50
1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 1 JULI 1983 – NR. 25



BESCHERMKLEDIJ

en



Werkkledij

voor

Vissers

bij de
Reders-
koöperatieven

S. C. A. P.

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

Ook

voor AANNEMERS,

INDUSTRIELEN

en WERKGEVERS

BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

KNIELAARS
LAARS gevoerd met wol
DIJLAARS
HEUPLAARS
OVERALL blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK blauw goed
VEST blauw goed -
van maat 42 tot 64
BROEK met borststuk -
van maat 42 tot 64
JUMPERS blauw goed
Small — medium
large — extra-large
ZUIDWESTER (lange kap)
OLIE-HEMD zonder kap
OLIE-HEMD met kap
OLIESCHORT
OLIEBROEK met bretels
GUTTERS
AIRCOAT BROEKEN
BROEKEN met bretels
van maat 42 tot 58
JUMPERS aircoat

De punten zijn om te zetten bij :

S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
HAND IN HAND, Zeebrugge

In de magazijnen van SCAP zijn ook nog te verkrijgen

ANDERE WERKKLEDIJ voor VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS, AANNEMERS

DETERGENTZEEP : 10 Liter
EUROCOLOR VERF
HEMPELS VERF - alle kleuren
REGENKLEDIJ (broek en vest)
WOLLEN DEKENS
MESSEN PIJKENAAS
PRISMAKIJKERS
REDDINGSVESTEN
UURWERKEN met stuurwiel
BAROMETER met stuurwiel
UURWERKEN elektrisch
BAROMETER
DUFFLE COATS grijs en groen
echte engelse, blauw
DUFFLE COATS gevoerd
WERKSCHOENEN
anti-slip & versterkte top
laag en hoog model

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

GEEN GELD VOOR VISSERSHAVENS, MAAR VOOR EEN DERDE YACHTHAVEN WEL?

De dagbladpers gaf vorige week omtrent het bouwen van een derde yachthaven te Nieuwpoort hiernavolgende mededeling:

De kans zit er in dat Nieuwpoort een derde yachthaven krijgt. Deze zou dan gevestigd zijn in de voormalige Nautische School van de Zeemacht, tussen de havengeul dus en het militair kwartier van Lombardsijde. De Nautische School staat al geruime tijd leeg, evenals de dokken en de slipway, sedert de Zeemacht met zijn hele hebben en houden naar Zeebrugge verhuisd is.

Vroegere onderhandelingen tussen het departement van cultuur (Bloso) en Landsverdediging liepen op niets uit, omdat (wat ongebruikelijk is) Landsverdediging zijn domeinen te gelde mocht maken en dus ook de opbrengst van de verkoop opnieuw kon investeren.

De vraagprijs toen zou een vierhonderd miljoen frank bedragen hebben, hetgeen Cultuur helemaal niet kon opbrengen.

Nu zou een overeenkomst in de maak zijn waarbij Openbare Werken „met gesloten beurs" het terrein en de gebouwen overneemt. Het zou de bedoeling zijn er Nieuwpoorts derde yachthaven aan te leggen, waardoor deze stad meteen een van de grootste watersportcentra van West-Europa zou worden.

Bloso blijft evenwel interesse koesteren voor minstens een deel der gebouwen en een deel van het yachtdok zelf. Daar wil men een hoogzeezeilschool vestigen, een plan waar men al lang mee zit maar nog nooit heeft kunnen uitvoeren.

Tot daar deze mededeling.

VOOR ONDERHOUD VISSERSHAVENS GEEN GELD

Naar we vernemen zou het bouwen van deze derde yachthaven voorlopig rond de 400 miljoen frank kosten.

Dat om dit te verwezenlijken allerlei invloedrijke personen en organismen gebruikt worden, die over een yacht of iets dergelijks waaraan die naam gemakkelijk gegeven wordt, beschikken, is begrijpelijk.

België beschikt slechts over een 60 km. lange kust, heeft een yachthaven te Zeebrugge, te Blankenberge, te Oostende en te Nieuwpoort.

Ook te Knokke wil men er nog honderden miljoenen zien voor uitgeven.

Dat die vraag voor Knokke misschien eerder kan overwogen worden om alles uit Zeebrugge, die een industriehaven is, te verwijderen, daar kan over gepraat worden en kan zijn nut hebben.

De vier yachthavens kosten al aan de Belgische Staat miljarden.

En wat brengen ze economisch op?

En zo zulks wel kan aanvaard voor Knokke, voor redenen hierboven aangehaald, dan stelt zich dringend de vraag of nog verder honderden miljoenen aan meerdere yachthavens hoeven besteed en of de rijke lui, die over een yachthaven willen beschikken, zelf geen maatschappij kunnen vormen, een soort Vereniging Zonder Winstgevend doel, waarin ze kapitaal brengen om aan hun sportgenoegens te voldoen en deze haven uit te baten?

Onze visserijvloot is verouderd maar werd in de laatste twee jaar snel gemoderniseerd. Ze beschikt noch over voldoende meerplaatsen, noch over behoorlijke modern ingerichte instellingen om de aanvoer van miljarden deviezen, behoorlijk te kunnen commercialiseren.

De aanlegplaatsen te Zeebrugge zijn een bestendig gevaar en oorzaken van schadegevallen, het tweede visserijdok te Oostende werd nog nooit voltooid. De huidige scheepswerven zijn gelegen op een plaats welke niet alleen een belemmering is, maar onwaardig om scheepswerven genoemd te worden.

Niets wordt gedaan om daaraan te verhelpen, omdat men een baggermaatschappij, wiens plaats daar niet is, ter wille wil zijn, en een stedelijke ambtenaar hun expert en raadgever is.

Daar was het gepland om de scheepswerven onder te brengen alsook de reparaties van schepen met een mooie moderne slipway.

Niets van dat alles meer!

Maar 400 à 500 miljoen om een yachthaven te Knokke plus evenveel om een derde yachthaven te Nieuwpoort onder te brengen, daar zou zelfs met behulp van Bloso, geld voor te vinden zijn. Schande!

Is dan alles in de administratie en de politiek werkelijk zo verrot, dat gezonde, economische en industriële plannen moeten plaats maken voor invloeden, welke er niet op gericht zijn de gemeenschap te dienen maar alleen de „gloriol" of het privaat belang van dezen die het zelf kunnen missen.

Na de vloed van nieuwbouw te Zeebrugge, begint er ook te Oostende inzake nieuwbouw en aankoop van tweedehandsschepen, leven te komen.

Moeten onze vissershaveninstellingen te Zeebrugge en Oostende eerst volledig verkrotten, vooraleer men inziet dat te Zeebrugge een vlotdok dringend noodzakelijk is en te Oostende het tweede dok voltooid wordt.

Waar er voor de modernisering van Engelse, Ierse en Deense visserijhallen van de Feoga honderden miljoenen ter beschikking gesteld worden, is het dan zoveel gevraagd en zo moeilijk om de haringhalle van Oostende gemoderniseerd en tot een volledige koelruimte te zien omgebouwd, zoals in sommige vissershavens van Engeland en Ierland?

Wie van onze plaatselijke overheden spant er zich voor in?

Sedert jaren werd in de stedelijke vissershavencommissie daarop aangedrongen.

Sedert jaren wordt gewezen op de miserabele toestand van onze scheepswerven en de noodzakelijkheid het tweede dok te voltooien.

Niets daarvan en ondertussen doet men gelaten voort en wordt alleen eens de hakbijl naar voren gebracht voor syndikale of sociale doeleinden.

Langs alle kanten heeft men de mond vol van tewerkstelling, economische relance, maar we wachten nog steeds op de daden.

En het hoeft gezegd dat we ons nog gelukkig mogen achten dat de ambtenaren van het Zeewezen en de landbouw de visserij ter wille zijn.

Op plaatselijk vlak is dat vooral te Oostende, welke men eens bestempelde als de „Euro-vissershaven", beneden alles gebleven, gevolg van gebrek aan vakkennis, het medeleven met visserij en vishandel en de gemakzucht van ambtenaren, die het daarmee zo nauw niet meer nemen.

De tijden dat onze vissershaven geleid werd door Ingenieur Gust Velthof en na hem havenkapitein Becu, zijn voorbij, want ook op politiek terrein wachten we met geduld op wat de nieuwbakken schepen van de haven zal worden. Want het leven en de heropstanding van de Oostendse vissershaven zijn geen syndikale maar economische noden, welke de stad, de industrie, de handel en dus de gemeenschap ten goede moeten komen.

P. VANDENBERGHE

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

DE TOESTAND VAN ONZE VISSERSHAVENS
HOE DE OVERHEID NUTTELOOS GELD VERKWIST

Onze lezers hebben we reeds dikwijls gewezen op de toestand van de kaaimuren en wrijfhouten onzer havens, waar de Staat en in Oostende de stad, bij de minste aanvaring de reders verantwoordelijk stellen voor rotte ladders, palen, enz.

Hierna volgt een staaltje van de verantwoordelijkheidszin en het „laat maar gaan" van de publieke overheid, waaruit eens temeer blijkt hoe er met het geld van „Jan en Alleman" omgesprongen wordt.

Einde december loste de Z.300 in de haven van Zeebrugge zijn vangst aan de vismijn.

Bij het zakken van het water in deze tijhaven, was de bakboord kuilboel blijven haperen aan een van de vele uitsteeksels van de kaaimuur, zijnde een betonnen balk versterkt met ijzeren staven, die tengevolge van sleet meer dan een meter buiten stak.

Op een bepaald ogenblik maakte het vaartuig daardoor zoveel slagzij dat het water reeds halverwege het dek stond.

Dit schip was amper één jaar oud. Gelukkig had de eigenaar van de Z.12 dit gezien en slaagde men er tenslotte in de Z.300 van die paal, waaraan hij met slagzij hing, af te trekken.

De kimkiel was over een drietal meter geplooid, enz.

De stad Brugge werd hiervoor door de reder verantwoordelijk gesteld omdat zij de schuld er van was, daar op die plaats werken werden uitgevoerd, de aannemer en Openbare Werken, de stad ingelicht hadden dat ze daar geen schepen mochten laten liggen noch lossen en ze niettegenstaande deze waarschuwing, het verbod eenvoudig genegeerd hadden.

De stad schoof de schuld op Openbare Werken en de aannemer, die terecht er op wees, dat hij alles behoorlijk afgebakend had, maar de stad die afbakening had verwijderd om er vaartuigen te laten lossen.

Van het Ministerie van Openbare Werken kreeg de reder ten andere een schrijven welke luidde als volgt:

Naar aanleiding van uw voormelde brief waarbij U mijn dienst verantwoordelijk stelt voor de averij opgelopen door het vaartuig Z.300 „Veerman", dat op 30.12.1982 bij laag water aan een ijzeren dook is blijven hangen, heb ik de eer U ter kennis te brengen dat dit schadegeval werkelijk ongelukkig tot stand kwam.

