis aankoopt en verwerkt te verplichten ander oorden te zoeken?

Aan het Brugs gemeentebestuur die politie met zijn bedreigingen op zijn plaats en rol te wijzen.

kompakte, goedgekeurde
LENSWATERREINIGERS

vlgs. IMO-Res. A 393(x) - minder dan 5 ppm



K&R
in 4 types – aansluitklaar
en... SCHERP GEPRIJSD !
utrecht
kuyl & rottinghuis bv
POMPEN
Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaenr. nl.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

BRIEVENBUS – BRIEVENBUS

Daar ons blad vorige week niet verscheen, konden we dit schrijven slechts deze week inlassen.

De verkoop in de vismijnen van de kust

Men schrijft ons van uit Zeebrugge :

Het verschil tussen Zeebrugge en Oostende, wat de sorteerders betreft, slaat in hoofdzaak op de werkgever; Brugge stelt de sorteerders aan, waar in Oostende de concessie wordt gegeven aan Van Waes en consoorten. Nochtans is slechts de Paritaire Commissie voor allen bevoegd.

Wat is er nu gebeurd ?

De vakbonden, voor zover wij weten echter niet de liberale, hebben geschreven dat hun sorteerders niet zouden werken op 2 mei 1983, niettegenstaande er slechts een navraag zou gedaan worden naar Kerstdag 1983.

De Rederscentrale heeft nogmaals gepoogd om op 2 mei 1983 te laten verkopen; de kopers waren zelfs akkoord gekomen en zij hebben ten andere overal gewerkt en overal laten invoeren.

De twee voornaamste vakbonden zijn echter op hun beslissing niet teruggekomen, en zouden dus niet werken.

De directeur van de vismijn te Oostende heeft dat zelfs op het bord laten aanbrengen; de directeur van Zeebrugge heeft dit komen kontroleren maar wenste de Paritaire Commissie te volgen.

Nadien hebben de reders van Oostende hun plan getrokken, **in akkoord met de stad Oostende,** en hebben meerdere vaartuigen van Zeebrugge gekozen, terecht, om naar Oostende te gaan.

In Oostende hebben de mensen van De Corte, Claerhout en Dumarey vierkantig hun voeten geveegd aan hun vakbonden; in Zeebrugge was dit niet meer mogelijk.

A. Utterwulghe heeft alleen maar getracht ofwel allen te laten verkopen, ofwel niemand. Hij en Deroose zijn daarin mislukt door de vakbonden en door het systeem.

Hierdoor hebben de vakbonden echter de oorlog verklaard, zeker te Zeebrugge, en mag men in de toekomst verwachten dat de sorteerders te Zeebrugge anders zullen behandeld worden. Vooral als ge weet dat de volgende dinsdag te Zeebrugge de vis een klap gekregen heeft.

Nu beweert men zelfs dat alles de schuld is van de directeur te Zeebrugge ! Men mag er echter wel op rekenen dat **alle** vissorteerders van Zeebrugge kunnen van de brokken mededelen en brokken zullen er gemaakt worden.

Alle inkomsten van de sorteerders zijn gekend : wij vragen ons af of men te Zeebrugge straks geneigd zal zijn naar Oostende te komen; voor sommige lossers wordt dit een probleem.

Als de vakbonden de oorlog willen, kunnen zij die krijgen. De Corte zal dan opnieuw moeten verhuizen naar Oostende want zijn vriendjes zullen in Zeebrugge geen werk meer vinden. Met een zuivere boycot kunnen zij proberen maar met 500.000 werklozen DOOR HUN SCHULD wordt dit wel gevaarlijk.

Een reder.

Nota van de redactie

We zijn het volledig met onze briefwisselaar eens.

Zoals we reeds schreven, is het onverantwoord de verkoop van vis in al onze havens op een maandag te willen boycotten, daar geen enkel werknemer er schade door heeft, vermits die dag op een ander minder belangrijke dag toegestaan wordt.

Er lopen ten andere nog geen werklozen genoeg en met de maandag niet te willen lossen, verplicht men reders en vissers andere vreemde havens aan te doen, dus werkt men de werkloosheid in de hand.

Als men dan de dinsdag verkoopt, is de markt reeds van de vrijdag en de maandag, verzadigd met uit de vreemde ingevoerde vis, aan goedkoper prijzen. Die ingevoerde vis heeft geen vislossers nodig, betaalt geen vismijn- noch afslagrecht en wie is er het slachtoffer ? : de reders die het al zo breed hebben en de vissers die op procent varen en wier vis de dinsdag veel goedkoper verkocht wordt, de vislossers zelf, die een dag zeer goed betaald loon en een zak vis, die ze verkopen, missen en al wie er rechtstreeks of onrechtstreeks moet van leven.

Dit alles op een ogenblik dat die grote syndikalisten voor het werkvolk de mond vol hebben van werkverschaffing, hoger loon en sociale voordelen.

Het wordt tijd dat dergelijke opruiers, die ook steeds van vrijheid van denkwijze en van werken waar en hoe men wil spreken, de pas afgesneden worden.

Het loon van opruiers Claerhoudt en Decorte is verzekerd.

Daarenboven is de echtgenote van de voornaamste opruier Decorte, directrice van de private ACV bank BAC, waar zij zowel als haar man, zoveel mogelijk reders naar toe wenken om er hun kapitalen in allerlei vormen te deponeren en dus ook daar aan die reders en vissers een goede stuiver verdienen.

Als die heerschappen opruiers er werkelijk op uit zijn om ook met Kerstdag en Nieuwjaar, die dit jaar op een zondag zullen vallen, hetzelfde spelletje te spelen, dan hopen we dat reders, vissers en vishandelaars de handschoen zullen opnemen, de vrijheid van arbeid zullen doen eerbiedigen en wie meent het anders te moeten doen, te bewijzen dat die vakbondopruiers er niet nodig zijn, om ons volk loon en arbeid te verschaffen, maar ze eenvoudig met alle middelen in hun bereik op zij zetten.

Dat weze ten gepaste tijde het antwoord in het belang van de werkverschaffing en diegenen die dag en nacht op zee zwatelen om hun kost te verdienen, waar anderen vet betaald worden en hun werk alleen nog bestaat in opruien.

Want dat noemen zij vrijheid van arbeid en de werkverschaffing bevorderen.

P. Vandenberghe.

TE KOOP:

Solide, goed onderhouden KOTTER YE 52

B.j. 1960, 50 brt., lengte 23 m., br. op spt. 5 m., h. 2.28 m. Caterpillar motor 280 pk 1978. Drie echoloden, radar, decca MK 21 en plotter (huur), ant. piloot. Gezandstraald 1982. Ingericht v. garnaal-, plat- en rondvisserij (nettenrol). Geheel in voortreffelijke staat, incl. netten, kookpot, spoel- en sorteermachine. Prijs n.o.t.k.

✆ 01131 - 1632
J. KOSTER – Yerseke (Hol.)
Meulemeesterstr. 10

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.

HET REDERSFONDS

De beheerraad van dit fonds is veertien dagen geleden te Brussel samengekomen om aan enkele vragen voor kredieten tegemoet te komen.

De beheerraad zou naar het schijnt beslist hebben hiernavolgende kredieten toe te staan.

De Rederij De Zeester van de heer Pintelon, 1,5 miljoen fr voor drie jaar à 6 % per jaar.

De Rederij Noordvisserij van de heer Raymond Claeys te Zeebrugge, 1,5 miljoen fr voor drie jaar à 8 % omdat hij in het buitenland zijn werken laat uitvoeren.

De O.500 van Crombez Godelieve die het schip gekocht heeft te Zeebrugge en er veranderingswerken aan deed. Ook zij zou een overbruggingskrediet van 1,5 miljoen fr ontvangen hebben, terug te betalen na het ontvangen van een krediet van de NMKN. Voor die lening zou zij ondertussen een interest van 12 % moeten betalen.

De vierde begunstigde is de Rederij Brouckaert Willy, uit Heist, die insgelijks een lening ontving van 1,5 miljoen fr in drie jaar af te betalen à 6 %.

Het is ons niet bekend welke garanties hiervoor vereist zijn.

Zij die dat willen weten en op dat fonds willen beroep doen, moeten zich wenden tot de Rederscentrale of hun vraag richten met alle redenen omkleed, tot de voorzitter van het Redersfonds, Aarlenstraat 104 te 1040 Brussel.

Gullevissers

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

sterke plastieke bennen

44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

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 –

OPENBARE VERKOPING

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Janstraat 8, 8000 BRUGGE

Op woensdag 1 juni 1983, te 14 uur, zal worden overgegaan tot de

OPENBARE VERKOPING BIJ OPBOD van:

In het huis gelegen te Jabbeke – STALHILLE, Cathilleweg 68, van de volledige inboedel van deze woning, afhangende van een erfloze nalatenschap en bestaande o.m. uit:

oude kleerkasten met gesculpteerde ornamenten – oude commode's – zware oude eiken kast – talrijke globen met H. beelden – oude staande klok – ouderwetse nachttafeltjes en bedden – oude houten koffer – kandelaars in koper en glas – oude gravuren – krijttekeningen get. „Kaiser" – schilderijen – oud borduurwerk in kader – oude wijwatervaatjes – ronde tafels – rieten stoelen – oude secretaire – oude kerkstoelen – allerlei koperen siervoorwerpen – oude stallantaarns – oude buizenkachel – oud kookfornuis – 2 oude bascules – oude smoutpotten – ouderwetse wasmachine in hout met wringer – elec. naaimachine „Singer" – diepvries, kastmodel, merk „Bosch" – siervoorwerpen, keukengerei, enz., verder allerlei tuingerief – drinkbakken in gietijzer voor vee – grote hoeveelheid schaapswol van matrassen – kledingsstukken, enz., enz.

Kosten: 20% – kontante betaling.

Bezichtiging: maandag 30 en dinsdag 31 mei a.s. telkens van 13u.30 tot 16 u. Bezoekers worden ter plaats in het bezit gesteld van een gratis kataloog, waarop alle loten vermeld staan.

Onmiddellijke weghaling van alle aangekochte goederen.

Visserstehuis „De Bolle" is twintigste bestaansjaar begonnen

Zeer onlangs hield het Visserstehuis „De Bolle", onder het voorzitterschap van de h. André Opstaele de jaarlijkse algemene vergadering. Naar aanleiding hiervan werd een jaarrapport uitgegeven waarin een overzicht staat te lezen van de werking tijdens het voorbije jaar. Meteen is „De Bolle", die werd opgericht op 22 november 1963, aan het twintigste bestaansjaar begonnen. Het tehuis werd destijds opgericht als een gezinsvervangend tehuis voor jonge vissers, die wegens hun sociale situatie niet thuis kunnen opgevangen worden. Van bij de start werd het tehuis ook op substantiële wijze gesteund door het Provinciebestuur, terwijl, dank zij talrijke initiatieven van zowel private personen als instanties financiële en morele steun werd aangebracht. Van bij de oprichting tot in 1972 werd het home geleid door een pleeggezin met als voordeel dat de jongens leefden in een thuissituatie waarin zij dagelijks werden begeleid door mensen bij wie ze steeds terecht konden. Van bij de oprichting stond het tehuis open voor 189 jonge vissers. Door de evolutie die zich in deze bedrijfstak manifesteerde (geleidelijke afname van het personeelstekort en een verandering in de beroepskeuze van de jongeren) werd in 1979 door de Raad van Beheer beslist om, naast jonge vissers, ook jongeren op te nemen die in andere bedrijfssectoren zijn tewerk gesteld. In principe wordt evenwel prioriteit verleend aan vissers en jongens die tewerkgesteld zijn in de visserijsector. Op 31 december 1982 blijft een continu opvang van 12 jongeren mogelijk.

In 1982 werden zes jongens opgenomen tegenover 10 in het voorgaande jaar; daartegenover werden zes jongens ontslagen tegenover negen in 1982. Algemeen kan gesteld worden dat de wisseling van jongens in 1982 kleiner was dan in 1981. Dat stelt het tehuis in staat om met een konstante leefgroep te werken.

Procentueel gezien stellen wij vast, dat een groter aantal vissers het tehuis hebben verlaten in 1982 dan in 1981. Daardoor verminderde het aantal vissers in het tehuis, gezien slechts twee vissers werden opgenomen in 1982. De oorzaken hiervoor situeren zich op volgende vlakken :

- inkrimping van het personeelstekort binnen de zeevisserijsector;
- vermindering van de vissersvloot te Oostende;
- veranderingen die zich voordoen op het vlak van de beroepskeuze van de jongeren.

Uit het jaarrapport blijkt dat het aantal tewerkgestelden in de visserij is teruggelopen. Bij het begin van dit werkjaar waren er nog vier jongens bedrijvig in de zeevisserijsector tegenover drie op het einde van het jaar. Opvallend is daarbij de vaststelling van het fors verminderd aantal zeedagen dat daalde van 994 in 1981 tot 570 in het voorbije jaar. Dat kan ondermeer worden toegeschreven aan het feit, dat in het afgelopen jaar drie vissers het tehuis verlieten. De vissers van het tehuis „De Bolle" werden aangemonsterd aan boord van de Z.209 (ondertussen vergaan), de O.309, de O.118, de N.706, de O.318, de Z.462, de Z.499 en de Z.596. Daarnaast werden enkele jongens ook tewerkgesteld in te lande gevestigde ondernemingen.

Totdaar de voornaamste punten uit het jaarverslag van het Visserstehuis „De Bolle".

BOM IN DE NETTEN

De N.349 „Lady" van reder Kiekens Noël, heeft gedurende het bedrijven van de kustvisserij een vliegtuigbom van ongeveer 500 kg, van Duitse makelij, daterend uit de wereldoorlog, in het net opgevist. Dit gebeurde op één mijl ten zuiden van de weststroombank.

De ontmijningsdienst van Oostende werd radiografisch verwittigd en stevende naar zee, waar het ontstekingsmechanisme van het gevaarlijk oorlogstuig werd verwijderd.

VERANDERINGEN in de „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen" – APRIL 1983

Verandering van eigendom, thuishaven en naam:

Z.427 „ROELAND" wordt O.427 „PASCAL".
Eigendom: BELPAEME Diana, Pycke de ten Aerdelaan, 35, 8400 OOSTENDE.
Boomkorvisserij i.p.v. plankenvisserij.
Zeebrief: 2.4.1983.

Adresverandering:

Z.563 „ZEE ADELT".
Eigendom: PONJAERT Gilbert, Koning Albertlaan, 72, 8370 BLANKENBERGE.

O.20 „GOEWIND".
Eigendom: GOEWIND P.V.B.A., Stokstraat 56, 9688 MAARKEDAL, tel. (055) 45.59.56.

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Na de „goedkope" voorgaande week, is deze week alle vis aan hoge prijzen verkocht geworden. Kabeljauw is opnieuw in prijs gestegen en haalde tot 128 fr per kg. Vooral haai en rog kregen deze week betere prijzen, de aanvoer ervan was ook beduidend kleiner en de vraag groter. De aanvoer van tong is vrij gering geweest, voor de middensoorten gingen de prijzen stijgen, de grote en middensoorten bleven nagenoeg op hetzelfde peil van de voorgaande weken. De duurste tong kostte nu 255 fr, de laagste prijs lag rond de 165 fr.

Haai, er werden verleden week honderden bennen opgevangen, kreeg nu tot 60 fr op de maandagmarkt, dinsdag werd er tussen 18 en 46 fr voor betaald, dit volgens de grootte.

De spanvissers kende een goede start. Drie koppels verkochten, gespreid over drie verkoopdagen. Er werd in hoofdzaak kleine en zeer kleine sortering aangevoerd. Voor gul „5" werd rond de 37 fr gegeven, de sortering „4" kreeg tot 49 fr en de andere gul werd verkocht tussen 68 en 100 fr. Ook wijting blijft gunstig in de markt liggen. Kleine sortering noteerde tot 52 fr, de grote wijting kreeg dinsdag tot 77 fr. De aanvoer van deze soort is momenteel erg klein.

De kustvisserij moet het nog altijd hoofdzakelijk van de tongvisserij hebben. Al is ook die sterk teruggelopen toch kunnen er nog dagopbrengsten bereikt worden die rond de 35.000 fr schommelen. De garnaal blijft nog schaars en de prijs hiervoor schommelde rond de 155 fr. Slechts een vijftal kustschepen willen het voor het ogenblik van de garnaal hebben.

GEEN VISVERKOOP OP MAANDAG

Voor zo ver als nodig herinneren wij er aan dat er op maandag 23 mei as. – tweede Pinksterdag – geen visverkoop zal plaats grijpen in de vismijnen van Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

	dag	vis	tong	
VRIJDAG 13 MEI				
NOORDZEE				
O.243/N.752	13	970		1.706.034
STARPOINT				
O.35	14	160		445.402
MAANDAG 16 MEI				
KANAAL				
Z.50	15	160	3500	1.324.016
N.36	14	100	2200	912.166
WEST				
O.134	14	200		498.328
N.597	6	110		341.674
NOORDZEE				
O.135/275	12	800		1.627.088
DINSDAG 17 MEI				
NOORDZEE				
O.309/N.719	10	700		1.560.700
WEST				
O.123	6	65		736.364
LT.351	3	1000	1000	242.587
WOENSDAG 18 MEI				
WEST				
N.708	9	180		428.067
N.709	7	220		496.389
N.45	11	230		604.334

Verwachtingen

VRIJDAG 20 MEI 1983

NOORDZEE: O.232/O.285 (600 manden) – N.41/N.706.

KANAAL: O.518 (container) – 50 vis, 4.000 tong.

KUST: Z.300 (15 manden, 1.400 tong).

DINSDAG 24 MEI 1983

NOORDZEE: O.318 (270 haai, 130 kab.-gul, 60 schelvis en totten, 20 steenschol, 20 kools).

IJSLAND: O.317 (1.000 m., t.t.z. 700 schelvis en totten, 150 kab., 100 schotse schol, 50 kools).

NOORDZEE: O.114/O.274, O.128/O.279, O.26/O.306.

KANAAL: O.33, Z.34, O.83, Z.483, O.231.

WEST: O.51, O.108, N.736, N.3.

WOENSDAG 25 MEI 1983

NOORDZEE: O.141/O.369, O.127/O.303 (vermoedelijk).

WEST: O.229, O.206.

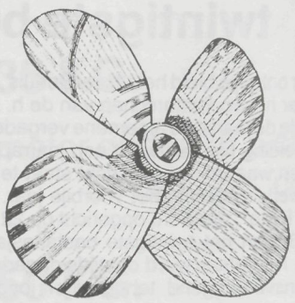
ZEEBRUGGE

					tong	vis	dag.	fr.
DONDERDAG 5 MEI 1983								
B.5								1.189.240
Z.105								1.524.089
Z.430								45.567
								2.758.896
VRIJDAG 6 MEI 1983								
Z.331								1.107.295
Z.564								517.593
Z.27								1.222.715
Z.72								1.351.425
Z.569								485.337
Z.437								106.470
Z.400								260.640
Z.430								18.900
Z.55								99.580
Z.471/472								40.650
								5.210.605
MAANDAG 9 MEI 1983								
Z.578	W	1.000	25	11				407.270
Z.525	W	1.500	50	10				581.750
Z.307	KRP	100	105	–				616.545
Z.296	W	3.500	150	11				1.108.210
Z.319	N	900	80	8				484.280
Z.431	W	1.800	120	14				749.820
Z.526	KN	2.000	150	21				1.311.669
Z.99	W	1.800	120	12				711.070
Z.573	KRP	150	100	—				664.460
Z.196	W	2.500	150	6				1.028.220
Z.44	W	2.300	260	15				1.476.303
Z.12	W	1.000	30	4				249.540
								9.389.137
DINSDAG 10 MEI 1983								
Z.519	W	1.500	120	—				1.293.696
Z.474	W	1.000	20	—				438.770
Z.321	W	800	80	—				721.630
Z.533	W	200	40	—				354.580
Z.42	LPB	3.000	120	—				921.545
Z.507	W	600	50	—				672.660
								4.402.881
WOENSDAG 11 MEI 1983								
Z.14	W	1.800	150	12				1.032.530
Z.176	W	800	120	13				913.542
Z.576	KN	1.200	170	20				1.026.241
O.131	W	2.000	280	—				1.296.411
Z.510	KRP	—	100	—				619.010
Z.580	—	500	10	—				204.060
								5.091.794

VAN VOORDEN GROEP

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 mØ
Mangaanbrons en nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

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

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

VRIJDAG 13 MEI 1983

Z.400					147.360
Z.402					512.520
Z.465					511.675
Z.568					270.534
Z.462					717.489
					2.159.578

MAANDAG 16 MEI 1983

Z.284	—	2.500	400	15	1.680.990
Z.92	KN	1.500	280	21	2.032.690
Z.47	—	1.400	320	—	1.855.657
Z.84	—	1.000	210	9	1.290.490
Z.16	W	250	320	—	1.673.323
Z.55	—	500	—	7	318.300
					8.851.450

DINSDAG 17 MEI 1983

Z.181	KRP	100	150	14	701.450
Z.126	KN	400	120	20	860.390
Z.563	W	1.500	100	12	619.990
Z.512	W	1.200	100	12	517.200
Z.408	W	1.500	60	13	605.370
Z.506	W	600	250	15	1.067.860
					4.372.260

WOENSDAG 18 MEI 1983

Z.43	W	1.200	180	13	1.335.444
Z.46	W	1.800	300	16	1.685.504
Z.596	KN	500	150	15	845.540
Z.89	KN	2.500	300	15	1.542.012
Z.418	N	—	350	15	1.208.240
Z.564	W	100	40	5	213.380
Z.324	KN	1.200	110	16	1.077.317
Z.30	W	500	280	15	1.149.542
					9.056.979

NIEUWPOORT

WOENSDAG 11 MEI 1983

Vis

N.22	250 kg	46.390 fr.
N.710	183 kg.	36.564 fr.
N.788	126 kg.	23.862 fr.
N.88	240 kg.	34.106 fr.
N.720	281 kg.	55.134 fr.
N.590	1.400 kg.	246.143 fr.
N.211	93 kg.	17.772 fr.

GARNAAL

N.106	93 kg.	13.251 fr.
N.782	86 kg.	12.082 fr.
N.106	107 kg.	13.723 fr.
N.782	142 kg.	19.010

Slechts zeven Kustvaartuigen losten hun vangst op de woendagmarkt. Voor tong nr. 1 werd 228 à 230 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 246 à 250 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 182 à 198 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 182 à 195 fr./kg. Tong nr. 5 kocht men tegen 173 à 184 fr./kg aan en kleine tong tegen 164 à 168 fr./kg.

MAANDAG 16 MEI

N.723	7862 kg	387.005 fr
N.551	660 kg	99.699 fr
N.788	225 kg	37.807 fr
N.710	715 kg	75.074 fr
N.88	522 kg	77.301 fr
N.720	585 kg	114.019 fr
N.590	530 kg	92.707 fr
N.211	244 kg	46.152 fr
N.349	464 kg	90.482 fr
N.575	1844 kg	157.126 fr
N.22	730 kg	125.819 fr
GARNAAL		
N.782	162 kg	18.434 fr

WOENSDAG 18 MEI

N.738	4061 kg	205.444 fr
N.710	476 kg	49.628 fr
N.788	298 kg	46.141 fr
N.88	320 kg	41.565 fr
N.720	726 kg	89.829 fr
N.590	370 kg	74.615 fr
N.211	265 kg	49.757 fr
N.349	381 kg	70.656 fr
N.22	607 kg	75.051 fr
N.575	1144 kg	91.814 fr
N.551	369 kg	53.084 fr

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
5 mei	10.928	1.275.634
9 mei	10.314	968.500
11 mei	2.573	459.971

GARNAALAANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
5 mei	162	23.362	142	142
6 mei	350	38.296	93	116
7 mei	92	12.788	139	139
9 mei	193	20.018	101	106
11 mei	428	58.066	129	146

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 22.5 tot 28.5.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
- Dagelijks te 10.05 en te 14.50 u. (x)
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 22.5.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 15.00 u.
- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 22.5.83
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 22 en 23.5.83
- Dagelijks te 18.00 en te 20.00 u., behalve op 28.5.83
- Op 22, 23, 24 en 28.5.83 bijk. afv. te 12.00 u.
- Op 28.5.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :
- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 01.00 en te 19.00 u.
- Dagelijks te 04.00 en te 07.00 u., behalve op 22.5.83
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 22 en 23.5.83
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 28.5.83
- Op 22, 23, 24 en 28.5.83 bijk. afv. te 16.00 u.

Afvaarten uit Folkestone :
- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
- Dagelijks te 08.40, te 11.50 u., te 13.50 u. en te 16.35 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.20 u. en te 17.50 u.

(x) geen plaatsbespreking voor auto's

GETIJEN TE OOSTENDE

MEI

		(1)	(2)	(3)	(4)
	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

JUNI

	1 woensdag	0434	449	1056	093
		1644	436	2333	067
	2 donderdag	0518	430	1144	104
		1730	415	—	—
LK	3 vrijdag	0611	415	0023	081
		1826	399	1239	118
	4 zaterdag	0714	409	0121	098
		1933	392	1342	131
	5 zondag	0820	412	0224	110
		2041	397	1450	136
	6 maandag	0923	424	0328	113
		2141	411	1553	130
	7 dinsdag	1019	438	0427	103
		2232	429	1649	114
	8 woensdag	1107	453	0517	088
		2317	449	1736	096
	9 donderdag	1149	467	0601	071
		2358	469	1819	078
	10 vrijdag	—	—	0642	058
		1228	481	1901	065

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :
HEURE APPROXIMATIVE DE LA MAREE HAUTE A :

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :
HEURE APPROXIMATIVE DE LA MAREE BASSE A :

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

NIEUW DISTRICTSHOOFD TE OOSTENDE

Zoals reeds eerder gemeld werd de heer Blomme, een rasecht Oostendenaar aangesteld als Districtshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen te Oostende; in die functie krijgt hij ondermeer de leiding over de Zeevaartinspectie. De heer Blomme komt in vervanging van de heer De Paepe die, met ingang van 1 mei jl. gemuteerd werd naar Antwerpen. Op de foto de heer Blomme die wij bij deze hartelijk welkom heten te Oostende.

VIS STAAT CENTRAAL IN PINKSTERWEEKEIND TE NIEUWPOORT

De vis zal in het komend Pinksterweekeind centraal staan in de festiviteiten die op de affiche staan te Nieuwpoort. Van 12 tot en met 23 mei wordt een tentoonstelling over de zeevisserij georganiseerd met als leidende figuur mevrouw Zoete-Popieul aangevuld met een volksdevotie in de visserij door A. Goussey. Die tentoonstelling gaat door in de feestzaal van de plaatselijke vismijn. Van 21 tot en met 23 mei wordt vervolgens een visweek georganiseerd met een optreden van de „Nieuwpoortse Visbakkers". Dat gaat door in de benedenruimte van de vismijn, de zaterdag om 15 uur en de maandag om ongeveer 11 uur. De officiële opening grijpt plaats op zaterdag om 15 uur. Eveneens op zaterdag gaat ook een garnaalpelwedstrijd door om 15.45 uur terwijl de leerlingen van de Vrije Visserijschool een demonstratie zullen geven in het breien van netten. Op Tweede Pinksterdag tenslotte wordt een film voorgesteld met als titel „Dag verse vis". Dat respectievelijk om 17 en 18 uur.

Aansluitend hierop is er natuurlijk de jaarlijkse vissershulde aan het Monument te Nieuwpoort. Het programma ziet er als volgt uit :

- 9.40 u. : samenkomst van de personaliteiten op het stadhuis;
- 9.45 u. : optocht naar de Visserskaai;
- 10 u. : Mis in de benedenruimte van de vismijn;
- 10.45 u. : zegening van de vissersvaartuigen;
- 11 u. : plechtigheid aan het gedenkteken van de vissers met o.a. toespraken van schepen Vermote, gevolgd door een bloemenhulde;
- 11.30 u. : huldiging van de meest verdienstelijke reders met een toespraak door schepen Bendels.

Tenslotte grijpt nog een ontvangst plaats.

„OPEN DEUR" „John Bauwens"

De directie en het personeel van de Stedelijke Visserijschool „John Bauwens" organiseert een „Open Deur" dag die gehouden wordt op zaterdag 28 mei.

De afdelingen navigatie-dek, scheepsdieselmotoren, koeltechniek en Stedelijke Cursus voor de Pleziervaart zullen van 9 uur tot 12 uur en van 14 uur tot 17 uur opengesteld worden voor het publiek.

Dit programma omvat tevens een aantal aktiviteiten en demonstraties in het kader van „Flanders' Maritieme Technologie".

Verlenen hun gewaardeerde medewerking:

1) – Radio-Maritieme Diensten – Radio Oostende : Film „Een nieuw paar schoenen" – Beveiliging van onderzeese telefoonkabels.
2) – Loodswezen Oostende : – Boeien van het laterale en het kardinale stelsel.
3) – INES – Oostende : demonstreert de modernste radio-navigatie-apparatuur.
4) – SKB : Automatisch opblaasbare reddingsvlotten.
5) Kunstkring „De Peperbusse" vzw – Tentoonstelling Maritieme Kunst.
6) Oostende en de visserij – foto's uit de oude doos – door M. Geselle.

In hetzelfde kader houdt Kapitein Van Eeckhoutte, Bestendige Deskundige van het „Comité voor de Bevordering van de Arbeid" van de Provincie West-Vlaanderen, op vrijdag 3 juni om 20 uur een uiteenzetting met film en demonstratie over „Het beveiligen van mensenlevens op zee".