Een gebrekkige samenwerking tussen de directie van de vissershaven en mijn dienst is eens te meer nefast uitgevallen.

Het ongeval gebeurde langs de Zuiderkaai, ter hoogte van het wrijfhout nr. 82, dat was weggenomen.

Op 22.12.1982 werd aan de onderhoudsaannemer Dépret uit Zeebrugge bevel gegeven de dook weg te branden. Zulks kon slechts geschieden bij uiterst laagwaterstand.

Teneinde ongevallen te voorkomen aan vissersvaartuigen, die aldaar zouden aanmeren en in afwachting dat bedoelde dook zou kunnen afgebrand worden, werd door bewuste firma de boot „Morgenster" ter plaatse gelegd met de bedoeling er het aanleggen van elke andere boot te verhinderen.

Op 27.12.1982 moest de boor „Morgenster" van die plaats verwijderd worden en dit op mondeling bevel, zowel van de vismijndirectie als van de havenmeester. Dit bevel was mijn dienst totaal onbekend.

Na het verwijderen van de „Morgenster" waren de vissersvaartuigen in de mogelijkheid ter plaatse aan te leggen om te lossen. Aldus is de schade aan de Z.300 „Veerman" ontstaan.

Dit antwoord laat aan duidelijkheid geen twijfel over omtrent de verantwoordelijkheid.

De stad Brugge hiervan in kennis gesteld zijnde, antwoordde eenvoudig dat de kademuur het eigendom van de Belgische Staat zijnde, de reder zich tot haar moest wenden.

De stad Brugge en zijn verzekering vergaten er aan toe te voegen, dat zij de boot van de aannemer, die er lag om de werken uit te voeren, er zelf weggenomen had, zonder de aannemer noch de Dienst van Openbare Werken te verwittigen of te raadplegen, zelfs in acht nemend dat die kaaimuur en wrijfhouten van de Staat en niet door de stad aangebracht waren.

Deze dienst meldde inderdaad terecht dat het afwijzen door de verzekering van de stad van het geval weinig ernstig was.

De stad Brugge en zijn verzekering hierop gewezen zijnde, bleef koppig weigeren, zodat de reder tot een procedure voor de rechtbank zijn toevlucht moet nemen. Hoe lang het zal duren vooraleer een uitspraak zal geschieden, moet niet betwijfeld worden, ook niet welke kosten dit alles meebrengt en wat de reder tenslotte van de opgelopen schade zal overhouden.

Voor die heren van de Openbare Besturen en hier in het bijzonder de stad Brugge, kon dat niet schelen.

Zij zullen niets hoeven te verliezen. Het is alleen de reder en de gemeenschap die eens te meer het slachtoffer zijn van een onaanvaardbare nalatigheid van ambtenaren, wier djob daardoor niet in het gedrang komt.

P. VANDENBERGHE

ROBERT RYCKX NEEMT AFSCHEID!



Robert Ryckx, een gewezen visser die alom bekendheid genoot in onze visserijmiddens, fungeerde gedurende vele jaren als voorzitter van de Federatie der Belgische Zeelieden van de beide Wereldoorlogen. Vereniging waarvoor „Berten Ryckx", zoals hij door zijn vele vrienden werd genoemd, het beste van zichzelf gaf. Gedurende de dertien jaar dat Robert Ryckx voorzitter was, was niets hem te zwaar om de belangen van zijn „Federoasje" te verdedigen. Daar heeft hij nu een finaal punt achter gezet; Robert Ryckx maakt plaats voor zijn opvolger en dat wordt Frans Lauwerijns die voortaan in de presidentszetel zal zitten terwijl Robert Ryckx de ere-titel van „Past-voorzitter" zal voeren. Of hij daarmee definitief de Federatie naast zich zal neerleggen? Wij durven dat sterk betwijfelen want „Berten Ryckx" leefde alleen maar voor zijn „Federoasje". Nog dit: volgend jaar viert de Federatie der Belgische Zeelieden het vijftigjarig bestaan en het laat zich aanzien dat hiermee enkele festiviteiten zullen gepaard gaan.

Het afscheid van Robert Ryckx werd gekoppeld aan een gezellige viering. Robert Ryckx is op bovenstaand beeld te zien, zittend tweede van links. Rechts naast hem de nieuwe voorzitter Frans Lauwerijns. Namens onze redactie nog de beste wensen aan Robert Ryckx en dank voor al hetgeen hij presteerde ten bate van de zeelieden die zich zo verdienstelijk wisten te maken tijdens de beide wereldoorlogen maar daarvoor helaas niet altijd de passende waardering kregen.

SCHEEPSWERVEN

LEON DEGRAEVE

ZEEBRUGGE – ✆ (050) 54.40.84

- nieuwbouw
- herstellingen
- service
- mekaniek
- herstellen motoren



De Z.46 «Neptunus», de recentste treiler die door onze werf werd afgeleverd.

MITSUBISHI DIESELMOTOREN



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

Postbus 20
3840 AA HARDERWIJK HOLLAND
TELEFOON 03410 - 13041
TELEX 47330 SMOFA NL

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN ZW.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RUIM 50 JAAR ERVARING

Deltahaven 18, 3251 LC STELLENDAM-HOLLAND — Postbus 23, 3250 AA — Tel.: 01879-1766, 1792 Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA BRUINISSE-HOLLAND — Postbus 1, 4310 AA — Tel. 01113-1551, 1488

zuinig en betrouwbaar

DAG VAN DE ZEELIEDEN TE OOSTENDE

Tijdens het afgelopen weekeind greep, in het bestek van de Zeewijding, de Dag der Zeelieden plaats te Oostende. Een jaarlijks weerkerende plechtigheid waarbij personen en organismen die rechtstreeks bij het gebeuren betrokken zijn, hulde willen brengen aan de nagedachtenis van de op zee omgekomen zeelieden. Ook dit jaar gebeurde dat op een devote manier. Het begon allemaal met een bijeenkomst aan het Oostends stadhuis waarop, nadien stoetsgewijs werd opgetrokken naar de SS. Petrus- en Pauluskerk waar een vissersmis plaats greep. Een massale menigte woonde deze dienst bij. Vervolgens werd door de familieleden van omgekomen zeelieden alsmede door de diverse organismen opgetrokken naar het Monument van de Zeelieden aan de Albert I Wandeling waar een massale bloemenhulde volgde. Hiernaast enkele beelden van de eigenlijke zeewijding en de bloemenhulde aan het Monument.

FOTO BOVEN: naast vele pleziervaartuigen en andere schepen namen ook verschillende vissersvaartuigen deel aan de plechtigheid. Op nevenstaand beeld de treilers bij het uitvaren van de Oostendse havengeul.

FOTO MIDDEN: de stoet trok vanaf de SS. Petrus- en Pauluskerk via de Visserskaai naar het Monument der Zeelieden. Alle verenigingen torsten bloemstukken mee.

FOTO ONDER: een beeld van de eigenlijke bloemenhulde aan het Monument der Zeelieden. Namens de Federatie der Belgische Zeelieden van de beide Wereldoorlogen werd een krans neergelegd door voorzitter Robert Ryckx, een van de meest markante figuren uit onze vissersmiddens. Dat was meteen de laatste officiële daad die Robert Ryckx stelde als voorzitter van de Federatie want hij legde deze week zijn mandaat neer. Meer daarover op een andere pagina.

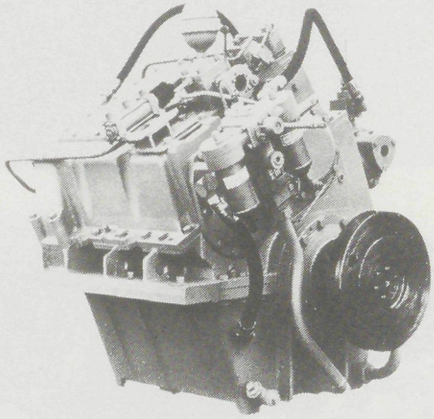






MASSON
&
VAN STIGT BV





MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.
Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.
Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend.
Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.
Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd.
Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224



Fernand Vyncke...
grote pionier van de „petits colis" en de vispromotie

Zoals we begin van het jaar geschreven hebben, is het onze bedoeling nu en dan of met het eerste nummer van elke maand een speciale editie uit te geven welke niet alleen reders, scheepsbouwers, vissers of nijveraars uit het verleden belicht, maar ook onze visgroothandel van weleer en ook wel de pioniers van de visverwerkende nijverheid, zoals de firma Vanden Abeele, de leurhandel, wat men nu de ambulante handel noemt en de in 1930 zo snel uitgegroeide visverzendingen van wat men toen noemde, de „petits colis".

De voornaamsten waren toen de visgroothandelaars Fernand Vyncke en Antoine Bovit.

Ditmaal willen we het hebben over de man, die van jongsaf met hart en ziel aan zijn bedrijf heeft gewerkt en bewees dat, met de middelen waarover men toen beschikte, toen er nog van geen 38-uren werkweek sprake was, maar van in 't begin van de week van 's morgens vroeg tot 's avonds laat, diende doorgewerkt om de woensdag en zelfs de donderdag de vistrein niet te missen.

Het doet ons heden goed het enorm werk van een dezer pioniers te belichten, daar zij toen aan het verbruik van verse vis een enorme impuls gegeven hebben.

Tot de dertiger jaren bestond het werk van een viskoper er praktisch uitsluitend in, de in de vismijn aangekochte vis te verpakken, meestal in grote bennen, en deze naar de binnenlandse vismarkten, viswinkels, grote gemeenschappen, enz. per trein te versturen. Van panklaar maken, fileren of portioneren was praktisch geen sprake. In feite was de viskoper in die tijd vooral een makelaar in vis.

In het jaar 1929 besloten twee jonge bedienden, Fernand Vyncke en Antoine Bovit die gedurende enkele jaren in en rond de vismijn van Oostende – de toenmalige „cirk" – de knepen van het vak, en vooral het oordeelkundig „mijnen" hadden leren kennen, een eigen zaak op te richten. Zij hadden een frisse kijk op dit wel veeleisend beroep, en zonder de traditionele handel te verwaarlozen, besloten zij het erop te wagen de vis rechtstreeks van de kust aan de uiteindelijke bestemmeling, de verbruiker, te bezorgen. „Van de zee op Uw tafel" was een slogan, die dadelijk insloeg. Het systeem van de kleine vispakketten, beter bekend onder de Franse benaming „petits colis", was geboren. Deze verkoopwijze kende een snelle uitbreiding en geleidelijk aan namen andere firma's het over. Een dergelijk systeem is immers moeilijk breveteerbaar. Tot in de verste uithoeken van de Kempen of van de Ardennen, konden de verbruikers elke week in minder dan 24 uur een kolli levendverse vis bekomen.