Eveneens in de lokalen van de school, wordt op vrijdag 27 mei om 20 uur een voordracht gehouden door Kapitein Deseck P., leraar aan de Hogere Zeevaartschool te Oostende, over „Het weer : waarnemen en voorspellen". Een echte snelcursus over meteorologie.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	2 mei		3 mei		4 mei	
Lappen	236		241		240	243
Grote	245	249	246	253	244	250
3/4	222	234	251	256	230	236
Bloktongen	226		235	240	208	218
Vóór-kleine	201	212	195	216	201	211
Kleine	176	184	178	185	184	188
Slips	164	171	163	170	175	178

ZEEBRUGGE

Grote	235	250	278	253	250	253
Bloktong	256	269	249	262	251	253
Fruittong	228	251	192	255	212	223
Schone kleine	216	243	177	247	188	194
Kleine	174	187	170	198	174	178
Tout petit	169	178	158	179	164	168
Slips	168	173	162	168	160	167

NIEUWPOORT

Tong I	226	235			238	246
Tong II	240	242			242	244
Tong III	213	225			204	208
Tong IV	217	223			203	209
Tong V	195	189			200	207
Kleine	164	172			175	

PLADIJS

OOSTENDE

	16 mei		17 mei		18 mei	
Platen	68	72			70	
Iek (groot-klein)	66	68			69	72
Derde slag	54				66	68
Platjes	20	28			34	36

ZEEBRUGGE

I	47	52	60	70	64	68
II	40	60	47	68	60	64
III	47	48	51	58	45	51
IV	40	42	23	46	34	38
V						

NIEUWPOORT

Moeien						
Grote pladijs						
Drielingen	75				75	
Platjes	25	30			25	30

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 16 mei		Zeebrugge 16 mei		Oostende 17 mei		Zeebrugge 17 mei		Oostende 18 mei		Zeebrugge 18 mei		Nieuwpoort 16 mei		Nieuwpoort 18 mei	
Tarbot grote	340	355	328	355	.....		298	334	350	360	294	312	374		338	
Tarbot middel	255	280	290	326	.....		249	322	.....		220	254	189	246	236	
Tarbot klein	290	224	249	289	242		229	245	.....		210	213	.....		.....	
Griet groot	225	235	248	227	212		212	269	224		230	239	189	235	.....	
Griet middel	196	202	205	174	.....		163	183	.....		170	179	.....		200	213
Griet klein	148		124	127	.....		144	163	.....		116	134	.....		.....	
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis middel	.....		.....		51		.....		.....		.....		.....		.....	
Schelvis klein	.....		.....		33	34	.....		.....		.....		.....		.....	
Heek grote	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Heek klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Leng	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rog I	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Keilrog	121		81	68	.....		74		.....		.....		.....		.....	
Rog	100	109	76	94	.....		74	102	103		60	84	.....		.....	
Tilten	82	100	78	69	.....		74	102	.....		100	112	.....		.....	
Scherpstaart	70	101	120	80	.....		.....		62	93	100	104	.....		.....	
Halve mans	.....		74	62	.....		63	68	.....		50	54	.....		.....	
Teelt	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Katrog	50		54	74	.....		27	36	.....		34	36	.....		.....	
Kabeljauw	100	121	87	90	97	127	86	93	100	131	80	86	102		111	
Gul (groot)	82	91	65	83	78	107	72	88	100	114	74	76	96		100	
Gul (middel)	68	80	72	74	70	90	72	79	73	95	60	68	.....		.....	
Gul (klein)	38	61	42	44	28	68	52	67	26	61	48	51	43		48	
Hozemondhamme	170	280	130	274	.....		125	287	.....		130	271	.....		.....	
Wijting groot	54	66	50		68	77	57	79	58	62	40	46	50	54	54	56
Wijting klein	34	43	32	41	44	53	35	45	34	41	30	32	36	34	34	
Schar	17	28	22		14	23	18	26	16	32	10	18	30	40	41	
Steenschol	68	155	.....		87	179	.....		85	160	.....		.....		.....	
Zeehaai	55	60	52	69	18	46	43	55	21	32	41	46	.....		.....	
Hondshaai	34	38	.....		38		.....		22		.....		.....		.....	
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Makreel	.....		.....		31	34	.....		.....		.....		.....		.....	
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steenholk	32	41	.....		43		.....		31		.....		.....		.....	
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koolvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeewolf	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Pollak	.....		.....		.....		.....		85		.....		.....		77	
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		170	172	.....		.....		228	
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Zeehond	.....		26	14	.....		14	20	.....		18	20	.....		.....	
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....	
Rode Poon (roobaard)	38	78	16		.....		40		.....		40	41	57	71	95	
Grauwe poon (knorhaan)	35	40	8		14	18	.....		.....		6		34		.....	
Rode knorhaan	45	116	.....		101		.....		56	85	.....		.....		.....	
Posten	.....		.....		.....		.....		.....		.....		14		18	

NEDERLAND

Aan de donderdagmarkt van 5 mei werd aangevoerd :
347 kg tong; 197 kisten kabeljauw; 179 kisten schol; 12 kisten tarbot en griet; 55 kisten wijting; 51 kisten schar; 8 kisten makreel; 27 kisten diversen;
Prijzen in guldens per 1 kg :
Tarbot 18,48-17,56: grote tong 14,41-13,46; grootmiddel tong 13,20-13,59; kleinmiddel tong 11,17-10,69; tong één 10,90-10,51; tong twee 10,87-10,10; zalm 22,51-17,33;
Prijzen per 40 kg :
Tarbot 739-590; griet 604-397; kabeljauw één en twee 252-188; kabeljauw drie 224-172; kabeljauw vier 184-142; kabeljauw vijf 160-98; schol één 170-160; schol twee 182-138; schol drie 156-126; schol vier 130-96; wijting drie 124-66; schar 108-54; makreel twee 108-98; steenbolk 78-70; bot 28-26; tongschar 157.

Aan de vrijdagmarkt van 6 mei werd aangevoerd :
8.575 kg tong; 1459 kisten kabeljauw; 127 kisten schelvis; 331 kisten schol; 63 kisten tarbot en griet; 214 kisten wijting; 154 kisten schar; 7 kisten makreel; 126 kisten diversen;
Prijzen in guldens per 1 kg :
Tarbot 17,97-17,42: grote tong 14,51-13,59; grootmiddel tong 12,78-12,23; kleinmiddel tong 10,63-10,43; tong één 10,62-10,38; tong twee 10,48-10,36;
Prijzen per 40 kg :
Tarbot 740-526; griet 588-422; kabeljauw één 203-156; kabeljauw twee 204-162; kabeljauw drie 173-132; kabeljauw vier 160-120; kabeljauw vijf 132-70; schelvis vier 100-90; schol één 166-134; schol twee 162-112; schol drie 162-112; schol vier 140-80; wijting drie 128-51; schar 110-95; makreel twee 122-104; tongschar 306-172; bot 28-26; rode poon twee 188; rode poon drie 112-71; steenpol 75-52; haai 164-14; inktvis 364-306; poontjes 50-26.

Aan de maandagmarkt van 9 mei werd aangevoerd :
6910 kg tong; 2376 kisten kabeljauw; 7 kisten koolvis; 443 kisten schelvis; 2217 kisten schol; 138 kisten tarbot en griet; 124 kisten wijting; 177 kisten schar; 1 kist makreel; 323 kisten diversen;
Prijzen in guldens per 1 kg :
Tarbot 16,39715,60,97-17,42: heilbot 17,70-15,39: grote tong 14,591-13,519; grootmiddel tong 12,4778-12,023; kleinmiddel tong 10,51-9,98; tong één 10,69-10,52; tong twee 10,52-10,02;
Prijzen per 40 kg :
Tarbot 658-420; leng 70; hammen met kop 240-202; poontjes 36-26; wolf 144-106; griet 578-360; kabeljauw één 162-104; kabeljauw twee 152-104; kabeljauw drie 136-80; kabeljauw vier 116-67; kabeljauw vijf 92-42; schelvis één 126-59; schelvis twee 118-59; schelvis drie 124-50; schelvis vier 87-52; schol één 120-74; schol twee 128-78; schol drie 124-78; schol vier 98-75; koolvis drie 104-70; blanke koolvis drie 130-80; wijting drie 128-51; schar 59-42; makreel twee 100; steenbolk 67-44; haai 100-57; tongschar 75-65; horsmakreel 100; krab 47-38; vanuit de Ierse Zee werden bovendien aangevoerd 8985 kg tong. De prijzen hiervan waren : grote tong 14,73-14,58; grootmiddel 11,97-11,41; kleinmiddel 10-9,92; éénen 10,07-9,91; tweeën 10,11-9,96.

Aan de dinsdagmarkt van 10 mei werd aangevoerd :
350 kg tong; 34 kisten kabeljauw; 21 kisten schol; 2 kisten tarbot en griet; 23 kisten wijting; 24 kisten schar; 1 kist makreel; 24 kisten diversen;
Prijzen in guldens per 1 kg :
Tarbot 17,20; grote tong 15,40-14,60; grootmiddel tong 13; kleinmiddel tong 12,60-11; tong één 12,20-11; tong twee 10,80-9,80;
Prijzen per 40 kg :
Tarbot 592-540; griet 520-400; kabeljauw drie 144; kabeljauw vier 152-136; kabeljauw vijf 134-50; schol één en twee 166; schol drie 162-134; schol vier 120-88; wijting drie 136-92; schar 88-50; horsmakreel 100; makreel twee 120; steenbolk 72-57.

Aan de woensdagmarkt van 11 mei werd aangevoerd :
1295 kg tong; 78 kisten kabeljauw; 45 kisten schol; 7 kisten tarbot en griet; 59 kisten wijting; 52 kisten schar; 5 kisten makreel; 58 kisten diversen;
Prijzen in guldens per 1 kg :
Tarbot 16,50-15,59: grote tong 15,15-14,56; grootmiddel tong 14,17-12,63; kleinmiddel tong 11,66-11,01; tong één 11,24-10,74; tong twee 10,26-10,26;
Prijzen per 40 kg :
Tarbot 642-524; griet 551-382; kabeljauw drie 182-152; kabeljauw vier 164-148; kabeljauw vijf 146-80; schol één 170; schol twee 152; schol drie 146-136; schol vier 114-84; wijting drie 138-102; schar 83-35; makreel twee 110; horsmakreel 102-86; poontjes 45; krab 43; rode poon drie 188-132; steenbolk 83-61.

Aan de vrijdagmarkt van 13 mei werd aangevoerd :
4360 kg tong; 1177 kisten kabeljauw; 1 kist koolvis; 80 kisten schelvis; 314 kisten schol; 32 kisten tarbot en griet; 248 kisten wijting; 157 kisten schar; 5 kisten makreel; 213 kisten diversen;
Prijzen in guldens per 1 kg :
Tarbot 17,54-16,26: heilbot 14,51; grote tong 14,18-14,25; grootmiddel tong 12,87-12,33; kleinmiddel tong 10,93-10,59; tong één 10,93-10,54; tong twee 10,79-10,43;
Prijzen per 40 kg :
Tarbot 706-502; rode poon één 204-176; rode poon twee 164-152; rode poon drie 234-76; horsmakreel 57-24; schartong 72; haai 110-96; wolf 160; griet 591-375; kabeljauw één 146-114; kabeljauw twee 150-112; kabeljauw drie 170-114; kabeljauw vier 148-92; kabeljauw vijf 142-51; schelvis één en twee 156; schelvis drie 143-126; schelvis vier 100-77; schol één 164-140; schol twee 158-128; schol drie 140-110; schol vier 114-88; wijting drie 124-33; schar 67-44; makreel twee 124-120; tongschar 260-168; koolvis drie 104; steenbolk 60-52; inktvis 364-304; poontjes 55-27.

Aan de maandagmarkt van 16 mei werd aangevoerd :
5030 kg tong; 1348 kisten kabeljauw; 182 kisten schelvis; 976 kisten schol; 46 kisten tarbot en griet; 86 kisten wijting; 136 kisten schar; 148 kisten diversen. Bovendien werden nog eens 2135 kg tong aangevoerd vanuit de Ierse Zee.
Prijzen in guldens per 1 kg :
Tarbot 18,29-16,50: heilbot 18; grote tong 15,28-14,80; grootmiddel tong 13,07-12,83; kleinmiddel tong 11,32-10,68; tong één 11,26-11,06; tong twee 11,19-10,49; Voor de Ierse zeetong werd betaald : grote 15,11-14,90; grootmiddel 12,85-11,80; kleinmiddel 10,90-10,35; enen 10,42-10,40; tweeën 10,20-10,11.
Prijzen per 40 kg :
Tarbot 704-525; tongschar 245-144; krab 44-38; griet 588-422; kabeljauw één 193-162; kabeljauw twee 180-144; kabeljauw drie 160-124; kabeljauw vier 150-110; kabeljauw vijf 114-96; schol één 154-140; schol twee 154-142; schol drie 144-124; schol vier 132-88; schelvis één 140; schelvis twee 146-144; schelvis drie 134-114; schelvis vier 114-96; wijting drie 156-105; schar 78-44; rode poon één en twee 148-114; rode poon drie 100-63; steenblok 76-68; horsmakreel 24-13; inktvis 344; poontjes 45-35.

Viskopers, vishandelaars en visventers. Geeft meer voor kwaliteitsvis. Het is een aansporing voor reders en schippers tot het aanbieden van verzorgde vis.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 76 kotters

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
53.260 kg.	Tong	f 589.818,65	van f 11,07
8.833 kg.	Tarbot	f 132.772.12	van f 15,03
39.550 kg.	Schol	f 113.969,72	van f 2,88
25.400 kg.	Kabeljauw	f 67.619.64	van f 12,66
3.191 kg.	Griet	f 32.994,04	van f 10,34
16.795 kg.	Schar	f 23.699,69	van f 1,41
7.300 kg.	Wijting	f 11.469,39	van f 1,57
138.230 kg.	Diversen	f 809.180,65	
292.559 kg.		**f 1.781.523,90**	

DE HOLLANDSE NIEUWE

Gewoontegetrouw zal er terug een mandje Hollandse Nieuwe aan de Nederlandse koningin aangeboden worden door nog aan te duiden vissers van de haringkottervloot. Een nieuwigheid hierbij is thans dat de mooiste origineelste Beuckelszoon die op 14 mei gekozen werd, naar aanleiding van een wedstrijd onder alle mannelijke inwoners vanaf 18 jaar van het stadje Biervliet waar Beuckelszoon geboren werd en leefde, eveneens van de partij mag zijn. Willem Beuckelszoon is de uitvinder van het haringkaken waardoor de haring beter kon bewaard blijven en de visserij en handel hierdoor een bron van rijkdom werd voor de Hollanders.