In 1931 gingen de twee partners in onderling akkoord uit elkaar. De markt was immers groot genoeg en ieder zou ze volgens zijn eigen temperament kunnen bewerken. Eigenaardig genoeg heeft het kommercieel toeval gewild, dat de firma Vyncke begin 1983 de firma Bovit heeft overgenomen wanneer de opvolger van de heer Bovit zich uit de zaken terugtrok. De twee pioniersfirma's waren – na 52 jaar! – opnieuw verenigd.

Er zijn van die mensen die ten andere jong blijven en moesten ze er niet bij zijn of niets meer te zeggen hebben, dan zouden ze het niet lang overleven.

Een van dezen is de nog frisse Fernand Vyncke, die, niettegenstaande zijn ouderdom voor niemand wil wijken en zijn zoons met raad en daad blijft bijstaan.

We volgen dus verder de firma Fernand Vyncke, waarvan de stichter heden op 77-jarige leeftijd nog aktief meewerkt in de zaak die enkele jaren geleden door zijn zonen Ferdinand en Pierre werd overgenomen.

Het aantal klanten „petits colis" steeg in het begin van de dertiger jaren zo snel dat deze tot zowat 3.000 per week in de toenmalige topmaanden van het visseizoen, nl. de vastenperiode, uitgroeide.

De visliefhebbers werden vooral aangetrokken door publiciteit in dag- en weekbladen. In 1939 gebeurde dit ook via publicitaire films in de bioskopen. Dat de verbruikers tevreden waren over hun „petit colis" blijkt wel uit het feit, dat zowat een derde van het jaarlijks aantal nieuwe klanten gewoonweg door andere klanten werd aangebracht!



Fernand Vyncke, goedlachs genietend van een verdiende rust na een imposante loopbaan als vishandelaar.

De vis werd volledig gekuist, op gewicht versneden en in houten kistjes van ¾, 1, 1½ en 2 kg met ijs verstuurd. Als toemaatje werd meestal een citroen toegevoegd. Wanneer de garnalen uiterst goedkoop waren, hetgeen vóór de oorlog meer gebeurde, kregen de goede klanten ook een kwartje kilo van deze lekkere schaaldieren gratis meegestuurd.

Enkele jaren vóór de oorlog begon ook het fileren van vis ingang te vinden. Langzaam maar zeker steeg het verbruik van visfilets om na de oorlog het voornaamste bewerkte visprodukt te worden.

Het systeem van de kleine vispakketten was meestal op abonnementen gebaseerd. Er waren er drie: A, (gewone vis, zoals kabeljauw, pladijs, enz.,) B (iets duurdere vis, zoals rog en filets) en C (luxevis, zoals tong en tarbot). De wekelijkse keuze was aan de firma volgens de aanvoer.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zorgde voor het transport en de aan huis bestelling.

Het gereedmaken van die honderden pakketten vergde vanzelfsprekend veel werk. Alles moest immers in zowat twee dagen voor de verzending verpakt worden. Niettegenstaande hiervoor een twaalftal „knechten" beschikbaar waren, gebeurde het toch regelmatig dat men bij piekbestellingen 's nachts diende door te werken. Dikwijls staken de vijf bedienden na hun schrijfwerk nog een handje toe.

Van syndikale eisen en tussenkomsten was toen geen sprake en niemand zou er zelfs aan gedacht hebben de zaken en de werkgever in plan te laten en het bedrijf te schaden. Integendeel, men bood zich veelal spontaan aan om een handje toe te steken en er zelfs zijn eetmaal voor uit te stellen.

Nu is dat effenaf totaal ondenkbaar geworden. Nu brengen de syndikale eisen het eigen bedrijf in gevaar.

Het systeem vergde trouwens ook veel kantoorwerk. Toen dit dreigde uit de hand te lopen, besloot de firma Vyncke in 1936 als een der eerste tot mechanisering van het bureauwerk over te gaan. Zo zorgde o.m. een moderne automatische adressograaf met metalen platen die zelf konden bedrukt worden, voor een vlugge afwerking van vrachtbrieven, etiketten, fakturen, enz. Enige tijd later werd een voor die tijd revolutionaire komptabiliteitsmachine aangeschaft. Uitgerust met een mechanisch geheugen, liet deze machine toe er een vlugge en gecentraliseerde boekhouding op na te houden. In 1940 waren slechts enkele exemplaren van deze machine in België op de markt.

(Zie verder volgende bladzijde)

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

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 –

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

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

Ook beschikte de firma over een eigen letterzetterij en drukpers waarmee o.m. receptenboekjes voor de klanten werden gedrukt. Dat was een uitstekende propaganda voor meer visverbruik!

In 1938 werd te Zeebrugge een bijhuis geopend. Ook van hieruit werden over gans het land kleine kollis verstuurd. De Zeebrugse vis was hiermede eveneens van de partij.

Tijdens de oorlog was alles natuurlijk stil gevallen en in 1945 diende praktisch van nul herbegonnen te worden. Vlug echter bloeide het systeem van de „petits colis" opnieuw op. Een belangrijke evolutie hierbij was, dat gefileerde vis meer en meer werd gevraagd. Na enkele jaren betekende dit meer dan twee derden van de verkoop en met de jonge vrouwtjes van nu, zal het in veel gevallen de honderd procent benaderd zijn.

Zowat twintig jaar lang, ging het met de „petit colis" nog goed. Vanaf de zestiger jaren echter begonnen de spoortarieven zo te stijgen, dat het voor kleine verzendingen een te zware last werd. Het systeem ging zienderogen achteruit. Er moest door de gespecialiseerde firma's naar alternatieven worden uitgekeken: gegroepeerde zendingen, diepvriesvis, enz.

Het aantal „petits collis" is nu eerder symbolisch geworden. Nochtans zijn ze niet van de markt verdwenen. Nog een paar firma's versturen er en bij de pioniersfirma Vyncke zijn nog enkele trouwe klanten, die voor geen geld ter wereld hun wekelijks viskistje zouden willen missen.

De kleine viskollis hebben veel bijgedragen tot de stijging van het visverbruik in België, dat nu tot een van de hoogste van de E.E.G.-landen behoort. Het systeem werd na de tweede wereldoorlog geleidelijk overgenomen door de visventers, die met hun ultramoderne wagens overal in het land de vis „rechtstreeks van zee op tafel" leveren.

Dit gezegd zijnde, brengen we hier graag openlijk hulde aan de pionier van de „petit colis" en hopen dat hij nog lang in blakende gezondheid dank zij de vis, mag blijven zoals hij nu is.

HET HUIDIG BEDRIJF

Bij het binnenkomen van het pakhuis Nr 42 in de Oostendse vismijn, is de eerste en blijvende indruk, het verzorgd uitzicht en de hygiënische aanpak, die van overal uitstraalt. We zijn overtuigd, zeker niet te zullen tegengesproken worden, wanneer we schrijven dat dit pakhuis ter zake model kan staan voor alle pakhuizen in onze vismijnen aan de Belgische kust. En zo zou het in feite overal moeten zijn.

Boven wacht U eenzelfde indruk met een prachtige burelenschikking en ontvangstplaats.

De firma Vyncke is anderzijds volledig modern ingericht, zowel wat de be- en verwerking van de vis betreft, als de inrichting van de burelen zelf, waar een komputer zorgt voor de boekhoudkundige stukken, fakturen, vrachtbrieven, kaartjes, enz. Vroeger betekende dit het werk van een bediende voor een volledige dagtaak. Thans kan dit afgedaan worden in een half uur en dit voor evenveel afgelegd werk.

De firma telt thans nog drie werknemers, maar dank zij het ingezet materiaal, zoals een luchtaftrekmachine, een moderne balans die automatisch het gewicht en het hierbij horend ticket aflevert, waarvan er slechts twee zijn (samen met Morubel) in de vismijn, ontvelders, diepvriestunnel (één van de weinigen) met stockagemogelijkheden tot 120 m^3 (!) kunnen deze werknemers het werk aan van heel wat meer krachten, zodat we ons niet mogen blind staren op het enigszins beperkt personeel waarmede de firma Vyncke haar bedrijf runt. Behalve de werknemers wordt nog één bediende te werk gesteld, terwijl het management, bezoek der kliënten, aankoop in de visafslag, enz. door de beide zonen Pierre en Ferdinand waargenomen wordt. De firma bezit eveneens twee diepvrieswagens, volledig modern uitgerust en waarmede de diepvriescollis thuis gebracht worden. De temperatuur in deze wagens kan, naargelang het gaat om vervoer van verse of diepvriesvis, via een termostaat op 0° tot op —20° C. gebracht worden.

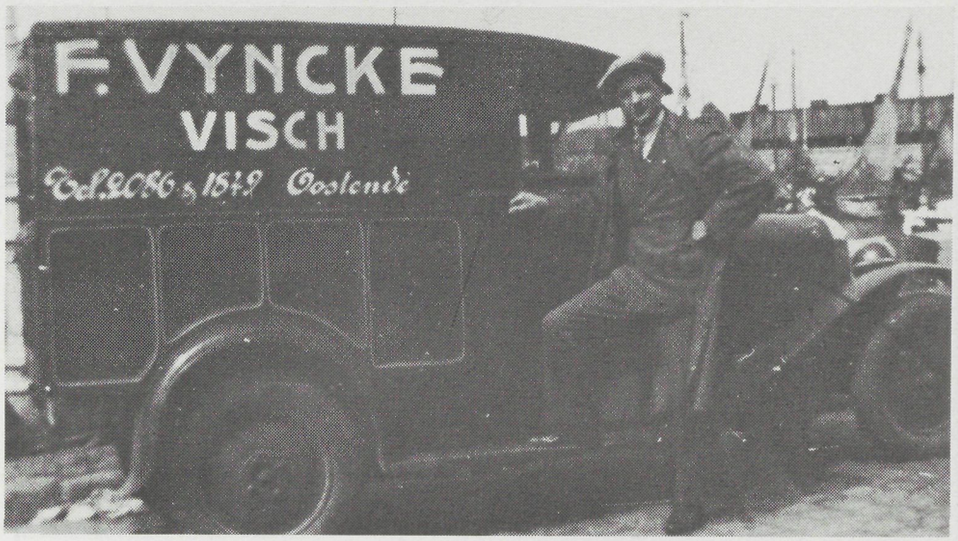
Dank zij het procédé van de diepvrieskollis, werden de bestellingen aan huis, verspreid over een paar maanden. Inderdaad betrekt het kliënteel nu haar vis, diepbevroren in porties, voor een paar maanden, hetgeen ook al de rentabiliteit van de firma Vyncke dient.