Men heeft in Nederland reeds gepland dat, na het uitvaren op 30 mei van de haringkotters op de „Hollandse nieuwe", de eerste haring op 3 of 4 juni aan de markt zal zijn, vermoedelijk te IJmuiden. Dit aankomen maakt deel uit van de „race" om de eerste aan de markt te zijn. Die krijgt doorgaans en traditioneel ook de beste prijs voor zijn kantjes. Gans de Nederlandse planning voor vlaggetjesdagen, feestelijkheden, kottersrace, enz., hangt echter nog altijd af van het op „groen" zetten van het sein in de E.E.G. te Brussel! We duimen hartstochtelijk dat dit groen sein zo spoedig mogelijk gegeven wordt opdat gans Nederland zich niet zou hoeven te moeten opstellen tegen de E.E.G.

Te Brussel zullen wij op 19 mei e.k. zes mooie Hollandse meisjes in nationale klederdracht kunnen bewonderen, die op de grote markt gratis haring zullen uitdelen. Nadien zal een vissersvaartuig(je) op wielen vanaf de grote markt naar de E.E.G.-gebouwen voortgeduwd, of beter gezegd, met menselijke motorkracht, gevaren worden, waar de E.E.G.-ambtenaren de laatste Hollandse nieuwe maatjes zullen toegestopt krijgen, samen met een uitnodiging om aan de Vlaggetjesdag te IJmuiden op 28 mei te gaan deelnemen. De Hollandse nieuwe haring is in feite Deense haring uit het Skagerak, die echter door Hollandse vaklui gekaakt en tot nieuwe maatjesharing verwerkt werd. Indien intussen al een, aanvaardbaar kwotum nieuwe zomerharing aan de Nederlandse kottervisserij is toegekend, zal tevens een dankbrief aan de E.E.G.-ambtenaren overgemaakt worden.

Men verwacht dat vanaf 6 juni, zoniet zelfs vanaf 5 juni, de echte Hollandse Nieuwe weer overal in de Nederlandse vishandel te verkrijgen zal zijn en iets later in het buitenland. In Nederland zelf zullen de kliënten in de meeste viswinkels een folder met tien beste haringrecepten overhandigd worden. Tevens wordt er in deze folder een wedstrijd voor het haringklaarmaken uitgeschreven waarvan de winnaar een windsurfplank overhandigd krijgt. Een waardevolle prijs, die in de dertig duizend fr. kost.

Ter gelegenheid van een bezoek op 14 juni van een veertigtal leden van het Europees Parlement aan de Nederlandse visserij, zullen deze leden vergast worden op een haring-onderonsje waarbij hen de kwaliteit van de echte Nederlandse Nieuwe en van de maatjesharing zal aangetoond worden met natuurlijk de proevertjes. Ook aan de president van de West-duitse Bundesrepubliek zal een vaatje Hollandse Nieuwe aangeboden worden. Dit vaatje zal met het nodige ceremonieel over de Nederlands-Westduitse grens gebracht worden, waarbij de douanebeambten ook wel een Hollands haringje aangeboden zullen krijgen.

Volgens de heer Ouwehand, voorzitter van de Vereniging voor Nederlandse Zeevisserij, zal de prijs van de Hollandse maatjes rond de twee gulden liggen, rond de 36 fr. in onze munt uitgedrukt. Voor de fijnproevers kan zelfde heer nu al zeggen dat de „Hollandse Nieuwe" van zeer goede kwaliteit zal zijn.

In Nederland heeft men zich reeds zodanig ingespeeld en klaargemaakt voor de zomermaatjesharing dat het praktisch ondenkbaar wordt dat de Visserijministers te Brussel er maar een ogenblik zouden aan denken om geen zomerharingvisserij toe te staan. Dit is het waarschijnlijk dat de heer Daalder, voorzitter van het Visserijschap, onder meer deed zeggen, dat zelfs als Brussel „neen" zegt aan een zomerharingvisserij in de centrale en noordelijke Noordzee, de Nederlandse kotters toch zullen uitvaren. Ook wij schreven vroeger al eens dat we overtuigd zijn dat er deze maal geen houden aan vast zou zijn. Daarbij wat minder haring in de Noordzee is wat meer ruimte voor de andere vis, want ook bij het nemen van beschermingsmaatregelen voor de vissoorten moet men polyvalent denken.

Behalve het feit dat men te Brussel nog altijd geen beslissing genomen heeft over een eventuele zomerharingvisserij, kunnen onze noorderburen, zelfs bij toekenning hiervan nog altijd met een eventuele kater zitten wanneer het kwotum totaal onvoldoende zou blijken. Ook in dit geval zijn we niet overtuigd dat de haringvissers het deze maal zo maar zullen nemen. En daar zit wat in, want als de biologen zelf, en die zijn gewoonlijk aan de zeer voorzichtige kant, nu al gewagen van één miljoen ton volwassen haring in de Noordzee, dan mag er zeker al wat van af.

NEDERLANDSE TREILER VAN MEER DAN 400 BRT IN BELGISCHE 12-MIJLSZONE

Het bloed kruipt waar het niet kan lopen, zegt het spreekwoord. Dit is zeker waar voor heel wat Nederlandse vissers die, niettegenstaande het verscherpt toezicht door de Belgische marine, toch nog hun netten komen uitwerpen in de 12-mijlszone, niettegenstaande het verbod voor deze vaartuigen van meer dan 70 Brt en/of 300 pk. En hoe langer het duurt, hoe onvoorzichtiger en uitdagender sommigen het wagen met de gevolgen voor hen.

De grote Nederlandse treiler VLI 26, „Maria" uit Vlissingen werd door het Belgisch marinevisserijwachtschip de „Heist" op vissen betrapt in de Belgische 12-mijlszone, daar waar dit vaartuig iets boven de 405 Brt meet en voorzien is van een motor van 2.400 pk! Gemaand om bij te liggen, sloeg de Nederlandse schipper echter op de vlucht. De „Heist" zag zich verplicht waarschuwingsschoten te lossen met zijn 40 mm. boordgeschut, maar hierom bekommerde men zich aan boord van de „Maria" niet. Het was duidelijk, dat men er daar op rekende dat de „Heist" toch zijn boordgeschut niet op het vaartuig zelf zou durven richten. Gevolg hiervan was een achtervolging die ongeveer 2 uur duurde, maar waarin de Nederlandse schipper toch de kans zag te ontkomen en zich veilig te stellen in de Nederlandse territoriale wateren.

Het is duidelijk dat de Nederlandse autoriteiten van dit incident zullen op de hoogte gebracht worden, maar het is even duidelijk, dat de argumenten die een Nederlandse schipper als verweer naar voren zal brengen voor de eigen autoriteiten, meer kans hebben om aangenomen te worden, dan dit in het land dat de overtreding vaststellende, het geval zou zijn, wat ten zeerste te betreuren zou vallen voor al diegenen van minder brutotonnage, die later zullen opgeleid worden.

Die argumenten zijn gekend en gaan altijd over niet vissende zijnde, maar afgedreven in de 12-mijlszone binst een reparatie van de netten, en/of het doorgeven van een positiebepaling die niet strookt met deze van het visserijwachtschip, waarin deze laatste dan foutief zou geweest zijn, enz... alsof hier onbekwamen aan boord staan.

Laat ons eerlijk zeggen dat de schipper van een vaartuig van 405 Brt. en 2.400 pk, een belachelijke en onaanvaardbare daad heeft gesteld en hij zelfs zijn medereders een zeer slechte dienst heeft bewezen.

Wat er ook van zij, de nationale overheid van de overtreder mag zeker niet achter deze gaan staan, want als er geen samenwerking en begrip meer bestaat of kan bestaan tussen de onderlinge visserijwachtschepen en autoriteiten van de E.E.G.-lidstaten, dan kunnen we in een visserijoorlog belanden. Een herhaling van dergelijke feiten zou de visserijwachtschepen ten slotte er toe kunnen leiden met scherp te gaan schieten, hetgeen dan zeker op rekening van de vluchter moet geschreven worden wegens ergerlijke provokatie. Anderzijds moet het er bij ons toch ook uit de pen, dat de Belgische marine best een zwaarder en sneller wachtschip zou mogen inleggen om grote schepen als de VLI 26 met motoren van meer dan 2.000 pk de baas te kunnen. We zijn ten andere overtuigd, dat de Nederlandse autoriteiten het vluchten van de „Maria" niet zullen dekken en ter zake de nodige sancties zullen treffen. Zonder een wederzijds begrip en een samenwerking, die de basis moet vormen van een echt gemeenschapsbeleid, zal het tot nog groter konflikten komen met geen schoten meer voor de boeg, maar in de boeg.

En wie zal de verantwoordelijkheid er van op zich nemen?

Schippers en reders van om het even welke natie, het is in uw belang, dat U hier of daar niet moogt vissen.

Wilt gij de gestelde wetten en maatregelen niet volgen, dan moet gij er de gevolgen van dragen en als verdediger van ons aller visserijbelangen menen we dat men tegen dergelijke grote overtreders niet streng genoeg kan optreden.

NEDERLAND

■ Op 17 mei hebben de Nederlandse vissers te Brussel een petitie neergelegd.

Minister Braks die de Nederlandse visserij onder zijn beheer heeft, zal op 28 mei aanwezig zijn op Vlaggetjesdag te Scheveningen. Het zal voornamelijk een feest zijn waarop de Nederlandse haring in het midden van de belangstelling staat en een flinke propagandasteun zal bekomen. Ondertussen wijzen we er op, dat de E.E.G. te Brussel nog altijd geen „ja" gezegd heeft voor een Nederlandse visserij op de Hollandse nieuwe haring, alhoewel we van oordeel zijn, dat ze te Brussel, niet meer terug kunnen, zonder dat er een felle uitbarsting van woede plaats grijpt bij onze noorderburen, zodat men het deze keer niet te Keulen zou horen donderen, maar wel te Brussel.

■ Op 7 mei is een nieuwe Nederlandse kotter, de BR 15 door de redersfirma H. Fenijn van de scheepswerf in ontvangst genomen. Het gaat om een vaartuig van 69 brt en die dus net de 70-meter grens niet haalt en gezien de motor de 300 pk juist haalt, maar niet overschrijdt, mag dus in de 12-mijlszone gevist worden. Dit type is het zogezegde Eurokotter-type, dat niet langer is dan de 24 meter, niet boven de 70 brt en met een motor niet boven de 300 pk. Er zullen nog drie dergelijke nieuwe kotters door dezelfde werf afgeleverd worden. En zeggen dat onze noorderburen reeds sinds verleden jaar en nu in het bijzonder, na kennisneming van het nieuw visserijbeleid, uitgevaardigd op 25/1/'83, steen en been klagen over onvoldoende kwota aan de vissers toegekend.

Waar zal men het halen om al die nieuwe kotters behoorlijke kwota te verlenen?

■ In Nederland zal er een wedstrijd gehouden worden in het schoonmaken van haring. Het gaat er om om zoveel mogelijk en zo goed mogelijk, haring schoon te maken. Omdat tot nog toe geen dergelijke officiële wedstrijd gehouden werd, zal de winnaar meteen de wereldrekordman zijn en zal verzocht worden, dit rekord in het Londens Guiness book te laten opnemen. Gezien dit boek alle rekords waarvan het melding kreeg, opneemt, ook al gaat het om paalzitten, om het langst dansen, pianospelen, enz., enz., zal dit boek waarschijnlijk zelf ook het rekord van het meest bladzijden tellend boek bezitten, hetgeen ook al wel zou mogen in het Guinessboek opgenomen worden.

■ En nog maar eens een nieuw Nederlands vissersvaartuig van stapel gelopen om verder afgebouwd te worden. Het gaat om de TX 20 bestemd voor de rederij Krijnen. Het vaartuig meet 39,5 m. op 8,20 m. en met een holte van 4,60 m. Daarin zal natuurlijk ook weerom een kanjer van een motor ingebouwd worden. Waar gaat het naar toe mocht ooit Spanje tot de E.E.G. toetreden en ook zijn aandeel opeisen uit de vispot van de Gemeenschap?

■ En de reeks nieuwbouw gaat bij onze noorderburen voort. Verleden week werd de UK 158 afgeleverd aan zijn eigenaar. Het gaat om een 26,48 m. vaartuig voorzien van een motor van... 1.500 pk die echter afgesteld is op 800 pk. Motor is een Mitsubishi uitgerust met een medium S.6.U. ontworpen voor 720 tot 1.200 toeren per minuut. De UK 158 is polyvalent uitgerust voor de bokken-, de kabel- en spanvisserij. Opmerkenswaard is het feit, dat de kotter, niettegenstaande de eerder beperkte lengte van 26,48 m. toch 7,5 m. breed is. Alle moderne kleurenapparatuur ontbreekt evenmin aan boord.

■ We herinneren ons nog de zaak van een Deense haringkotter, die de haven van IJmuiden kwam aandoen met zogezegde, in de Oostzee gevangen zomerharing. De Nederlandse haringvissers die wel het onderscheid kennen tussen Oostzee en zomerharing uit de centrale Noordzee, hebben toen het lossen en zelfs het vertrek van betrokken Deense haringkotter belet. Thans hebben de Deense en Nederlanse bevoegde instanties vanwege de Britse zeevisserijinspectie, foto's ontvangen, waarop zelfde Deense kotter het vissen op zomerharing voor de Schotse kust aan het uitoefenen was. Beter bewijs, dat de IJmuidense vissers overschot van gelijk hadden kan moeilijk geleverd worden. Dit duidt echter eveneens aan, dat de Britten de visserij voor hun kusten en in hun 200-mijlszone, nauwlettend volgen en zelfs op beeld vast leggen.

En we kunnen hen, die de meest getroffenen zijn van alle Europese landen, slechts gelijk geven.

■ In Nederland is er thans een wetsontwerp aan de orde waardoor alle schepen van meer dan 206 brt verplicht zullen worden hun sanitair afval en hun olierestanten in de ontvangstinstallaties in de havens af te geven. Hierdoor zullen deze schepen zich verplicht zien een lenswaterolieafscheider aan te schaffen om de afgescheiden olie te kunnen storten in de ontvangstinstallaties. Zo te zien bijkomende kosten voor de betrokken vissersvaartuigen, die meer dan 200 brt tellen. En er zijn er in Nederland niet weinig. De Nederlandse minister van Waterstaat mevr. Smit-Kroes vindt dit helemaal geen grote kost voor de vissers. Integendeel zouden zij er nog iets aan verdienen door hun olierestanten te verkopen! Ge moet het maar kunnen zeggen, alhoewel we toegeven dat de voorkoming van de ontreiniging van de zeeën dat wel waard is en haar beslissing niet ongegrond.

■ We hebben vroeger reeds gemeld, dat de palingvissers op het Nederlandse Grevelingenmeer, in rechte zijn gegaan tegen het slepen met de kor op oesters in dit meer. Volgens deze vissers wordt er hierdoor heel wat paling gekwetst, verminkt en gedood. Een onderzoek geleid door het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserijonderzoek zou echter uitgewezen hebben, dat de gemiddelde vangst van de palingvissers in de laatste twee jaren gestegen is en er dus niets op wijst, dat de paling door het slepen op oesters schade heeft geleden. We menen dat dit argument alleen geen voldoende bewijs levert of er al of niet schade geleden werd. De vangstkapaciteit van de palingvissers evenals de vangstintensiteit kan in deze laatste jaren opgedreven geweest zijn, evenals de invloed van gunstige jaarklassen, al stelt zich toch de vraag of het slepen met een korre, wel zo schadelijk is.