In de burelen bemerken wij eveneens een offset-drukmachiene met kleurendruk (!) evenals een platenclichémachine, waarmede praktisch alle drukwerk, folders, kaartjes, ticketten, enz. kunnen vervaardigd worden. Dit is werkelijk een unicum voor een kleinmiddelgroot bedrijf en een voorbeeld van rationalisatie, techniek en efficiëntie.

Dat het bedrijf niet stilzit, bewijst de overname sinds één april 1983 van de firma Bovit wat de petit-collis betreft. Hiermede is dan tevens een naamverandering geschied. Thans heet het bedrijf niet meer „Bovit-Vyncke„, maar „Vyncke-Bovit".

De stichter van het bedrijf, de heer Fernand Vyncke mag dus gerust zijn, wat de toekomst van het door hem opgericht bedrijf betreft. Dergelijke organisatie en twee zoons, die evenmin bij de pakken blijven zitten, is een wissel op de toekomst, terwijl anderzijds zorg gedragen wordt, vooral in deze moeilijke tijden, om behoedzaam vooruit te schrijden, waarbij het „safe-principe" de voorrang krijgt.

P. VANDENBERGHE



Een beeld uit de oude doos... Fernand Vyncke neemt er even de tijd van om te poseren met zijn „Vischwagen" alvorens zich weer in de dagelijkse drukte te storten.



De huidige ploeg van het bedrijf Vyncke-Bovit. Vader Fernand Vyncke (staande tweede van links) wordt geflankeerd door zijn zoons Pierre (links) en Ferdinand (rechts). Daarbij nog de werknemers van de firma.

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)

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

-KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) **32.31.80**

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

SCHEEPSWERVEN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende
✆ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :
Jacques Seghers : 059/70.74.14
Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

HET NIEUW MOSSELSEIZOEN AANGEVANGEN

Per 8 juli is voor de Nederlandse mosselhandel, het nieuw mosselseizoen begonnen.

De vraag hiernaar is in de afgelopen tien jaar sterk gestegen, gaande van 2 à 3 miljoen kg naar 10 miljoen.

De binnenlandse afzet van verse mosselen is in Nederland zeer beperkt. Het is vooral België en Frankrijk, die er de grootste afnemers van zijn en van nu af zal men vooral aan de kust deze opnieuw in talrijke restaurants op tafel zien verschijnen.

In Holland zelf wordt vooral ook in de laatste jaren gestreefd naar grotere afzetmogelijkheden, maar buiten Zeeuws Vlaanderen en Zeeland was van die groter verspreiding nog niet veel te merken.

Mosselen zijn ten andere een zeer delicaat produkt maar kunnen op allerlei wijzen bereid worden, zodat ze werkelijk een der grootste delicatessen onder de schaaldieren mogen genoemd worden. Ook rauw (moules parquées) zijn ze fijn om eten met wat peper en citroen.

Voor zover ons bekend, zijn de Zeeuwse mosselen nog steeds de beste en boven de Duitse en Deense mosselen te verkiezen. Hun houdbaarheid is echter niet groot en hoogstens één à twee dagen in de zomer en twee à drie dagen in de winter. Beschikt men over een koelruimte, dan spreekt het van zelf dat die langer kunnen bewaard worden.

Niet zandvrije mosselen, wat zoveel niet meer gebeurt, moeten gedurende enkele uren in water en een goede greep zout verwaterd worden.

Mosselen kan men dus koken, bakken, inleggen en rauw eten.

Enkele recepten volgen hierna.

Het eten en dus vers bereiden van mosselen met ajuin, met azijn of witte wijn en wat groenten is de meest gegeerde wijze van consumptie.

Thans moet in Holland op de verpakking van 2,5 à 25 kg mosselen de duur van de houdbaarheid vermeld worden en geschiedt de verpakking van 2 en 5 kg in plastiek zakken.

Uit een onderzoek is nochtans gebleken dat, 80 th. van de winkelomzet in verse mosselen in de periode van september tot en met februari geschiedt. Dit is het gevolg van de temperatuur welke we in de zomer meemaken.

Veel mensen leven ook nog met het bijgeloof dat mosselen slechts goed zijn in de maanden met een R. Niets is minder waar, want wie na 15 juli en in de loop van augustus mosselen eet, zal zeker de beste kwaliteit roemen.

Klachten zijn er altijd. Die zijn het gevolg van een te korte verwatering, zodat ze niet „zandvrij" zijn, slecht vervoer en schelpbreuk door een slechte behandeling.

Wanneer men mosselen overhoudt dan doet men best ze te koken, in hun sap en groenten (in de frigo te zetten) en 's anderendaags licht gebakken met wat boter en een „laurierblaadje" te eten met een bruine boterham en een verse tas koffie. Lekkerder kan het niet.

Nu het mosselseizoen aanvangt, hebben we gemeend daarover enkele gedachten neer te pennen en te melden dat bij ondervinding Zeeuwse mosselen nog steeds de beste zijn.

P.V.

mmmm..... mosselen!

GEKOOKTE MOSSELEN

Mosselen – ajuin – peterselie – selder – zout – azijn.

Doe de mosselen in een kom of een emmer. Giet er koud water over en roer ze flink met een stok. Doe ze vervolgens in een andere emmer en duw ze daarbij *één voor één tussen duim en wijsvinger*. Slijkmosselen, die hierbij onmiddellijk opengaan, worden weggegooid. Het spinsel en de grijze korsten, die op de mosselschelpen voorkomen, met een mes wegnemen. Daarna nog 2 à 3 maal wassen in water. Doe de verschillende groenten in een kookpan: enige grof stukgesneden ajuinen, een flinke bos peterselie, selder. Leg er de schoongemaakte mosselen in, strooi er een lepel zout op en giet er, desgewenst, een scheutje azijn op. Sluit de kookpan en laat de mosselen op een zacht vuur even koken tot ze opengaan. Nu en dan schudden. Dien onmiddellijk op met frites of boterhammen.

GEBAKKEN MOSSELEN

Mosselen – bloem – boter – peper – zout – citroen.

Kook de mosselen en neem ze uit hun schelp. Bestrooi ze met peper en zout, wentel ze in bloem en bak ze in hete boter. Dien op met brood of aardappelen.

VINAIGRETTE-MOSSELEN

2 kg mosselen – 1 koffielepel mosterd – 2 lepels azijn – 2 lepels olie – zout – peper – peterselie – sjalot.

Kook de mosselen op de gewone manier. Maak een vinaigrettesaus van olie, azijn, peper, zout en een gehakt sjalotje. Leng deze saus aan met 3 lepels van het kooknat en voeg er gehakte peterselie bij. Haal de mosselen uit de schelp en dien ze op in deze saus.



(Zie verder volgende bladzijde)



DE Zeeuwsche banier

● VERSE MOSSELEN ● GEPELDE MOSSELEN
● MOSSELCONSERVEN ● OESTERS

JAN PRINS - ZEEUWSCHE BANIER B.V.
YERSEKE (Holland)
0031 1131 1321 b.g.g. 2041 telex 55176

MOSSELEN MET KRUIDENBOTER
(Moules à l'escargot)

4 dozijn mosselen – 2 ajuinen – 1 teentje knoflook – 100 g boter – 1 soeplepel fijngehakte groene kruiden (peterselie, kervel en dragon) – peper – zout.

Maak de mosselen schoon en was ze verschillende malen in vers water. Breng de mosselen in een pan op een heet vuur om ze vlug te doen opengaan. Verwijder van elke mossel één schelp. Voeg de fijngeplette groene kruiden bij de boter en kruid verder met peper en zout. Goed mengen. Bedek elke mossel met een klontje kruidenboter. zet ze vervolgens onder het roosterelement van een zeer hete oven. Zeer warm opdienen.

MOSSELEN AAN SPITJES

Men rekent 3 kg mosselen voor 4 à 5 personen.

2 kg mosselen – 1 soeplepel fijngehakte ajuin – laurierblad – takje tijm – zout – peper – 1 dl witte wijn – 1 ei – bloem – paneermeel – magere blokjes spek.

Maak de mosselen schoon. Breng de wijn met de kruiden aan de kook en kook hierin gedurende ongeveer 5 min. de mosselen. Neem de mosselen uit de schelpen en rijg ze aan de spitjes, afgewisseld met de blokjes spek. Haal de spitjes door de bloem, het losgeklopt ei en het paneermeel. Bak ze vervolgens in hete olie of boter. Dien op met brood.

MOSSELEN MET WITTE SAUS

1/2 liter kookvocht + melk – 50 g. boter – 1 eierdooier – 50 gr. bloem – peper – zout – kruidnoot – 1 citroen.

Haal de gekookte mosselen uit hun schelp. Bereid een roux van boter, bloem, kooknat en melk (de helft kooknat, de helft melk). Voeg er een eierdooier bij, alsook peper, zout en kruidnoot. Laat de saus goed koken en roer er de mosselen onder. Voeg er het sap van een citroen bij.

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

S C A P SV
HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

GEPANEERDE MOSSELEN

Maak de mosselen klaar met een saus, zoals hierboven beschreven. Vervang het citroensap door 50 g. geraspte kaas. Roer de mosselen door de saus. Doe alles in een vuurvaste schotel en strooi er een weinig paneermeel op. Leg hier en daar een nootje boter en laat in de oven goudgeel kleuren. Dien zeer warm op met boterhammen als tussengerecht of avondmaal.

MOSSELKRONEN OP BREUGELIAANSE WIJZE

125 g. rijst – 2 kg. mosselen – 8 sint-jakobsschelpen – 1 ui – 1 selder – sjalotten – 1 fles Rodenbachbier – 1 eigeel – room – saffraan.

De mosselen koken op zeemanswijze: de ui, selder en sjalotten fijn hakken en in boter stoven, de mosselen toevoegen en overgieten met Rodenbachbier (hoeveelheid: 3 x het gewenste volume kookvocht). Vervolgens de gekookte mosselen afgieten en uit de schelp halen. Van de rest van het kookvocht en het bier een gebonden saus maken met 1 eigeel en room en parfumeren met saffraan. De rijst koken en in een savarinvorm gieten, even in de oven bakken en hem dan op een ronde schotel storten. In het midden de mosselen schikken en het geheel garneren met de gepaneerde en gefruite sint-jakobsschelpen rond de rijstkrans.

MOSSELEN MET KAAS

2 kg mosselen – 1/4 l. béchamelsaus – 100 g. gemalen kaas.

Kook de mosselen gaar. Verwijder van elke mossel een schelp. Plaats de mosselen naast elkaar in een vuurvaste schotel. Giet op elke mossel een weinig béchamelsaus. Bestrooi het geheel met kaas. Gedurende enkele minuten in de oven gratineren.

ALGEMENE SCHEEPS-, BOUW- EN INDUSTRIELE SCHILDERWERKEN – ZANDSTRAALWERKEN

VERBEKE R.

Rustoordstraat 37, 8020 OOSTKAMP
✆ (050) 82 22 54

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken

VOOR DE VOEDINGSSEKTOREN:

- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- **Insektenwerende dekoratieve bekleding**

WP WEST PAINTS

Alleenverkoop van:
SCHEEPSVERVEN
„EEN KOMPONENT POLYURETHAAN"

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



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

De BBL denkt aan u...

Apollinaris

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

Firma LOUIS CREVITS & Zonen

p.v.b.a.

— Import - Export
— Allerlei kettingen en kettingmatten
— Ankers
— Herbruikbare materialen
— Visserijbenodigdheden
— Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggelaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

HERSCHOLING WERKLOZEN TOT VISBEWERKERS BEDREIGING VOOR WERKENDEN?

Van enkele pakhuishouders in de vismijn te Oostende kregen we bittere reacties op een rondschrijven dat van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België uitgaat.

We geven hier eerst dit schrijven in extenso terug.

Geachte kollega,

Op dinsdag 24 mei l.l. zijn wij gestart met de herscholing van werklozen tot volwaardige visbewerkers.

Nu, na 3 weken, kunnen wij al aannemen dat deze eerste lichting een volledig succes zal zijn.

De resultaten welke zij nu reeds behalen overtreffen onze stoutste verwachtingen.

Dit zowel wat de prestatie van het afgewerkt produkt, als het rendement betreft.

Wij willen hier openlijk onze dank betuigen aan twee leden die het aangedurfd hebben ons vanaf de eerste dag vis ter beschikking te stellen, met alle risicos eraan verbonden.

Dat het een risico is, vis in handen te geven van mensen die nog nooit vis bewerkt hebben, weet u ook heel goed.

In het kontrakt met de R.V.A. is voorzien dat de Beroepsvereniging de nodige vis moet aankopen, wat ons voor onoverkomelijke financiële problemen zou gesteld hebben.

Wij houden er aan u mede te delen dat het herscholingscentrum er is VOOR AL ONZE LEDEN.

Wenst u vis gekuist of gefileerd te hebben, stel u in verbinding met de secretaris. In de mate van het mogelijke zal u voldoening gegeven worden.

De voorwaarden:
– tot en met 13 augustus: 50 fr./benne;
– vanaf 16 augustus: 100 fr./benne.

DIT AANBOD IS STRIKT VOORBEHOUDEN AAN DE LEDEN.

Er is ook voorzien dat de vier laatste weken als stage in een of ander bedrijf moeten doorgebracht worden.

Wenst u een of meer stagiairs in uw bedrijf toe te laten, laat het nu reeds weten aan het secretariaat. Dit moet dan geregeld worden met de R.V.A.

Wij weten nog niet als er voorwaarden zullen aan verbonden zijn. Daarvan houden wij u wel op de hoogte.

Wil noteren dat het Centrum gesloten is wegens verlof, van 11 juli tot en met 1 augustus.

Hei einde van de eerste reeks is voorzien voor einde november. Wie wenst van deze „afgestudeerden" in dienst te nemen, kan dit ook reeds op het secretariaat mededelen.

Totdaar die omzendbrief.

Een eerste reactie kwam van de tewerkgestelde visbewerkers zelf die in het aanbod van de Beroepsvereniging om vis aan 50 fr. de ben te gaan kuisen en fileren een rechtstreekse aanslag op hun bestaansrecht zien. Op deze basis kan hun werkgever zich gerust tot de Beroepsvereniging wenden voor het fileren van de vis, en hen minstens tijdelijk werkloos stellen wegens gebrek aan werk of aan rauw materiaal. We geven hun zienswijze weer, alhoewel we verplicht zijn toe te geven dat er wel een bepaalde logika kan inzitten.

Anderzijds zijn de werkgevers ook niet bepaald tevreden, omdat niet allen van dit aanbod zullen kunnen genieten en het duidelijk is dat volgens hen aan favoritisme zou kunnen gedaan worden. Voor 50 fr. en/of 100 fr. de benne kan men het van een werknemer, met inbegrip van de sociale lasten, wetsverzekering en andere bijkomstigheden, zeker zelf niet gedaan krijgen. Men vreest anderzijds ook dat bepaalde kleine kopers, die zelf geen lid zijn van de Beroepsvereniging toch wel een achterpoortje zullen vinden om hun vis, via de herscholing te laten kuisen en fileren, terwijl deze kopers zich thans rechtstreeks voor de aankoop van hun filets en gekuiste vis tot de grootkopers wenden. De zaak kan wel, langs weerszijden te fel gekleurd zijn, maar we moeten toch toegeven dat er iets inzit. Ook de zaak van de stagiairs die in één of ander pakhuis een stage zouden doorbrengen wordt door het huidig werknemerspersoneel niet in dank aangenomen.

Hieruit moeten we terug besluiten dat, hoe lovenswaardig bepaalde initiatieven ook zijn, zoals deze van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars, waarbij vooral het bestuur zich totaal ingezet heeft, en hieraan heel wat kostbare tijd heeft besteed toch niet door eenieder begrepen en gesmaakt worden. En dit initiatief werd genomen om de visgroothandel goed gevormde en volwaardige visbewerkers ter beschikking te stellen, zodanig dat het aanleren van het visbewerken niet meer ten laste van de bedrijven zou vallen. En nochtans is het ook voor het bestuur van de beroepsvereniging bepaald goed dat zij van de reacties van zowel bepaalde pakhuishouders-werkgevers, als van bepaalde werknemers op de hoogte worden gebracht. Uit de konfrontaties van deze reacties kan wel iets opgedaan worden.

Oersterke vislijnen
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



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

„VAN MANNEN EN DE ZEE"
door Marcel Poppe
(tweede druk)

Prachtig boekje over een eeuw Vlaamse Zeevisserij, welke in al zijn kleuren en geuren de werkelijke geschiedenis is van onze Vlaamse Zeevisserij van de hand van iemand die door onze vissers en visserij kent en waarvan de weergave een brok geschiedenis is, eigen aan de werkelijke belevenissen in onze visserij. Het telt 64 bladzijden en is rijkelijk geïllustreerd.

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW en verzendingskosten inbegrepen, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

NIEUWE DIRECTEUR MIJNENBESTRIJDINGSSCHOOL



Fregatkapitein W.J. Cornelis (links) werd tijdens een plechtigheid in de kazerne Bootsman Johnsson te Oostende aangesteld als nieuwe directeur van de Belgisch-Nederlandse Mijnenbestrijdingsschool in opvolging van kapitein-ter-zee van den Hoed (rechts) die deze funktie bekleedde sinds 18 december 1981. Er is bepaald dat de funktie van „Directeur" en de aan deze toegevoegde „Hoofdopleidingen" afwisselend, doch niet gelijktijdig, door een Belgische of Nederlandse hoofdofficier zullen worden bekleed.

VIS- EN FOLKLOREDAGEN TE MARIEKERKE -SCHELDE

OOST-VLAAMSE GEMEENTE DEED AAN UITSTEKENDE VISPROPAGANDA

Waar men in het algemeen er zich zou mogen aan verwachten, dat onze kustgemeenten vooral in de zomer, veel aan vispropaganda zouden doen, nu men steeds spreekt van gezond blijven en dus geen vlees te eten, geeft de kleine Oostvlaamse gemeente Mariekerke aan de Schelde ('t is dus niet Mariakerke aan zee) ons les en trekt het geweldig veel toeristen aan, dank zij een wel begrepen propaganda.

Pas heeft een palingfestival, duizenden toeristen en dagjesmensen naar dit kleine dorp gelokt, of zaterdag 25 en zondag 26 juni had een zesde uitgave plaats van de jaarlijkse Vis- en Folkloredagen, waarvan we vorige week, spijtig genoeg te laat, werden ingelicht.

Weliswaar bezit onze Scheldevissersvloot te Bouchoute en Kieldrecht, maar een achttal oude vissersvaartuigen meer, waarvan slechts ene dateert van 1982, maar ze doen het nog steeds zeer goed en verkopen meestal uit noodzaak hun vis en garnaal te Breskens.

Maar zaterdag en zondag werden opnieuw duizenden belangstellenden naar dat eeuwenoud vissersdorpje gelokt.

Wordt de herinnering aan de oorsprong steeds vager en gaat het beeld van het vissersbestaan meer en meer vervreemden, de „visfolklore" is daar uitgegroeid tot een symbool van dit historische verleden. De bijzondere ijver waarmee de „visfolklore" wordt opgebouwd binnen het Mariekerks visverwerkend- en visdistributiecentrum, is de bestendige zorg waarmede het sedert jaren zijn duurzaam patrimonium wil veilig stellen voor de toekomst.

Zodoende stoelen deze Vis- en Folkloredagen op een socio-culturele basis.

Het visthema blijft centraal. Mariekerke is op 25 en 26 juni een levend museum met talrijke kunstambachtelijke demonstraties geweest. Naast het vissen zelf, waarvan een bepaalde techniek op de Schelde werkelijk wordt getoond (korven aan de lijn), worden eveneens een aantal nevenaktiviteiten die bij de Scheldevisserij thuishoorden, gedemonstreerd. De visbehandeling aan de wal (vis fileren - paling stropen - garnaal pellen e.d.m.) evenals het visnetbreien zoals het vroeger met de hand gebeurde, werd uitvoerig getoond. Meestal wordt dit werk nog altijd opgeknapt door oude vissers.

Hoogtepunten hierbij blijven de visdemonstraties, de vismijnen op de historische plaats 't Kroeske (drie mijnen per dag), en de vismarkt op traditionele wijze aan de Scheldeberm in de buurt van de kerk van Mariekerke. Daarnaast blijft de „open deur" in enkele aangeduide visbedrijven.

Andere streekambachten kwamen eveneens uitvoerig aan bod samen met een groot aantal oude ambachten.

Al deze aktiviteiten, die afwisselend binnen en/of buiten werden georganiseerd zijn gespreid over het ganse dorp in lokalen, tenten en langsheen de straten en pleinen. Een aangeboden wandelkaart laat toe alles gemakkelijker terug te vinden. Het geheel wordt bovendien op een kunstige wijze opgeluisterd door een rondtoerende belleman, visleurders met oude karren, volksdans, straatzang, allerlei muzikale wandelconcerten, op oude wijze en in folkloristische klederdrachten.

Een uitgebreid gamma van tientallen visdelicatessen (de nieuwe mosselen en de maatjes zijn erbij) aan democratisch gehouden prijzen heeft duizenden bezoekers bij open barbecu's, kookpotten, kraampjes en rondtoerende leurders verwelkomd.