KENT DE NEDERLANDSE MINISTER BRAKS IETS VAN E.E.G.-VISSERIJ?

Van de Nederlandse minister Braks van landbouw, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, vernemen we dat de toetreding van Spanje tot de E.E.G. voor de visserij eveneens een positieve kant zou hebben! Namelijk de verruiming van de markt!

Wij vragen de heer Braks waarom een verruiming van de markt nodig is als de visserij hier, door de toetreding van Spanje tweemaal minder zou vangen en met alle mogelijkheden op corrupte wijze zal bedreven worden, met al de uitspattingen er aan verbonden.!

We vragen ons af of de heer Braks nog dikwijls dergelijke galgenhumor spuit? We kunnen hieruit alleen maar besluiten dat de minister zelf geen visser is, zoniet zou hij geen zo'n dwaze redeneringen er op nahouden.

En dergelijke mensen moeten de Nederlandse visserij hoeden en behoeden! Op het gevaar van het optreden van de Spaanse visserijvloot in onze wateren hameren wij reeds jaar en dag. Dat schijnen alleen de Fransen, Britten en Duitsers te beseffen en ook wel de Nederlandse vissers maar jammer genoeg de heer Braks niet!

■ Van uit Zeeland en Zuidholland wordt, dank zij de snel stijgende temperatuur van het zeewater onder de kust, reeds melding gemaakt van de verschijning van de geep, terwijl anderzijds ook diverse scholen haring de Oosterschelde zijn binnengezwommen. Dit laatste schijnt er op te wijzen, dat er in de Noordzee veel haring moet zitten. Voor wanneer wordt het sein op groen gezet voor onze noorderburen om de „race" op de maatjesharing te kunnen beginnen?

■ Tegenover het toenemend ongenoegen in Nederlandse visserijkringen over wat voor Nederland maar te rapen valt uit de E.E.G.-kwota, heeft de Nederlandse directeur voor de visserij, Dr. Tienstra er toch op gewezen, dat het voor Nederland wat de visserij betreft, nog altijd beter is in de E.E.G. dan er buiten. De zeer moderne en uitgebreide Nederlandse visserijvloot zou er in eigen wateren totaal niets van terecht brengen. Dit is echter nog meer waar voor de Belgische visserij, waar België slechts over 67 km. kustlengte beschikt, dan nog zonder speciale visrijke gebieden.

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

ONZE BELGISCHE VISSERS TIJDENS DE LAATSTE WERELDOORLOG

Nu en dan hebben we de gelegenheid gehad omtrent het leven en de bedrijvigheid van onze Belgische vissers tijdens de laatste wereldoorlog wat te vertellen.

Ook „Neptunus" het tweemaandelkijks maritiem tijdschrift van onze Marine, geeft nu en dan daaromtrent geschiedkundige weergaven, welke de moeite zijn eens weer te geven.

Het aprilnummer had het ditmaal over de twee vissersvaartuigen van A. Beernaert van Heist.

De heer J. Verleyen schrijft hieromtrent het volgende :

De Heistse reder Beernaert Anselmus was eigenaar van twee houten visservaartuigen :

De H.53 (na de oorlog Z.513) „Bertha-René" van 22,85 bt, gebouwd in 1922 op de scheepswerven van J. Haerinck te Heist-aan-zee en uitgerust met een motor Deutsche Werke van 50 pk in 1935;

De H.81 (na de oorlog Z.529) „Madeleine-Camille" van 73,62 bt, gebouwd in 1937 op de scheepswerven van Jan Borrey te Oostende en uitgerust met een motor Deutsche Werke van 180 pk.

De zoon van de reder, Camiel Beernaert, heeft voor ons een nauwkeurig verslag over de oorlogsbedrijvigheden opgesteld.

Het tweede vaartuig, tussen Kerstfeest van 1937 en Nieuwjaar van 1938 in dienst getreden, werd in 1940 belast met de regelmatige visserij ten zuiden van de Engelse kust in de omgeving van Land's End. De visvangsten werden ook regelmatig te Newlyn-Penzance of te Brixham verkocht. Vader Anselmus hield zich bezig met zijn nieuwe „Bertha-René" en hij had het gezag over zijn nieuw vaartuig aan een schipper, Beyen Raphaël, toevertrouwd. Zijn zoon Camiel was de motorist aan boord. Onze mannen waren zeker niet overtuigd dat de visserij in de omgeving van Land's End en de bezoeken in de havens van Newlyn-Penzance en Brixham een nuttige ervaring voor de toekomstige jaren zouden brengen.

Op 12 april 1940, was de H.81 „Madeleine-Camille" opnieuw vanuit Zeebrugge vertrokken naar het Kanaal. De bemanning was samengesteld uit schipper Beyen Raphaël, motorist Beernaert Camiel en matrozen Sallian Jozef, Gheselle Désiré en Thiel Louis. Niets liet vermoeden dat de reis méér dan 5 jaar zou duren vooraleer de thuishaven van Zeebrugge terug te zien.

Tussen 14 april en 7 mei had het vaartuig de visserij in de omgeving van Star-Point, Lizard en Wolf Rock uitgevoerd en éénmaal de gevangen vis in Brixham en tweemaal in Newlyn-Penzance verkocht. Op 7 mei, had het vaartuig Newlyn-Penzance verlaten om te gaan vissen gedurende 8 à 10 dagen en dan naar België terug te varen.

Op 10 mei, in de vroege morgen, vernam de schipper van anderen dat de Duitsers België ware binnengevallen en dat de oorlog was uitgebroken. Gans de dag werden alle Belgische schippers aangeraden Engelse havens binnen te varen. Schipper Beyen besloot echter onmiddellijk de visserij te stoppen en naar België te varen.

Op 11 mei, rond vier uur in de namiddag, vaarde het vaartuig op een tiental mijl bezuiden Beachy-Head en werd door een Engelse kustwachter verzocht koers te zetten naar Dieppe maar met tegenzin. Diezelfde avond rond 9 uur, kwam het vaartuig binnen te Dieppe.

Er lagen reeds een dertigtal Belgische vissersschepen (uit Zeebrugge en Oostende) te Dieppe. Op 12 mei werd de vis verkocht in de vismijn. Aldus kreeg de bemanning Frans geld om voedsel aan te kopen.

Het verblijf in de haven van Dieppe duurde vanaf deze avond van 11 mei tot de maandag 20 mei. Op 17 mei werden de eerste bommen geworpen op Dieppe. Op zaterdag 18 mei, vaarden de eerste Belgische schepen binnen in Dieppe met vluchtelingen aan boord. Deze vluchtelingen vertelden hoe slecht de toestand in België was. Dezelfde avond werden nog bommen gedropt door Duitse vliegtuigen. Op zondag 19 mei kwamen nog meer vluchtelingen en nog meer bommen op Dieppe. Iedereen was in paniek. Tot nu toe wilden de Franse overheden de Belgische vaartuigen niet laten vertrekken.

Op maandag 20 mei, vertrokken de Belgische vaartuigen in de richting Fécamp ondanks het verbod van de Franse overheden.

Op de avond van maandag 20 mei bevond zich dus de H.81 in de haven van Fécamp.

Op dinsdag 21 mei kwam vader Anselmus te Fécamp met zijn H.53. Hij had aan boord drie zusters van Camiel en een broeder met vrouw en kind. Moeder Maria Vandierendonck was te Heist gebleven samen met haar oudste dochter daar haar man opgeroepen was voor het Belgisch Leger. In Fécamp is matroos Sallian Jozef van boord gegaan.

Op woensdag 22 mei, verlaten vele Belgische-visserschepen Fécamp, een deel naar Engeland en een deel naar Frankrijk maar verder in. De H.81 en de H.53 vertrokken naar Ouistrehan. Vanaf de voormiddag van dinsdag 28 mei tot middag van woensdag 29 mei moesten de bemanningen en de vluchtelingen aan boord blijven en dit wegens de capitulatie van het Belgisch Leger. In de late namiddag kwamen aan boord van de H.81 Franse marine-officieren om het vaartuig te inspecteren.

Op donderdag 30 mei werd het vaartuig opgeëist voor een bijzondere opdracht. De leden van de familie moesten het schip verlaten en werden ondergebracht in een kamp van houten huisjes op een afstand van een half uur te voet.

Op vrijdag 31 mei werd het schip belast met reddingsgordels door een vrachtwagen van de Marine Nationale terwijl de klederen en andere persoonlijke dingen van de bemanning naar het kamp van de familieleden werden gebracht.

Op zaterdag 1 juni vertrok de H.81 met aan boord een officier, een onderofficier en drie matrozen van de Marine Nationale, schipper Beyen Raphaël, motorist Beernaert Camiel, matrozen Gheselle Désiré en Thiel Louis. Op zondag 2 juni, vertrok het schip vanuit Le Havre naar Dover met bewapening en munitie aan boord. De H.81 is konvooileider daar een Franse marineluitenant zich aan boord bevindt.

Op maandag 3 juni, rond de middag, komt de H.81 in de rede van Dover. Daar zal het schip uren vertraging kennen wegens een defect aan de motor. Dit werd hersteld door een mekanieker van een Franse oorlogsbodem (waarschijnlijk de Aviso „Savorgnan de Braza"). Na deze herstellingen van drie uren en een proefvaart was het te laat om onmiddellijk naar Duinkerke te vertrekken.

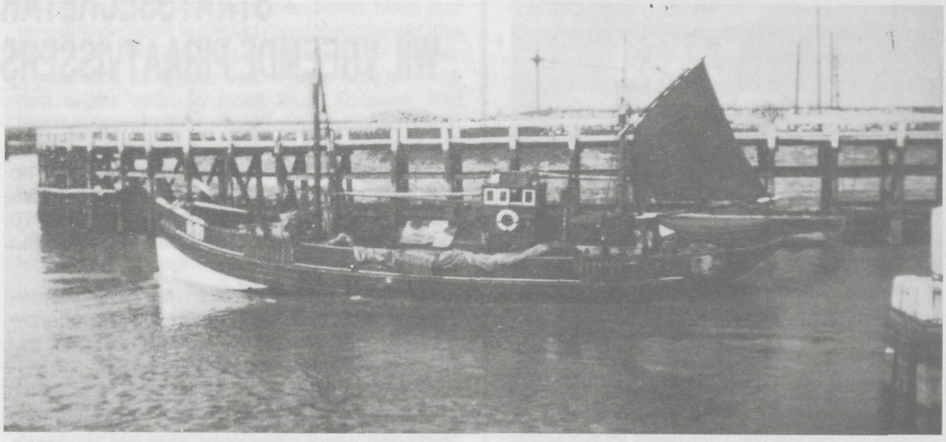
De lezer van „Neptunus" weet dat de nacht van maandag 3 juni tot dinsdag 4 juni de laatste nacht van Duinkerke is geweest. De H.81 zal toch naar Duinkerke varen en terugkeren met aan boord ongeveer 200 mariniers vanuit de havendam en soldaten vanuit het staketsel. De mariniers werden afgehaald door een drietal keer heen- en terugvaren met een motorboot. Aan het staketsel was het schip in een tiental minuten vol met soldaten (ruim, logies en kookhuis). Alles gebeurde terwijl de kogels en obussen rond het schip in het water terecht kwamen.

De H.81 „Madeleine-Camille" staat vermeld op de lijst van de laatste aankomsten te Ramsgate in de voormiddag van 4 juni. De terugkeer was ook moeilijk daar alle schepen „kris-kras" door elkaar voeren zonder lichten en wegens een dikke mist op het einde van de nacht.

Na de ontruiming van Duinkerke is de H.81 terug te Ouistrehan gekomen. Daar heeft schipper Beyen Raphaël vernomen dat zijn vrouw te Brest was. Vader Beernaert wilde echter niet verder Frankrijk invaren. De schipper is dus vertrokken op zoek naar zijn vrouw, het land in.

Vanuit Ouistrehan heeft de H.81 nog drie opdrachten van evacuatie van Le Havre vervuld. Dit gebeurde op maandag 11 juni, woensdag 12 juni en donderdag 13 juni. Iedere keer werden

Zie verder volgende bladzijde



De H.81 „Madeleine-Camille"

(Vervolg van vorige bladzijde)

talrijke vluchtelingen en enkele soldaten teruggebracht. De laatste dag werd het uitvaren vanuit Le Havre zeer moeilijk onder het vuur van de vijand. Daar de schipper weg was, werd hij vervangen door Camille Beernaert als schipper-motorist altijd bijgestaan door de matrozen Gheselle Désiré en Thiel Louis.

Op zondag 16 juni, heeft vader Beernaert de toelating gekregen om, met zijn twee vaartuigen, naar Engeland te varen. De H.81 had zijn eigen mazout, tot nu toe, gebruikt. Zijn tank was bijna ledig. De brandstof van de H.53 werd erin gepompt. In de namiddag van zondag 16 juni werd alles klaar gemaakt, materiaal en familieleden werden terug aan boord gebracht. 's Avonds met hoog water werd er versast, het zeegat in. Schipper-motorist Beernaert Camiel en matroos Gheselle Désiré waren aan boord van de H.81 samen met de drie dochters Beernaert en twee vrouwen van Nieuwpoort met drie kinderen. Deze twee vissersvrouwen hadden vernomen dat hun man reeds in Engeland was.

De H.81 had op sleeptouw de H.53 met aan boord vader Beernaert Anselmus en matroos Thiel Louis. Gans de nacht zijn de mannen op de brug gebleven. Vader Beernaert was van mening naar Brixham te varen daar deze haven gekend was. Na een goede overtocht kwamen de twee schepen om 14.30 uur van maandag 17 juni in de baai van Brixham. Het was niet mogelijk onmiddellijk binnen te varen. Enkele minuten later kwamen bootjes van Heist en Nieuwpoort op zij van de twee vaartuigen liggen. De twee Nieuwpoortse vrouwen vernamen onmiddellijk dat hun man niet in Engeland was. Beide mannen waren vanuit Boulogne te voet naar Nieuwpoort teruggekeerd. Groot was de teleurstelling van de twee vrouwen en van de drie kinderen. Dit is wel een typisch voorbeeld van deze familiedrama's in de vissersgezinnen tijdens de oorlog.

Voor de familie Beernaert en de twee Nieuwpoortse vrouwen zal nog een ander drama beginnen. Te Brixham mogen de vluchtelingen niet aan wal gaan. Zij moeten naar Weymouth gaan. Op dinsdag 18 juni vertrekt de H.81 met de vluchtelingen naar Weymouth. De H.53 blijft aan anker in de baai van Brixham met matroos Thiel Louis als wachter. Te Weymouth krijgen de vluchtelingen ook geen toelating om aan wal te gaan en nochtans komen Franse visserschepen van Lorient en Concarneau rechtstreeks binnen.