Wie dit folkloristisch gebeuren gezien heeft, kan slechts in bewondering staan voor de plaatselijke initiatiefnemers, waar elkeen het zijne, financieel en werkdadig bijbracht om de vispropaganda tot een maximum van nut te doen slagen.

Dergelijk initiatief kost geen geld aan de gemeenschap en dient tot voorbeeld van onze nationale vispropaganda en de Rederscentrale, waar veel aan kletspraat, nutteloze geld- en papierverspilling wordt gedaan, reisjes naar hier en daar worden ondernomen om aan personenshow te doen, maar geen enkel noemenswaardig initiatief wordt op touw gezet om nu overal vis te propageren tegenover vlees. In het budget van het Ministerie van Landbouw werd dit jaar een belangrijk bedrag voorzien voor vispropaganda.

't Ware interessant te weten hoe en waar dit werd gebruikt. Nu men in het land aan besparingen doet, ware het beter dit bedrag te gebruiken om de verdere modernisatie van onze visserssvloot te bewerkstelligen.

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

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.

BAASRODE

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

– VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING

– NIJVERHEID

– ALLERHANDE

Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder **bij S.C.A.P. Oostende.**

✆ (052) 33.24.66 **B.T.W. 400.332.559**

DE ONWETTELIJKE AMATEURVISSERIJ, VOORTSCHRIJDENDE KANKER!

Voor wanneer maatregelen zoals in Frankrijk, Nederland en Duitsland?

Wij hebben in deze kolommen reeds dikwijls gewezen op de amateurvisserij, die de bestaande wetgeving inzake de beroepsvisserij overtreedt, door onder de mom van sportvisserij, aan beroepsvisserij te doen. Hierdoor worden niet alleen de afslagbelangen van de visserij benadeeld, maar ook de beroepsmogelijkheden op zee in de onmiddellijke kuststrook worden door het optreden van deze vissers zwaar beknot. Hierbij komt nog een overtreding in verband met het vissen met onwettelijk vistuig, het binnen brengen van ondermaatse vis en het overtreden van de beschermingsmaatregelen voor de instandhouding van de visbestanden. In verband hiermede, moeten wij in de eerste plaats wijzen op het gebrek aan effectieve maatregelen door de hogere overheid, die in de jongste jaren herhaaldelijk op betrokken onwettelijkheden gewezen werden en verzocht werd om de maatregelen te treffen, die zich opdringen. Behalve het inwinnen van maatregelen, bleef het echter bij interventieverklaringen en daarmee uit.

In dit verband hebben wij ons de moeite getroost eens na te gaan welke adviezen de hogere overheid werden toegestuurd waaraan tot op heden, niettegenstaande het belang er van, geen gevolg werd gegeven.

DE VROEGERE TUSSENKOMST VAN DE REDERSCENTRALE

In 1976 richtte de toenmalige voorzitter van de Rederscentrale, de heer Bauwens, een schrijven aan het Ministerie van Verkeerswezen, waarin bezwaar werd aangetekend tegen de zogenaamde amateurvisserij. Dit schrijven van voorzitter Bauwens, uitgaande namens de Rederscentrale luidde als volgt:

Mijnheer de Minister,

BETREFT: SPORTVISSERIJ.

Steeds ernstiger vormen neemt het protest onder onze reders aan tegen de zogenoemde sportvisserij.

Deze neemt immers in onrustwekkende mate toe en dit in alle havens van onze kust. Met dit doel worden zelfs nieuwe vaartuigen gebouwd, om dan niet te spreken van vissersvaartuigen die voor de zg. sportvisserij worden opgekocht.

We verzetten ons geenszins tegen sportaktiviteiten, voor zover het sport blijft en ze dus geen economisch ingrijpen betekenen. Echter beperkt deze sportvisserij zich niet uitsluitend tot wat men de lijnvisserij pleegt te noemen, maar de visvangst geschiedt met nagenoeg hetzelfde materieel dat onze eigen beroepsvissers aanwenden, om dan nog niet te gewagen van het verboden vistuig dat gebruikt wordt.

Tenslotte stelt zich de vraag wat met de relatieve grote vangsten wordt gedaan; het is weinig waarschijnlijk dat deze uitsluitend voor eigen gebruik worden bestemd en de bewering als zouden sommige winkels en restaurants daarvan bediend worden, is zeker niet van alle grond ontbloot.

Overigens zijn er reeds verschillende gevallen vastgesteld van vissers die voor deze zg. sportvisserij zijn aangeworven geworden en aldus hun eigen vaartuig in de steek hebben gelaten.

Het spreekt voor zichzelf dat dit kwaad bloed onder de reders zet, die hierin terecht een discriminatie en een oneerlijke concurrentie zien.

Eén en ander wordt des te meer geaccentueerd in een periode waarin allerhande maatregelen worden getroffen om de visserij in de kustwateren en elders te gaan beperken, alsmede om de jonge vis te beschermen, enerzijds, en anderzijds in het licht van een weer toenemend bemanningsprobleem.

Het Bestuur dringt er dan ook op aan, Mijnheer de Minister, dat maatregelen zouden worden genomen waarbij het aan niet-geïmmatriculeerde vissersvaartuigen verboden zou worden te vissen met netten binnen onze territoriale wateren.

Erop vertrouwende dat deze aangelegenheid zonder verwijl zou worden aangepakt en de gevraagde oplossing eraan zal worden gegeven, bieden wij U tevens, Mijnheer de Minister, onze gevoelens van bijzondere hoogachting.

Namens het Bestuur,
De Voorzitter,

R. BAUWENS.

Hierop reageerde het Ministerie van Verkeerswezen door op 2 maart 1976 een schrijven te sturen aan de hoofdwaterschout te Oostende met verzoek om inlichtingen en voorstellen te doen om tegemoet te komen aan de wettelijke verzuchtingen van de beroepsvissers. **De bevoegde overheid erkende dus de legitimiteit van de grieven door de Rederscentrale toen geuit.** De hoofdwaterschout zond dit schrijven door naar de waterschout te Nieuwpoort, gezien de amateurvisserij daar in het biezonder een grote uitbreiding had genomen.

BELANGRIJK EN NUTTIG ADVIES

Als gevolg hiervan werd een Beperkt Comité gevormd waarin het Ministerie van Verkeerswezen, het Ministerie van landbouw en de Rederscentrale vertegenwoordigd waren, alsook de toenmalige directeur van de vismijn te Nieuwpoort, met name de heer Verbanck.

(Vervolg op blz. 18)



In het tijdok van de Oostendse vissershaven liggen tientallen open boten en jollen die als het weer goed is en het seizoen open, massaal de grote vlakte optrekken voor het beoefenen van de „amateurvisserij". What's in a name!

BELANGRIJKE VOORSTELLEN

Reeds 15 dagen later, wist dit comité bij middel van de daartoe aangestelde waterschout, aan de hoofdwaterschout een nota te overhandigen, welke zeer nuttig en doelmatig de weg aanwees welke diende gevolgd om de talrijke misbruiken het hoofd te bieden en tot een gezonde toestand over te gaan.

Uit die nota welke toen ook aan het bevoegd ministerie overgemaakt werd en welke er waarschijnlijk nog berust, lezen we het volgende:

Mijnheer de Hoofdwaterschout,
In antwoord op uw onder referte vermeld schrijven kan ik U het volgende mededelen:

1) AANTAL „SPORTVISSERSVAARTUIGEN"

Wat de haven Nieuwpoort betreft:
Deze kunnen als volgt ingedeeld:
a) Een 30-tal pleziervaartuigen die deze visserij druk beoefenen (minstens 2-3 uitvaarten per week, afhankelijk van de weersomstandigheden).
b) Een 25-tal pleziervaartuigen die minder druk uitvaren (1 tot 2 maal per 14 d., naargelang de weersomstandigheden.
c) Een 60-tal pleziervaartuigen dat sporadisch op visvangst uitvaart (waarvan een 25-tal met netten en een 35-tal met netten en/of lijnen).
Dit waren de cijfers van toen en deze zullen thans zeker niet lager liggen, wel integendeel en dan nog moderner uitgerust met een grotere vangstkapaciteit.

2) MOGELIJKHEDEN TOT OPTREDEN:

Eventueel onderzoek op zeewaardigheid.
Degelijke registratie + bijhorend document zou de ontelbare moeilijkheden die nu voor alle diensten bestaan (Zeewezen, Douanen, Bruggen en Wegen, enz.) uit de weg ruimen.

Art. 13 § 2, 1°
Hier stelt zich het steeds groeiend probleem (vooral dan aan de Westkust) van:
1) het uitzetten van netten op het strand bij laag water (staande netten met ankers en boeien - honderden m. lengte) en de gevaren daaraan verbonden.
2) Het uitleggen van netten in zee (eveneens met ankers en boeien en met honderden m. lengte).

§ 2, 5°: „...in verwaarloosde toestand verkerende vaartuigen"
Niet duidelijk genoeg - wie beslist daarover - wat met de niet afgebouwde; nooit bewegende; verwaarloosde; verlaten; half-rotte vaartuigen?

Art. 22 en 23
Zie de daarover reeds gevoerde polemiek.
Lengte waterlijn: registratiedocument zou alle discusies uitsluiten.

Tenslotte verwijs ik naar het nog steeds groeiend probleem inzake de zg. „sportvisserij". Pleziervaartuigen waarmede **gevist wordt met sleepnetten, zijn zeker geen pleziervaartuigen meer.** Enkel het vissen met lijnen, waar de persoon zelf een rol speelt en niet het vaartuig kan als sport aanzien worden.

3) GENOMEN MAATREGELEN IN DE LAATSTE 3 JAAR:

Geen.

4) REGLEMENTERING IN HET BUITENLAND:

Omtrent de reglementering toen reeds in Frankrijk in voege laten we hierna tekstueel in het Frans, de tekst volgen welke in de Code Administratif van 1973 te vinden is.
Deze tekst luidt:
Ons gekend: Frankrijk:

„La Pêche en mer" (Code administratif 1973)
L'arrête du 13 juillet 1971 a uniformisé pour toutes les côtes de France la liste du matériel de pêche autorisé à bord des bateaux de plaisance assujettis à l'obligation d'un titre de navigation ou d'un permis de circulation. Il est interdit de détenir et d'utiliser d'autres engins que ceux énumérés ci-après:
– des lignes gréés pour l'ensemble d'un maximum de 12 hameçons;
– deux palangres munies chacune de 30 hameçons au max.
– deux casiers à crustacés;
– une foëme;
– une épuisette ou salabre.

Toutefois est autérisé en mer du Nord, Manche et Atlantique l'usage d'un trémail d'une longueur maximale de 50 mètres, sauf dans les estuaires et dans les eaux salées des fleuves et rivière affluant à la mer. En Méditerranée, l'usage d'une grappette à dents destinée à la capture des coquillages est également autorisé. Il est interdit de colporter, mettre en vente, vendre sous quelque forme que ce soit et d'acheter sciemment les produits de la pêche provenant de bateaux de plaisance assujettis ou non à un titre de navigation ou à un permis de circulation.
Les caractéristiques et les modalités d'emploi des engins sont fixés par les Directions des Affaires maritimes des différents quartiers, auprès desquelles il convient de s'adresser pour tout renseignement et en particulier sur les restiructions imposeés dans certaines zones.

DE VERTALING

Om het onze lezers gemakkelijk te maken laten we hierna de vrije vertaling er van volgen:
Het besluit van 13/7/71 heeft de lijst voor de geoorloofde vistuigen aan boord van de pleziervaartuigen eenvormig gemaakt voor alle vissers van Frankrijk en onderworpen aan de verplichting van een navigatiebewijs of van een verkeersverlof.
Het is verboden aan boord ander getuig te bezitten en te gebruiken dan de getuigen hieronder:
a) vislijnen uitgerust voor maximum 12 haken;
b) 2 tuigen elk voorzien van maximum 30 haken;
c) 2 fuiken voor kreeftachtigen;
d) één palingnet;
e) één schepnet.
Nochtans wordt in de Noordzee, Kanaal en Atlantische Oceaan een schakelnet toegestaan met maximum 50 meter lengte, uitgezonderd in de mondingen van stromen en rivieren. In de Middellandse zee is een grijper, voorzien van tanden toegelaten voor het vissen op schelp- en schaaldieren. Het is verboden te leuren, te verkopen, onder welke vorm ook en/of produkten gevist door pleziervaartuigen aan te kopen, al of niet voorzien van een navigatiebewijs. De karakteristieken en de manier van gebruik van de toegelaten vistuigen zijn vastgelegd door de directies van Maritieme Zaken der Kwartieren, tot wie men zich eveneens mag wenden voor alle inlichtingen en in het bijzonder voor de verbodsbepalingen, beperkingen uitgevaardigd voor betrokken zones.

5) VOORSTELLEN

De toen door de Waterschout van Nieuwpoort gedane voorstellen na ruggespraak met dat comité luidden:
– Registratie en Classificatie van alle pleziervaartuigen. Uitreiking van nummer (op romp, zijkant voorsteven aan te brengen) en document bevattende alle inlichtingen betreffende de eigenaar(s) en vaartuig. Registratie nationaal of per thuishaven.
– Het gebruik van sleepnetten en de uitrusting van de pleziervaartuigen daartoe, (aanbrengen van galgen, bokken, enz.) dient verboden.
– Het gaat hier immers om pleziervaartuigen (vaartuig onder zeil of met motor dat aan **pleziervaart** doet K.B. 15.3.66). Anderzijds dienen „de schepen die vissen de merken te voeren..." (Overeenkomst s'Gravenhage 6.5.82, en andere wetgeving terzake).
Zodat in feite, zijn inziens, niet als vissersvaartuig geregistreerde vaartuigen de visserij niet mogen beoefenen. Doch dit betreft allemaal verouderde wetgevingen, opgemaakt vóór de opkomst van de pleziervaart, zodat dit dient aangepast aan de huidige toestand.

6) COMMENTAAR

Sinds vele jaren hebben we die zg. sportvisserij zien toenemen en de aandacht daarop gevestigd.

Het vissen met netten kan inderdaad niet als sport aanzien worden. Enkel het vissen met lijnen, waar de persoon zelf en niet het vaartuig het werk doet, is sport.

Het gevolg van die groei is dat op bepaalde periodes van het jaar grote hoeveelheden vis binnengebracht wordt, welke niet gemijnd wordt en rechtstreeks winkels en restaurants bereikt.

Anderzijds hebben we ook bepaalde beroepsvissers die hun aangebrachte vis ook niet via de Vismijnen aan de man brengen, maar rechtstreeks van aan boord aan de zich op de kaai aanbiedende toerist of vaste klant verkopen of hun vis aan de wal brengen buiten die gebieden waar de vis in de officiële afslag aangeboden moet worden.

HET PROBLEEM VAN DE WARRELNETTEN OMVAT:

1. Het leggen van dergelijke netten van 100 à 300 m lengte op 3 à 4 km buiten de laagwaterlijn, waardoor voor een net van 100 m 50 à 100 kg tongen worden gevangen (buiten de andere vissoorten) in 12 à 24 uur (juist in de kustbroedplaatsen).
2. Gevaar voor de kustvissers, wegens de aanwezigheid van de netten.
3. Het ongereglementeerd bebakenen met boeien van deze netten.

Door het op dergelijke wijze beoefenen van de sportvisserij ontstaat:
a) onderhandse verkoop aan dumpingprijzen van deze vis aan restaurants en viswinkels, zonder b.t.w., afdragen van andere sociale lasten (fiscale fraude), waardoor de vraag op de vismarkt daalt en ook de prijzen; (economische rentabiliteit beroepsvisserij).
b) ongecontroleerde uitroeiing van de visstand en de broedplaatsen aan de kust. Verkopen van ondermaatse visjes!
c) gevaar voor scheepvaart.

Het beoefenen van de sluikvisserij onder het mom van sportvisserij berokkent veel schade aan de beroepsvisserij, zodat maatregelen zich opdringen.

In de Franse wetgeving is dienaangaande voorzien dat alleen geïmmatriculeerde vaartuigen de visserij met sleep of andere netten mogen beoefenen. Voor alle andere vaartuigen is alleen de hengelvisserij of haakvisserij toegestaan.

PLEZIER- EN SPORTVISSERIJ

Inleiding

Alle bestaande teksten verwijzen naar, wat de bepaling van de term „pleziervaartuig" betreft, het K.B. van 15.3.1966, betreffende de vlaggebrieven en de uitrusting van de pleziervaartuigen.

„Pleziervaartuig, het vaartuig onder zeil of met

motor dat aan pleziervaart doet of er voor bestemd is, met uitsluiting van het vaartuig dat gewoonlijk voor winstgevende verrichtingen wordt gebruikt of er voor bestemd is".

Sport- of pleziervisserij is dus uitgesloten!

Kunnen enkel als sport beschouwd worden: die manieren van vissen waarbij de opvarenden de voornaamste handelingen uitvoeren, en NIET het vaartuig (als vissen met hengelroede, werplijnen (haken dus).

Het vissen met netten is commercieel, en concurentieel tegenover de beroepsvissers geworden!

Huidige toestand: boten, (yachten, oude vissersvaartuigen, en vaartuigen van allerlei grote, en afmetingen)
vissen met A):
1. haaklijnen (lancé's)
2. grondlijnen (verankerde lijnen met geaasde vishaken)
3. sleeplijnen (lijnen met haken, die al varend gevierd worden: makreelvisserij).
B) visserij met sleepnetten.
1. met de boomkor (één net aan korrestok)
2) bordentreil (met planken)
3) bokkevisserij (2 boomkorren, één langs elke zijde).

NOTA: In feite zou deze vorm van visserij dienen verboden te worden, (zie inleiding).
Indien er, gelijk welke toegeving zou gegeven worden, op de manier van vissen, **zou en moet de bokkevisserij verboden worden,** gezien de eraan verbonden gevaren (kapseizen van grote vissersvaartuigen).
Bordentreil en boomkorren dienen dan aan beperking onderworpen.

4. Vaartuigen die netten uitzetten, deze verankeren, ze verlaten, en pas na 12 à 24 uur later, terug komen ophalen en ledigen.
Dit zijn de zogenaamde „trémail" of „warrelnetten"!

NOTA: Groot gevaar voor de veiligheid van de scheepvaart! Afname van de beste visgronden voor de beroepsvissers (kustvisserij - garnaalvisserij).

Voor het opmaken der voorstellen werden geraadpleegd:
1) De wet van 9 juli 1970 (in voege 26.9.76) houdende goedkeuring van het Verdrag inzake uitoefening van de visserij op de Noordatlantische Oceaan, en de bijlagen opgemaakt te Londen op 1 juni 1967.
2) De Franse wetgeving inzake „La Pêche en mer" - Bateaux de plaisance.

HET VISSEN MET BEHULP VAN PLEZIEVAARTUIGEN

Het is verboden:
aan kapiteins, schippers, of eigenaars van alle vaartuigen, uitgezonderd de als vissersvaartuigen geregistreerde en gemerkte, de visvangst als bedrijf uit te oefenen. De vangst te verkopen, te koop aan te bieden, of wetens en willens visserijprodukten afkomstig van pleziervaartuigen te kopen.
De visvangst te beoefenen en de vaarwaters die deel uitmaken van een toegangsweg tot een haven of op de rede van een haven (nota: zie K.B. 31.5.68 art. 16 x 5).

Alle vistuig moet gemerkt zijn om
a) hun ligging en uitgestrektheid te signaleren
b) de eigenaar ervan te kunnen identificeren.

Per vaartuig mogen zich slechts aan boord bevinden:
1) Hengelroeden voorzien van haken.
2) Twee grondlijnen, voorzien van maximum 50 haken.
3) Eén sleepnet; zijnde:
a) boomnet waarvan de stok een maximum lengte heeft van 3 (drie meter).
of b) een bordentreilnet, waarvan de bovenpees een maximum lengte heeft van (vijf) meter.
4) Een kruisnet.
5) Een schepnet.
6) Eén „schakelnet" of „trimail" of „warrelnet" met een maximum lengte van 50 (vijftig) meter. Dergelijk net, eenmaal gevist, of verankert, moet de boot bij het net blijven liggen, als markering voor de scheepvaart, tot het terug opgehaald wordt! (deze toegeving moet aanzien worden als uiterste grens!)

Het is tevens verboden de „warrelnetten" van twee of meer vaartuigen aan één te koppelen.
Het toegelaten vistuig dient te voldoen aan alle in voege zijnde wetgeving inzake bescherming der visstand en de schaaldieren stand der zee (maaswijdte, enz.).
Vissende pleziervaartuigen gedragen zich inzake scheepvaartbewegingen, het voeren van lichten en dagmerken naar de in dit reglement aangehaalde artikelen terzake.

BESLUIT

We begrijpen tot op heden nog niet waarom de Hogere Overheid in navolging van de Fransen, geen wettelijke regeling heeft getroffen en dat de Rederscentrale die steeds de mond vol heeft, de leden te beschermen, niet verder aandringt.

Het verslag en de zienswijze van het comité is, voor redenen ons onbekend in de archieven verdwenen, wat onaanvaardbaar is.