Woensdag 19 juni brengt geen verandering in de toestand en het is zelfs moeilijk brood en melk te bekomen. Op donderdag 20 juni komt het bevel : „U moet met de vluchtelingen naar Darthmouth gaan !". En nochtans komen nog Franse vissersvaartuigen rechtstreeks binnen. De H.81 vertrekt en 's avonds komt hij terug te Brixham bij de H.53.

Op vrijdag 21 juni, komen de H.81 en de H.53 op sleeptouw te Darthmouth. Het onthaal is onmiddellijk beter. De vluchtelingen, vader Anselmus, de drie dochters en de twee Nieuwpoortse vrouwen met de drie kinderen, mogen aan wal gaan. Camille Beernaert krijgt zelfs de toelating deze personen tot aan het station te begeleiden en hij is aan zijn boot door een motorboot van de politie teruggebracht. De politiediensten zijn verbaasd en vragen : „Hoe is het mogelijk dat u zo laat uit België komt ?". Camiel Beernaert zegt : „Ik kom niet rechtstreeks uit België. Ik heb aan de evacuatie van Duinkerke en van Le Havre deelgenomen. Daarna heb ik gedurende bijna zes dagen 'gewacht voor de ontscheping van vluchtelingen'". Camiel Beernaert beschikt onmiddellijk over de vriendelijkheid van de politiediensten.

Op dinsdag 25 juni, laat in de namiddag, komt eindelijk de vergunning. Op woensdag 26 juni, 's morgens vroeg om 5 uur, vertrekken de twee vaartuigen. Men beschikt nu maar over drie mannen voor twee schepen. Camiel Beernaert en Gheselle Désiré zijn aan boord van de H.81 en Thiel Louis is alleen aan boord van de H.53 (altijd op sleeptouw). Het weer was mooi en de 80 mijl worden afgelegd. Tegen 8.30 uur in de avond varen de twee schepen de haven van Newlyn binnen waar reeds tal van Belgische vissersschepen waren gemeerd.

's Anderendaags, op donderdag 27 juni, zal een nieuw leven voor onze vrienden beginnen. Men vindt overal vrienden-vissers die in ieder geval u op de hoogte brengen van de toestand. Reeds in de voormiddag is kontakt genomen met de ere-consul van België te Newlyn-Penzance, de heer Brian Stevenson, die daar de Belgische vissers helpt en te woord staat om al het mogelijke te doen opdat vader Anselmus en de dochters zouden kunnen overkomen naar Newlyn-Penzance. Reeds de volgende week kwam een brief van vader en zusters en ondertussen had de ere-consul reeds een woonst met „bed and breakfast" voor deze famlilie in Penzance gehuurd.

Hulde aan deze ere-consul van België.

Gans de oorlog heeft Camiel Beernaert met de H.53 „Bertha-René" en twee matrozen gevist. Dat was echter moeilijker zijn brood te verdienen met een schip van 50 pk ter plaatse in plaats van met een schip van 180 pk. De grote netten van de H.81 werden in kleine netten omgevormd maar werden in het begin dikwijls kapot getrokken aan wrakken of aan rotsen. Vreemde gronden waren onbekend en, in het begin, verdienden onze mensen weinig voor hun werken.

Op 21 juli 1945, 's avonds om 9 uur, was Camiel Beernaert te Oostende terug en op 23 juli met hoogwater was hij in de vissershaven van Zeebrugge. Zo was de reis af, die begon op de 12e april 1940, uitgevaren met de H.81 en op 22 juli 1945 terug thuis met de H.53, alwaar Camiel Beernaert voor het eerst zijn moeder terug zag.

De volgende namen worden in het „Gulden boek van het Zeewezen" vermeld :
nr 304 Beyen Raphaël, schipper;
nr 305 Geselle Désiré, matroos;
nr 306 Beernaert Camille, motorist;
nr 307 Thiel Louis, matroos.

BIJ DE NOTARIS

VRAAG: WIE BESTUURT HET GEMEENSCHAPPELIJK VERMOGEN?

ANTWOORD:

De vraag blijft uitdrukkelijk beperkt tot het gemeenschappelijk vermogen. Elke echtgenoot bestuurt zijn eigen vermogen. Maar de vraag is: wie bestuurt het gemeenschappelijk vermogen?

Het bestuur omvat alle bevoegdheden van genot, beheer en beschikking.

In de regel kan elke echtgenoot afzonderlijk alle daden van bestuur stellen, behalve natuurlijk dat hij de bestuursdaden gesteld door de andere moet eerbiedigen.

Op deze regel zijn twee belangrijke uitzonderingen:

1) De echtgenoot die een beroep uitoefent, verricht alle daartoe noodzakelijke bestuurshandelingen alleen.

2) Een aantal belangrijke handelingen vereisen de toestemming van beide echtgenoten, nl.:

— een onroerend goed verkopen of kopen (ook in openbare verkoping)
— een hypotheek toestaan op een gemeenschappelijk eigendom
— een handelszaak aankopen, verkopen of in pand geven (voor zover het een gemeenschappelijke handel betreft)
— een huurcontract toestaan voor meer dan negen jaar, een handelshuur of een landpacht toestaan
— beschikken over een hypothecaire schuldvordering, of het kapitaal ervan ontvangen
— een legaat of schenking aan het gemeenschappelijk vermogen aanvaarden of verwerpen
— een lening aangaan
— kopen op afbetaling
— een gemeenschappelijk goed wegschenken.

Op verzoek van een echtgenoot kan de rechtbank steeds tussenkomen, om toestemming te geven in de plaats van de andere echtgenoot die zijn wil niet kan uitdrukken of zonder geldige reden zijn toestemming zou weigeren. Omgekeerd kan de rechtbank ook aan een echtgenoot bestuursdaden verbieden die hij normaal alleen zou kunnen stellen, wanneer deze daden zouden nadeel berokkenen aan de andere echtgenoot.

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

STAATSSECRETARIS DE KEERSMAEKER WIL VREEMDE PIRAATVISSERS DOELTREFFENDER AANPAKKEN

Het is bekend dat in onze kustwateren, vooral tijdens het tongenseizoen (maart-mei), vreemde vissersvaartuigen illegaal komen vissen op tong. Meestal gaat het daarbij om grote bokkenvaartuigen, waarvan de bruto-tonnemaat de 70 bruto ton overschrijdt of waarvan het vermogen groter is dan 300 pk.

Deze vaartuigen overtreden de EEG-verordening nr. 171/83 van 25 januari 1983, houdende bepaalde technische maatregelen voor het behoud van de visbestanden en tevens de Belgische wetgeving terzake.

De opsporing en de vaststelling van deze overtredingen wordt uitgevoerd door het Ministerie van Landsverdediging. De patrouille-vaartuigen van de zeemacht zijn niet uitgerust om de moderne en, krachtige bokkenvaartuigen in te halen en op te brengen.

Om de kontrole doelmatiger te maken heeft staatssekretaris De Keersmaeker beslist op de begroting van het Departement van Landbouw middelen te voorzien om een speedboat met krachtige buitenboordmotor aan te schaffen en ter beschiking te stellen van de Zeemacht om vanaf het patrouillevaartuig eventuele visserij-piraten te kunnen achtervolgen, verbaliseren en eventueel opbrengen.

Dit initiatief is volgens staatssekretaris De Keersmaeker noodzakelijk om een degelijke en doeltreffende kontrole, in toepassing van de vermelde wetgeving, uit te bouwen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIË

■ Een twee jaar oud vissersvaartuig „Insh Allah", gebouwd in Noorwegen voor een reder uit het Schotse Fraserburgh, is aan boord gezet van een vrachtschip om terug naar de Noorse werf gebracht te worden. Aan boord van het vissersvaartuig had men voortdurend te kampen met sterke trillingen zodat het vaartuig verscheidene maanden diende stil gelegd zonder dat men er toe kwam het euvel te herstellen. Het is in opdracht van de Noorse bank, die de Noorse werf financieerde, dat het overbrengen naar Bergen gebeurde. (zie foto)

De „Insh Allah", klaar voor de overtocht over de Noordzee naar het Noorse Bergen.

■ De zalmfarming in Schotland bereikte in 1982 iets over de 2.150 ton. In 1981 was dit slechts 1.130 ton en in 1980 nog maar 580 ton. Het brutoverkoopcijfer over 1982 was rond de 600 miljoen B.fr., hetgeen een gemiddelde verkoopprijs van ongeveer 280 fr. het kg. betekent. De laatste telling van de zalmfarms gaf een totaalcijfer van 38 farms en/of firmas die aan zalmkwekerij doen, hetgeen een gemiddeld brutozakencijfer van 18,4 miljoen per farm oplevert. Noteren we dat daar ook wel enkele familiebedrijfjes onder zijn. In Noorwegen kan men reeds op een produktie van farmzalm bogen van 11 duizend ton.

■ De visserijvloot van de grote Britse rederij J. Marr & Son, die in 1980 nog een verlies boekte van 150 miljoen B.fr., heeft in 1982 een overschot van 75 miljoen geboekt, te danken aan... het verhuren van 9 van haar grote hektreilers aan de olie-industrie met bedrijvigheid in de Noordzee, voor de bevoorrading van haar booreilanden. Wel heeft de rederij tamelijk veel aanpassingswerken moeten laten uitvoeren op haar kosten. Terzelfdertijd is het onttrekken aan de visserij van negen grote hektreilers, tevens ten zeerste welkom voor de andere Britse treilers die van de Marr-konkurrentie verschoond blijven en hiermede beter aan hun trekken komen in de gekwoteerde vissoorten. Herinneren we hier eveneens dat ook Marr-diepzeetreilers door het Ministerie van Landsverdediging opgeëist werden als bevoorradingsschepen in de Brits-Argentijnse Falklandoorlog.

■ Het laboratorium voor Visserij-Onderzoek van Lowestoft heeft in een brochure aangetoond, dat thans mogelijkheden open liggen voor de middelgrote en kleine voortbrengers voor tarbotfarming. De resultaten van dit onderzoek geven de mogelijkheden aan voor een belangrijke ontwikkeling in de tarbotfarming in de eerstkomende tien jaren. Voor de zeevisserij eerder slecht nieuws, want het is duidelijk dat de farming een potentiële konkurrent voor de traditionele tarbotvisserij op zee kan worden, tenware de mogelijkheden en de smaak, de verwachtingen overtreffen.

■ De E.E.G. zoekt, op basis van haar algemeen kwotabeleid voor 1983, in de Noordzee het schelviskwotum met 10.500 ton te verminderen, hoofdzakelijk van de Britten en een vangstvermindering toe te passen van iets boven de 20 duizend ton op kabeljauw en gul. Hierdoor zou het Brits jaaraandeel van schelvis terugvallen van 117 duizend tot 109 duizend ton en de vangst op kabeljauw en gul van 114.700 ton op 105.300 ton. Samen met de reeds gestelde 30% vermindering op de vangst van de „Western-makreel", hoofdzakelijk ten nadele van de Britten, geeft dit zeker geen aanleiding tot tevredenheid bij de Britse vissers. En dat is begrijpelijk.

■ Thans zijn er reddingsvlotten op de markt, die, eens automatisch opgeblazen in het water, een radiosignaal in werking stellen, die S.O.S.-signalen doorgeeft op de internationaal hiervoor voorziene noodfrekwentie, gevoed door een batterij met een 36-uur lange duur. De reddingsvlotten kunnen ofwel door een tussenkomst van de behandelende persoon opengemaakt en automatisch opgeblazen worden, ofwel wanneer het vlot in het water geworpen, een diepte van 1,5 m. tot 3,5 m. bereikt. De veiligheidspin die het noodsignaal in werking stelt, springt automatisch uit. De firma heeft hierop een patent genomen.

■ Op de Spaanse vlaggeschepen die onder Britse vlag heringeschreven werden om de visserij in Britse wateren te kunnen uitoefenen worden de Spaanse matrozen thans als passagiers ingeschreven. Aldus tracht men te ontsnappen aan de verplichting dat 75% van de bemanning E.E.G.-vissers dienen te zijn. Om gewoon uit te varen moet men inderdaad niet met een volledige bemanning zijn, terwijl niets verbiedt dat passagiers op zee, een handje toesteken. Gezien de vlaggeschepen doorgaans in Spaanse havens hun vis in de markt zetten, heeft men ook geen kontrole over de hoeveelheden die gevangen werden, want in Spaanse havens bestaat de veilplicht niet en is de aanvoerkontrole een lachertje.

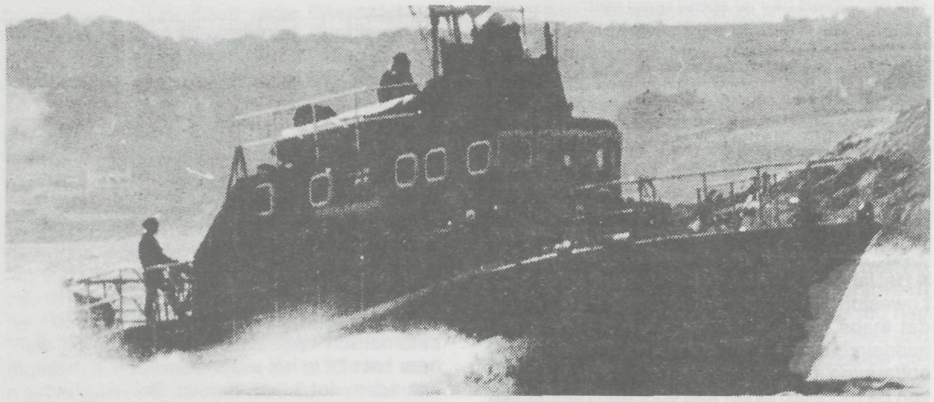
EERSTE KUSTVISSERSVAARTUIG VOOR IERSE VROUWELIJKE SCHIPPER

Een Ierse vrouwelijke schipper met de karakteristieke Ierse naam van Caitlin Ni Cheallaigh uit het Ierse plaatsje Helvick in het graafschap Cork, heeft van de scheepswerf haar nieuw gebouwd 12-meter kustvissersvaartuig in ontvangst genomen.

Caitlin verwierf haar schippersticket twee jaar geleden en heeft in die tijd regelmatig gevist aan boord van een vaartuig gehouden door familie. Zij is thans de eerste vrouwelijke schipper, die een eigen vaartuig heeft laten bouwen. Het vaartuig meet 12,21 m. (40 voet) en is voorzien van een motor van 127 pk die een driebladige schroef aandrijft. Er is een akkomodatie aan boord van het vaartuig voorzien voor 4 bemanningsleden (of moeten we schrijven en/of voor vrouwen?). Het dek is eveneens uitgerust voor hekvisserij, daarom ook staat de stuurhut vooraan.

Samen met haar nieuw vaartuig, heeft Caitlin echter ook nog maar onlangs een echtgenoot aangemonsterd. Of deze laatste echter een visser is en medevaart, in dit geval natuurlijk onder het kommando van zijn echtgenote, zijn we niet te weet kunnen komen. (zie foto)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ



Verleden week over kreeg Newlyn de nieuwe Penlee-reddingboot „Mabel Alice" als thuishaven toebedeeld. Dit 16-meter vaartuig heeft 26 miljoen B.fr. gekost. Het staat onder kommando van een schipper uit Newlyn, die de boot door de Mount's Baai naar Newlyn bracht, waarbij de toeschouwers op de rede van Penzance, in zwaar weder, kennis konden maken met de wendigheid, kapaciteiten en kracht van deze uitzonderlijke reddingboot. (Zie foto).

■ De eerste week van mei, dank zij het goede weder, kreeg het Schotse Peterhead 55.370 van onze bennen aan de visafslag, hetzij een gemiddelde van 11.740 bennen per werkdag! Hiervan werden er 699 bennen opgevangen, namelijk 223 bennen koolvis, 121 doggen, 354 jonge schelvis en één (!) ben wijting. Voor deze aanvoer benodigde men 240 vaartuigen, hetgeen een gemiddelde geeft van 230 ben per aanvoerend vaartuig.

■ Te Grimsby zette een IJslandse treiler, 4.324 van onze bennen in de afslag voor een brutobesomming van 8,775 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde van 2.030 fr. de ben. De vangst bestond uit 2.400 bennen kabeljauw en gul, 1.000 ben schelvis, 630 ben koolvis, 190 ben rode poon en varia. Een tweede IJslander zette nagenoeg 3.000 van onze bennen in de markt voor een brutobesomming van 5,865 miljoen B.fr. in de markt, hetzij 1.955 fr. gemiddeld per ben, eveneens hoofdzakelijk bestaande uit kabeljauw en gul, schelvis en koolvis.

■ De regering van het eiland Man gelegen in de Ierse Zee tussen Noord-Ierland en de zuidergrens van Schotland, wenst een uitbreiding van haar eksklusieve 3-mijlszone, minstens tot 6 mijl en zelfs tot een middellijn getrokken tussen de kusten van het eiland Man en deze van de omringende Britse eilanden. Dit is het resultaat van een onderzoekingskommissie aangesteld door de lokale regering. Thans wordt de visrijkdom van het eiland Man door vreemden weggevist en de lokale regering wenst liefst een uitbreiding en modernisatie van de eigen vloot, vooral dan ook voor het zelf bevissen van de bekende „Man-haring" die thans grotendeels door Schotse en Ierse haringkotters weggevist wordt. Volgens de onderzoekingskommissie kan de Britse regering zich hier niet tegen verzetten en zou men de zaak voor het Europees Hof verliezen.

■ De schipper en het tweede bemanningslid van een 10 meter lang bedrijfsvaartuig moesten in alle spoed van boord af op de kade klimmen, toen een tank met een inhoud van 1.350 liter zoet water, van boord gelift werd door een kraan en de kabel brak. De tank zoetwater was bestemd voor de vuurtorenman van „Longstone-Lighthouse". De tank beschadigde zwaar de boot die ter plaatse zonk. Bij laag water kon de brandweer die bijgeroepen werd, het water uitpompen, waarna de lekken voorlopig gedicht werden en de boot naar het vasteland gesleept werd voor definitieve herstelling.

■ Newlyn in Zuidwest-Engeland kende in het jaar 1982 een verhoging in de aanvoer van de vis met 75 miljoen fr. om in totaal de 450 miljoen te bereiken, waardoor Newlyn de eerste vissershaven van zuidwest Engeland wordt en Falmouth van de eerste plaats verdrongen heeft, die integendeel haar afslagcijfer met 75 miljoen zag verminderen.

■ Een Gallup-onderzoek onder de jonge huisvrouwen beneden de 25 jaar in Groot-Brittannië, heeft aangetoond dat, slechts één op de 4 verse en/of vervroren vis of visprodukten koopt. Dit onderzoek werd ingesteld door de Sea Fish Industry Authority. Verder werd eveneens vastgesteld, in tegenstelling met wat men zou denken, dat de vis doorgaans door welstellende gezinnen aangeschaft wordt en niet omgekeerd. Gevolgtrekkingen hieruit voor de S.F.I.A. is, dat er een promotiekampagne dient ingelegd om vooral de jonge huisvrouwen te bereiken evenals de gewone volksmens waarin vooral het aksent dient gelegd op de meer volkse vissoorten, iets waarvoor „Het Visserijblad" reeds lange jaren in de weer is.

ALLERLEI

■ Het staat vast, dat de wilde zalm in zee of in de riviermondingen gevangen, beter en fijner van smaak is dan de gefarmde zalm, zodat voorlopig de konkurrentie door gefarmde zalm, de prijs van de wilde zalm omzeggens nog niet aangetast heeft. Dit zou echter wel kunnen bij een overaanbod van gekweekte zalm. Anderzijds is de versheidsgraad van de gekweekte zalm wel iets beter dan van de geviste zalm, omdat de gekweekte zalm doorgaans slechts uit het water gehaald wordt op bestelling en onmiddellijk besteld wordt. Is de smaak van de wild gevangen zalm beter, dan is de versheidsgraad en de kwaliteit hiervan doorgaans beter van de farmzalm.

■ De schelvisbestanden in de Oostzee schijnen zeer goed uit te vallen. Voor de schelvisvisserij voor zowel de Zweedse, Deense als de West- en Oostduitse vissers kan dus een goed seizoen, dat nog tot in juni duurt, verwacht worden. Dit vooral, dank zij de goede schelvisklassen van de jaren 1979 en 1980.

■ Voor het ogenblik schat men dat er in de Noordzee zowat één miljoen ton volwassen haring rondzwemt; dit volgens de berekeningen van neutrale biologen en marine-eksperten. Dit zou reeds een jaarlijkse vangst van 300 duizend ton toelaten zonder gevaar voor de biomassa.

Deze visserij zou echter moeten gespreid worden om prijsinzinkingen, bij een vrije visserij, te verhinderen. Komt daarbij, in het kader van de multispecie, dat het wegvissen van een belangrijk kontingent haring tevens de nodige levensruimte schept voor heel wat andere vissoorten.

■ De scharretjes zijn op komst bij de kustvisserij, bij ons beter gekend onder de naam van „schulletjes". Dit echter niet alleen bij ons, maar de schar is ook in grote hoeveelheid bij onze noorderburen de Oosterschelde opgezwommen samen met de volwassen tong om er te paaien. Het is duidelijk dat dit een feest kan worden voor de sportvissers-hengelaars, die niet alleen de schar maar zelfs al eens een tong zullen verschalken vooral rond de Roggenplaat, het Brabants en het Engels vaarwater.

■ De directeur van het R.I.V.O., het Nederlands Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek, de heer dr. Postuma, is thans zeker, dat er een kontingent zomerharing in de centrale en noordelijke Noordzee vrij komt. Nochtans zitten de adviseurs van het ICES, die de E.E.G.-ministers moeten adviseren, nog altijd in het onzekere wat de grootte van het vrij te geven kontingent betreft. In rederskringen dringt men er op aan, dat men dan maar voorlopig op de zomerharing laat vissen en dat de gevangen hoeveelheden dan in mindering zouden gebracht worden van de, later te Brussel vastgelegde kwota. Men zou dan kunnen intijds uitvaren, niettenstaande de eerstvolgende vergadering van de E.E.G.-ministers, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, slechts op 6 juni plaats vindt.

NOORWEGEN

■ De Noorse visserij die zich in de Barentszee door de Noorse regering een kwotum van 225 duizend ton kabeljauw toegewezen zag, zou er, volgens Noorse marine-biologen, beter aan doen, dit kwotum niet leeg te vissen omdat na dit jaar bijzonder zwakke jaarklassen in het verschiet liggen. Dit zijn eveneens de bevindingen van de Russische marine-biologen. Noorwegen deelt de visserij in de Barentszee met Rusland volgens een deling bij bilaterale overeenkomst vast te leggen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

INDIË

■ Ook in Indië heeft de regering maatregelen getroffen om de kleine kustvisserij te beschermen. Aldus mogen de grote treilers niet meer binnen de 12-mijlszone onder de kust komen vissen. Anderzijds is de aanvoer van vis in Indië in 1982 met 6% gestegen om een nieuw nationaal rekord van 2,45 miljoen ton te bereiken.

Maar daar is er op de kust geen sprake, schepen van 500 pk en 70 bruto ton te zien vissen of het zo aan boord leggen, dat ze alle biologische normen over boord kunnen gooien.

E.E.G.

■ Eén van de E.E.G.-overeenkomsten in maart was deze met Finland, waarbij vissers uit de E.E.G. in de Botnische Golf op Finse zalm mogen gaan vissen, met als wederkerigheid een kontingent haring voor de Finnen in de Noordzee. Deze overeenkomst zal echter wel nog lange tijd dode letter blijven, want het kontingent haring voor de Finnen komt er slechts onder voorbehoud, dat het weg te vissen kwotum Noordzeeharing boven de 100 duizend ton bepaald wordt door de E.E.G., hetgeen wel nog niet voor de onmiddellijke toekomst zal zijn.

BELGIË

■ Maandagnamiddag 9 mei moest de helikopter van de luchtmachtbasis Koksijde een surfer ter hulp komen, die op ongeveer een kilometer uit de kust in grote moeilijkheden verkeerde en door armgezwaai de aandacht trachtte te trekken. Hij werd aan boord van de helikopter gehesen en moest naar het Serruysziekenhuis te Oostende overgebracht worden door te lang in het koude water verbleven te hebben. Het ware best dat deze onvoorzichtige surfer ook de rekening van de helikoptertussenkomst onder de neus geduwd wordt. Er zijn tegenwoordig velen die te avontuurlijk aangelegd, menen dat de gemeenschap hen in alles moet ter hulp komen.

WEST-DUITSLAND

■ Ook voor de West-Duitse haringverwerkende bedrijven komen de haringfilets, die tot maatjes verwerkt worden, uit Denemarken. Dit zijn haringfilets met een vetgehalte van 12 tot 14%. Het is dus begrijpelijk dat de Deense haringvisserij niet opgezet is met een eventueel vrij geven van een groot kontingent zomerharing voor de Nederlandse kotters in de centrale en noordelijke Noordzee. Zij vrezen duidelijk de Hollandse konkurrentie en de Hollandse degelijkheid en maatjesroem.

■ Voor de West-Duitse kottervisserij zijn er nieuwe zorgen bijgekomen. Nadat er, door de algemene toepassing van de 200 mijlszone, reeds niet veel meer overbleef in de Oostzee voor de West-Duitse visserij, is dit nog verslechterd door het feit dat Denemarken voor zijn 12-mijlszone de uiterste basis van haar Oostzee-eilanden in aanmerking neemt en Zweden sinds twee jaar geen vergunningen meer toestaat in haar wateren. Wij vissen precies zoals in een akwarium, drukte de voorzitter van de West-Duitse Oostzeekottervisserij zich kernachtig uit.

■ Het West-Duitse Hydrografisch Instituut te Hamburg heeft zich een vierkleurendruk offsetmachine aangeschaft voor het drukken van zeekaarten. Het zeekaartenwerk bestaat uit zowat een duizendtal kaarten die voortdurend bijgehouden worden. Eén van de opdrachten van het Westduitse Hydrografisch Instituut is inderdaad overheidszeekaarten uit te geven en aktueel te houden en dit zal nu beter kunnen gebeuren door het aanschaffen van een vierkleuren offsetdrukpers. Natuurlijk altijd haalbaar als het met overheidsgeld kan gebeuren.

■ Door de West-Duitse Bondsregering werd als spoedmaatregel voor 1983, 200 miljoen B.fr. uitgetrokken, waarvan 150 miljoen voor de hoogzeevisserijvloot en 50 miljoen voor de kottervisserij.

Dit geld zal besteed worden voor de herinrichting van de vaartuigen voor visserij in tot nog toe weinig of niet bezochte gebieden en vissoorten, evenals voor een tussenkomst in een stilligregeling. Van 1978 tot eind 1982 werd aldus voor hulp en tussenkomsten, bijna 3 miljard B.fr. besteed, voornamelijk aan de diepzeevloot.

DENEMARKEN

■ Reeds meer dan 300 firmas en organisaties hebben standen ingehuurd op de 10de Visserij Wereldtentoonstelling die te Kopenhagen doorgaat van 18 tot en met 22 juni e.k. Zij vertegenwoordigen hierbij 23 landen en ongeveer 100 firmas zijn voor de eerste maal op deze tentoonstelling aanwezig. Ter dezer gelegenheid zal het Deense Instituut voor Visserijtechnologie de glazen watertank voor het testen der visnetten en die recent gebouwd werd, open stellen voor de bezoekers. Deze watertank met glazen wanden heeft bijna 80 miljoen B.fr. gekost en maakt een onderdeel uit van het ganse Visserij-Instituutkompleks dat in Hirtshals gebouwd wordt voor 750 miljoen B.fr.!

IJSLAND

■ Een uitzonderlijke daling in de IJslandse loddevangst (capelin) voor vismeeldoeleinden, namelijk van 642 duizend ton naar 13 duizend ton (!) is oorzaak dat de jaarlijkse totale visaanvoer van IJsland teruggevallen is van 1,435 miljoen ton in 1981 tot 763 duizend ton in 1982. De oorzaak van het zo gevoelig teruglopen van de loddevangst ligt aan een verbod op de vangst op lodde uit beschermingsmaatregelen om deze visstock er terug bovenop te helpen. De lodde ging inderdaad de weg op van de haring en een drastisch regeringsingrijpen was onvermijdelijk.

GUERNSEY

■ In waarde uitgedrukt betekende de visaanvoer in 1982 voor het eiland Guernsey 262 miljoen B.fr. Dit is een substantiële verhoging ten overstaan van het vorig jaar. De vissersvaartuigen van het eiland Guernsey gaan zelden verder dan 30 mijl uit het eiland en slechts weinigen gaan voor langer dan 24 uur in zee. Het grootste gedeelte van de aangevoerde produkten, bestaat uit krabben en kreeft en wordt naar het Franse buurland uitgevoerd.

VERENIGDE STATEN

■ Niettegenstaande de visuitvoer van de Verenigde Staten met 11% in volume en 9% in waarde in 1982 terug gevallen is, overschreed deze toch nog altijd de 1 miljard dollar, hetzij in onze munt 49 miljard B.fr. Dit is voor de 4de maal na elkaar, dat de export het miljard dollar overschrijdt. Eén van de nadelen voor de Amerikaanse uitvoer is nochtans de sterke koers van de dollar waardoor de konkurrentiële positie van de produkten uit de Verenigde Staten voor de uitvoer, moeilijker is geworden. De Europese Ekonomische Gemeenschap kocht daar voor 8,5 miljard visprodukten.

■ De malaise in de tonijnvisserij in de Verenigde Staten zet zich nog altijd door. Aldus zullen twee van de drie grootste tonijnverwerkende maatschappijen die zelf over een grote vloot tonijnschepen beschikken, hun schepen verkopen. Aldus zal één dezer groten zijn 5 tonijnseinerschepen te koop aanbieden en een tweede firma haar 14 schepen, waaronder zelfs drie zeer recent gebouwde moderne 65-meter tonijnseiners. Beide maatschappijen blijven echter bereid een aandeel te houden in bepaalde moderne schepen. De Verenigde Staten verbruiken 35% van de wereldvoortbrengst van tonijnprodukten.

RUSLAND

■ Rusland is bezig met de Zwarte Zee te revaloriseren aan visbestanden. Aldus werd jonge ansjovis uit de Indische Oceaan in de wateren rond de Krim uitgezet, die naar het schijnt er zeer goed aarden. Andere vissoorten uit de Stille Oceaan werden eveneens uitgezet in de Zee van Azov. Ook aan de akwakultuur wordt er in Rusland heel wat aandacht besteed. Dit land neemt trouwens met zijn jaarlijkse aanvoer van rond de tien miljoen ton, de tweede plaats in, in de ranglijst van de visaanvoerende landen.

ALASKA

■ De haringvisserij uit Alaska verwezenlijkte een aanvoer van 45 duizend ton in het jaar 1982 voor een brutobesomming van 930 miljoen B.fr., hetzij voor een gemiddelde prijs van iets boven de 20 fr. het kgr. Tegenover 1981 werd het een meeropbrengst voor de haringvloot van 50 miljoen fr. In 1982 was de haringvisserij bijzonder suksesvol en op een bepaald ogenblik konden 400 ingezette vaartuigen in 4 dagen tijd 19 duizend ton aanvoeren.

■ Om de toenemende visserijbedrijvigheid in Alaska meer kansen te geven, heeft de grote Trident Seafood Corporatie uit Seattle in de Verenigde Staten beslist een groot visverwerkingsbedrijf te bouwen op Akutaneiland deel uitmakende van de Aleoeten-archipel. Terzelfdertijd kreeg deze maatschappij de grootste lening ooit aan een visverwerkingsbedrijf toegekend en dit van het U.S.A.-departement voor handel, namelijk bijna een half miljard B.fr.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

SCHOTSE SCHIPPERS VREZEN NOORSE MOEILIJKHEDEN

Zoals onze reders ter kennis gebracht werd, is het reeds geruime tijd dat de E.E.G.-vissersvaartuigen die toegelaten worden onder de bepalingen van het bilateraal akkoord tussen Noorwegen en de E.E.G. in het Noorse gedeelte van de Noordzee te vissen, aan boord een logboek moeten houden, meldende alle vangsten in soorten en hoeveelheden volgens de gebieden. Zij moeten eveneens de Noorse autoriteiten verwittigen van hun intrede in de Noorse wateren, evenals wanneer zij deze verlaten.

De Noorse inspectie op de E.E.G.-vaartuigen, het merendeel Schotse vissersvaartuigen, heeft herhaaldelijk aanleiding gegeven tot klachten vanwege de betrokken schippers.

Thans heerst er terug een zeer groot ongenoegen, vooral te Grimsby, wegens het onder inspectie houden van het vaartuig „Vikingborg" uit Grimsby voor vijf slaande uren, terwijl van een ander vissersvaartuig, de „Grenna Way", zodanig veel in beslag genomen werd door de inspectie, dat men een net ter waarde van 150 duizend B.fr. verloren zag gaan.

Eens aan boord van een E.E.G.-vaartuig, zoeken de Noorse inspekteurs naar het kleinste detail dat hen zou toelaten een overtreding vast te stellen van hun uitgebreid arsenaal aan opgelegde reglementen, hetgeen omzeggens altijd goed genoeg is voor een schriftelijke waarschuwing of vermaning. Na twee dergelijke vermaningen kan men de Noorse wateren ontzegd worden. Het is dus duidelijk dat er voortdurend een zwaard boven het hoofd van de, merendeel Schotse vissers, hangt en dat deze onzekerheid zwaar weegt op het rendement van de bemanningsleden en de schipper zelf. Indien het Noorse gedeelte van de Noordzee ontzegd wordt, dan betekent dit een zware aderlating voor de betrokken rederijen en vissers.

De Schotse visserijminister Alick Buchanan heeft dan ook besloten deze zaak te gaan uitspreken met zijn Noorse kollega om tot meer redelijke verhoudingen te komen in verband met de Noorse inspecties. Volgens bepaalde Schotse woordvoerders is het van de kant van Noorwegen werkelijk de toepassing van een bureaucratie op zijn smalst. Men schrijft de Noren zelfs toe, wanneer men meer dan één onbenullige kleine overtreding vaststelt, één hiervan voor een volgende inspectie over te houden opdat men aldus de schipper zijn tweede schriftelijke waarschuwing kan aansmeren, die dan gelijk staat of kan staan met een verbod om nog in de Noorse wateren te vissen.

Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.

BRITS PROTEST TEGEN DEENSE STAANDE-NETVISSERIJ OP TARBOT

Voor het ogenblik schijnt de Deense kabeljauwvisserij met het staande net, geen te goede resultaten te geven en daarom zijn er een paar Deense reders overgeschakeld op de tarbotvisserij.

De kabeljauwvisserij met staande netten gebeurt door wrakken op de bodem van de zee volledig af te zetten. Het is altijd een renderende visserij gebleken omdat de ronde vis graag wrakken opzoekt vanwege de talrijke schaal- en schelpdiertjes en kleine visjes die het voedsel van de kabeljauw uitmaken en er een toevlucht hebben gevonden of zich aan de wrakken hebben vastgehecht.

Ook de tarbotvisserij oefent men nu uit met staande netten die in regels uitgezet worden evenwijdig met elkaar met tussenin zowat anderhalve mijl. Als men nu weet, dat bepaalde regels een lengte kunnen hebben van 10 tot 20 zeemijlen en de vaartuigen verscheidene regels uitzetten waarvoor sommigen tot duizend netten gebruiken, dan kan men zich de ruimte voorstellen, die dergelijke visserij in beslag neemt. De voornaamste visserij op tarbot bevindt zich buiten het Schotse Grimsby, in de nabijheid van de Rough.

Het is dus begrijpelijk dat die vissers, die met het sleepnet vissen zich hierdoor benadeeld voelen en hiertegen bezwaren hebben ingediend. Voor de Britten is deze, zich snel uitbreidende tarbotvisserij, niet alleen een gevaar voor overbevissing van deze soort, maar tevens houdt dit een beperking in voor hun eigen visserij met het sleepnet. De Schotse redersfederatie heeft in dit verband dan ook reeds stappen aangewend om minstens tot een beperking van deze visserij te komen. Ook wij zijn van oordeel, dat een visserij geen hinder mag inhouden voor de andere vissers.

Voegen we er nog aan toe, dat ook de tarbot zich in de netten dient vast te kieuwen net zoals de kabeljauw. De tarbot is echter een bodemvis en brengt het grootste gedeelte op of in het zand door. Daarom ook dat de betrokken staande netten heel wat langer ter plaatse dienen gehouden te worden vooraleer men de netten inhaalt. Mede is dit eveneens de reden waarom men zoveel netten gebruikt en hiermede gepaard gaande, zoveel gebied in gebruik neemt, ten nadele van de andere vissers.

„HET VISSERIJBLAD"

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

TOEKOMSTMOGELIJKHEDEN VOOR VISSERIJ OP DE BLAUWE WIJTING IN DE IERSE 200-MIJLSZONE

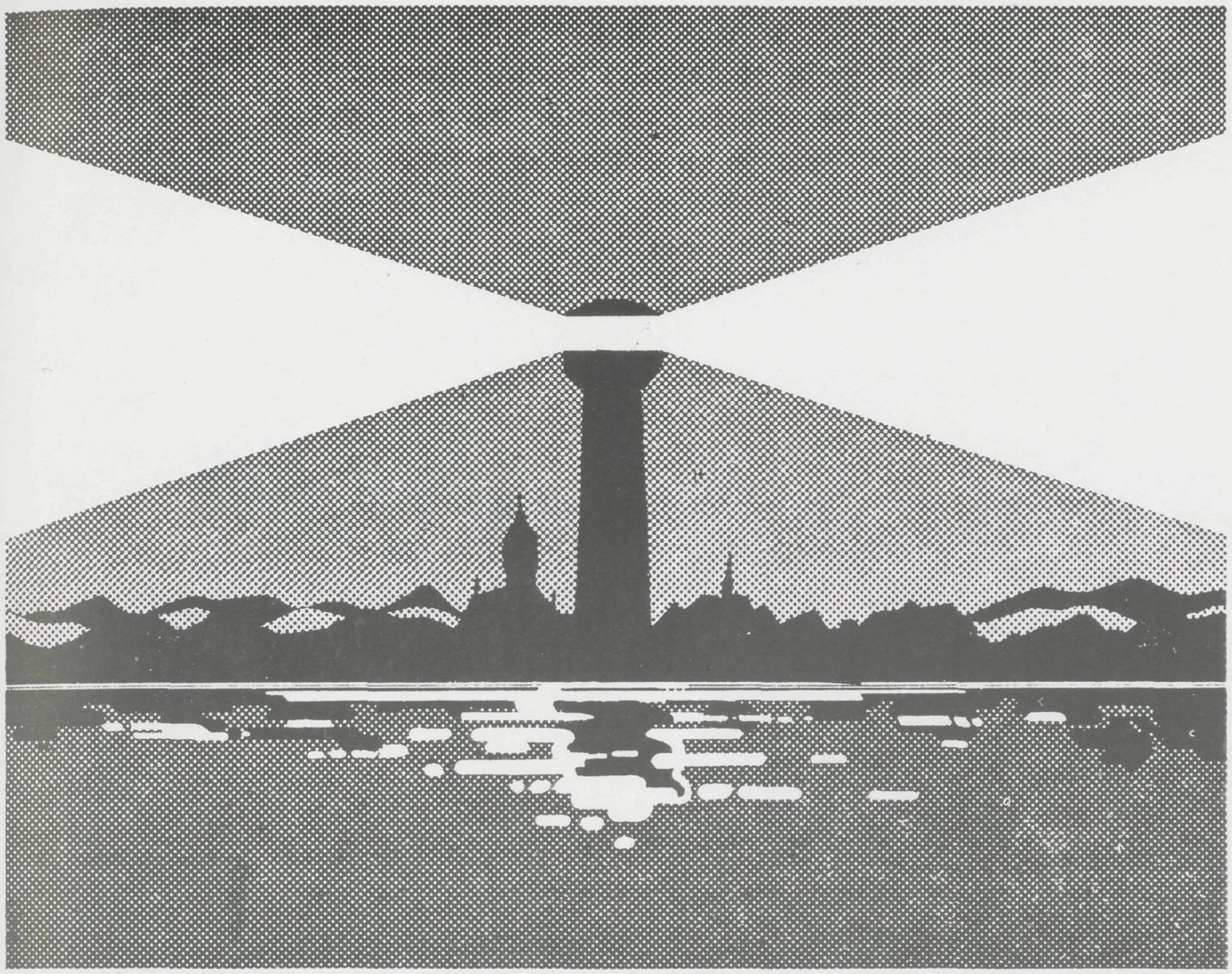
Volgens de onderzoekingsresultaten van het Russische visserijonderzoekingsschip de „Persey", bevinden er zich substantiële scholen blauwe wijting ten noorden en ten westen van Ierland in de 200 mijlszone.

Het Russisch onderzoekingsvaartuig, de „Persey III" een vaartuig van meer dan 84 meter, 2.800 Brt. metende, maakt deel uit van een totaal van onderzoekingsprojekten uitgevoerd voor de ICES, (International Council for the Exploration of the Seas) in samenwerking met onderzoekingsschepen uit IJsland, Noorwegen, Schotland, West-Duitsland en Ierland. Aan boord van de „Persey" bevond er zich een Ierse marinebioloog. Het Russisch schip had als opdracht, de gedragingen, migraties, zwemgewoonten, eetgewoonten, lengte, gewicht, seks, kuitschieten, enz. van de scholen blauwe wijting te bestuderen. Aan boord van het vaartuig, dat onder meer akkomodaties biedt voor 16 marinebiologen en deskundigen, is een laboratorium ingericht. Men tracht de opgezochte gebieden voor het kuitschieten in kaart te brengen evenals het trekken na het kuitschieten naar de voedingsbodems.

Ook werden monsters van de blauwe wijting genomen om een studie te ondernemen naar de aanwezigheid van blauwe wijting-parasieten. Ook werd de maaginhoud nagegaan om te kunnen vaststellen waarmee de blauwe wijting zich hoofdzakelijk voedt.

Dichte scholen blauwe wijting werden vastgesteld tussen 50° en 60° noorderbreedte op diepten gaande van 200 tot 500 meter. De scholen werden eveneens akoustisch gevolgd.

De studie van de blauwe wijting zal het mogelijk maken, de leefgewoonten van deze vissoort vast te leggen, evenals het bepalen van een visserij die rekening houdt met de instandhouding van deze vis, opdat men niet de bittere ervaringen zou opdoen zoals met de haring en thans met de lodde (capelin) in de IJslandse en Noorse wateren. De blauwe wijting wordt praktisch nog uitsluitend gevist voor vismeeldoeleinden omdat het eerder om een kleine wijting gaat, die zich moeilijk leent tot het in repen trekken.



Service langs de hele kust. Daar kunt u op blindvaren.

Voor al uw netten, vislijnen, kornetten etc. vindt u de gespecialiseerde vestigingen van IJmuiden Stores langs de hele nederlandse en belgische kust.
Dat is makkelijk. Toch beschouwen wij het maar als één onderdeel van onze service. Wij vinden het belàngrijker dat u in onze zaken nimmer bot vangt. Daarom gaat onze specialisatie wel èrg ver en hebben we alles in voorraad. We vinden het belangrijk dat u buitengaats op uw materiaal kunt vertrouwen. Daarom leveren we uitsluitend de beste kwaliteit. En we vinden het belangrijk dat u op onze adviezen kunt blindvaren. Daarom leveren we de betrouwbare Verto vislijnen, de onverwoestbare Anza hoogopenende grondnetten, de voortreffelijke pelagische-, span- en boomkornetten. Bovendien kunt u gebruik maken van de speciale visserij servicedienst van IJmuiden Stores. En onze servicedienst verzorgt bij u aan boord o.a. het versplitsen van vislijnen en het repareren van netten.

Als wij zeggen "service," dan bedoelen we service

IJMUIDEN STORES

OOSTENDE, S.V. SCAP, H. Baelskaai 27, tel. 059-322951/320931/320932.
ZEEBRUGGE, Kooperatieve "Hand in Hand", Tijdokstraat 34, tel. 050-544117/544192/544656

IJMUIDEN, Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*
KATWIJK, Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-73541*
URK, Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494
SCHEVENINGEN, "Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*
STELLENDAM, Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*

HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

Gedekte risiko'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.

■