De Fransen van Bray Dunes en Duinkerke komen thans over de grens om wat ze in Frankrijk niet mogen bedrijven, hier uit te oefenen.

Dat sommige ambtenaars van sommige ministeries of van ter stede alles gedaan hebben om het in voege brengen van een wettelijke noodzakelijke regeling op de lange baan te schuiven is ons ook bekend.

Aan de Rederscentrale in 't belang van de ganse beroepskustvisserij bij de Hogere Overheid aan te dringen.

Wij zijn overtuigd dat men daar thans de noodzakelijkheid en het groot nut er van zal inzien. Ons ons het woord en de pen. Aan hen nuttig werk te verrichten.

IERLAND

■ De Ierse regering zal een wetsontwerp indienen om te voorkomen dat Spaanse treilers vangsten aanvoeren in Ierse havens om naar Spanje overgebracht te worden. Vermits ook de oppositie in het Iers parlement hiermede akkoord gaat, verwacht men dat het wetsontwerp spoedig wet zal worden. Het zijn de Ierse vissers die hieromtrent reeds verscheidene protesten lieten horen, in het bijzonder wat het probleem van de herregistratie van de Spaanse vaartuigen onder EEG-vlag betreft.

BBL DENKT AAN... DE IBIS

Het personeel van Kantoor Wapenplein van de BBL kreeg enige tijd terug een premie voor hun flinke prestaties.

En alhoewel een extra in deze tijd van crisis en inlevering welkom is, besliste de ploeg Kantoor Wapenplein deze premie te schenken aan een filantropisch werk uit onze streek.

De crisis mag inderdaad geen alibi worden om de kansarme groepen in onze maatschappij te vergeten. Juist voor deze groepen slaat de crisis het hardst toe.

De keuze was vlug gemaakt en viel op de IBIS, een echt Oostends werk.

Op woensdagnamiddag 29 juni werd de Heer DECAESSTECKER, directeur van Ibis, samen met enkele van zijn jongens ontvangen door de Heer MAERTENS, directeur van kantoor Wapenplein en zijn ploeg waar de cheque werd overhandigd.



De personeelsleden van de BBL kantoor Wapenplein, die onlangs van hun directie een premie kregen wegens hun flinke prestaties, hebben deze gezamelijk ingeleverd en besloten het bedrag te overhandigen aan het Koninklijk werk Ibis. Filiaal directeur Maertens overhandigde een check van 50.000 frank aan dhr. Caestecker, directeur van Ibis.

VOORSTEL TOT VERDELING VAN DE NOORDZEEHARING

BELGIË KRIJGT WAT MEER

De voorstellen van de E.E.G.-Commissie voor de verdeling van de haringkwota in de Noordzee voor 1983 is als volgt:

Totale E.E.G.-kwota: 84.300 ton, onderverdeeld per zone aldus:

	Noordzone	*Centrale zone*	*Zuid-Noordzee*	*TOTAAL*
Groot-Brittannië	14.400 T.	4.700 T	4.500 T.	23.600 T
België	—	—	8.300 T	8.300 T
Denemarken	4.100 T	3.500 T	—	7.600 T
West-Duitsland	6.100 T.	1.500 T	—	7.600 T
Frankrijk	550 T	550 T	14.500 T	15.600 T
Nederland	500 T	8.400 T	12.700 T	21.600 T
	25.650 T	**18.650 T**	**40.000 T**	**84.300 T**

Met deze verdeling is geen enkel land opgetogen. Wat echter een onmogelijke zaak wordt, is het feit dat men moet afnemen van het ene land om het kwotum van een ander lidstaat te kunnen verhogen. Om elkeen tevreden te stellen, is er dan ook maar één enkele oplossing mogelijk, namelijk het verhogen van het totaal kwotum vooral omdat het door de biologen en wel in de eerste plaats door deze van het RIVO, het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek uit Nederland, voldoende aangetoond werd, dat de kuitschietende biomassa aan haring voldoende groot is in de Noordzee om meer dan de 84.500 ton + de 31.000 ton van de Noren, aan te kunnen. Als men de kwota voor de landen-lidstaten te klein houdt, dan zet men de vissers er in feite toe aan, om zoveel mogelijk aan illegale visserij te doen.

Toekenning van redelijke kwota kunnen de vissers er toe brengen zich aan de opgelegde cijfers te houden.

Procentsgewijs uitgedrukt krijgen de lidstaten het volgende:

	Totaal	*%*
Groot-Brittannië	23.600	28
België	8.300	9,85
Denemarken	7.600	9,02
West-Duitsland	7.600	9,02
Frankrijk	15.600	18,51
Nederland	21.600	25,60
	84.300	**100,—**

EXTRA STAATSHULP VOOR WESTDUITSE REDERS DIE BIJ NATIONALE WERVEN BESTELLEN

De Westduitse minister van Transport dr. Werner Dollinger heeft meegedeeld dat de regering in Bonn heeft ingestemd om in het budget 1984, in totaal 230 miljoen DM in te schrijven als overheidssteun voor de Duitse reders. Reders die in 1984 nieuwe tonnage bij lokale werven bestellen zullen van deze staatshulp gebruik kunnen maken.

Het bedrag ligt 50 miljoen DM hoger dan de oorspronkelijk voorziene som (180 miljoen DM) aan staatssteun voor 1984.

Onder het schema kunnen Westduitse eigenaars staatshulp vragen voor 12,5% van de prijs van de nieuwbouwtonnage.

Dr. Dollinger heeft nog gezegd dat de inkrimping van de Westduitse handelsvloot met 34% sinds 1978 niet toelaatbaar is. De regering is dan ook bereid de belastingdruk voor de reders in het land te verlichten om hun concurrentievermogen te verbeteren.

De Vereniging van Duitse reders heeft herhaaldelijk tot dergelijke maatregelen opgeroepen als een van de factoren die kan leiden tot een kostenverbeterende structuur voor de scheepvaartondernemingen.

De reders wensen echter ook nieuwe bemanningsvoorschriften.

Dr. John Henry de la Trobe, voorzitter van de Duitse redersvereniging heeft bij de opening van de Duitse scheepvaartdagen die in Kiel gehouden worden, aangekondigd dat de wereldscheepvaart nog een moeilijke periode zal moeten doormaken. Hij heeft eveneens opgeroepen om de rangen tussen de Duitse reders en scheepsbouwindustrie te sluiten. De reders willen dat er in het land een scheepsbouwnijverheid blijft bestaan.

Fotdaar deze berichtgeving.

Destijds werden grote werven bij ons ook gesteund, maar rechtstreeks en niet de reders. Anderzijds dient erkend dat de Staatssteun aan onze reders, ook de visserij, een tussenkomst is, welke naar onze mening veel interessanter is.

Inderdaad 80% krediet over 15 jaar verspreid aan een intrest welke de 4% niet te boven gaat, is veel belangrijker.

En dan houden we geen rekening met een sloopprémie van 30.000 frank per bruto ton, zo men herbouwt en met een provinciale premie voor de nieuwbouwers verspreid over drie jaar.

Anderzijds heeft ook het Ministerie van Landbouw voor nieuwe technieken en besparing gevende brandstofapparaten een toelage welke kan gaan tot 30% zonder te spreken van de projekten bij het Rijksstation voor Visserij, die begunstigd worden voor hen die zich aan deze projekten willen onderwerpen.

WAAR EINDIGT HET?

Een promotiekampagne ten voordele van het verbruik van één of ander produkt is natuurlijk van groot belang en heeft een onbetwistbaar nut. Nochtans moet dit dan altijd ten nadele uitvallen van bepaalde andere produkten, die konkurrerend in het verbruik liggen.

Nemen we nu bv. een promotiekampagne voor meer vleesverbruik. Het is duidelijk, dat dit moet ten nadele uitvallen van andere produkten zoals onder meer de vis. Een verbruiker kan inderdaad niet terzelfdertijd, én vlees én vis verbruiken. Het is het ene of het andere. We kunnen dus ten slotte aannemen, of we willen of niet, dat twee op elkaar volgende promotiekampagnes voor soorten die konkurrerend in de markt liggen, ten slotte een maat voor niets zijn.

We vragen ons dan ook af, of de reuzepromotiekampagne ten voordele van de Hollandse Nieuwe, geen afbreuk gedaan heeft, zelfs in het eigen midden aan de konsumptie van andere visprodukten. We zullen hierbij niet beweren, dat het de viskonsumptie schaadt, maar één ding is toch duidelijk, dat men niet, en maatjes en pladijs, en makreel onder al zijn bereidingsvormen, samen kan verbruiken. Wel kan men het visverbruik in het algemeen van nog andere vissoorten stimuleren, omdat men door het publiek aan te trekken tot de viswinkel voor het zich aanschaffen van maatjesharing men het ook in verleiding kan brengen voor verbruik van andere vis. Een promotiekampagne voor een zeevisprodukt houdt dus wel in zich, dat men het visverbruik in het algemeen kan stimuleren en hierin ligt dus de winst voor het visverbruik. Als men dan straks van start gaat met een even zinnig en goed voorbereide, en fraai uitgewerkte promotiekampagne voor vlees en bereide vleeswaren, dan moet dit omgekeerd nadelig uitvallen voor het visverbruik. En dan staat het weer 1—1 gelijk, tenware de mensen overtuigd zijn, dat vis geen schadelijke hormonen bevat.

Een typisch voorbeeld hiervan geven we met de heer Martin Kaptein, die meer dan 10 jaar lang de promotiekampagne voor de Nederlandse tuinbouwprodukten leidde en de auteur werd van verscheidene geslaagde slogans. Deze heer werd nu ingezet voor de promotiekampagne voor de Hollandse Nieuwe. Morgen kan hij ingezet worden voor een promotiekampagne voor vlees en overmorgen voor een promotiekampagne voor een konkurrerend produkt van tuinbouwprodukten. We zouden dan ten slotte kunnen vragen: waar eindigt het? Of zal de verbruiker het gezonde van vis eten niet vergeten.

NEDERLAND

■ Teveel is teveel als zou blijken dat het juist is, dat door een Nederlandse uitvoerder, 10 duizend ton zo pas diepgevroren nieuwe zomerharing aan de Britse firma J. Marr & Son aangeboden werd, terwijl het voorlopig kontingent door de Nederlandse kotters te vissen, in afwachting dat men op 4 juli te Brussel zou overeenkomen slechts 3 duizend ton bedraagt. Van uit Denemarken doet men er nog een schepje bij. Als men de Deense bronnen mag geloven, zouden Nederlandse uitvoerders aan Deense kopers 30 duizend ton aangeboden hebben! Dit laatste nieuwsje is waarschijnlijk wel te nemen met een korreltje zout.

DE BEZOEKEN AAN HET VISSERIJMUSEUM TE OOSTDUINKERKE TOT EINDE 1982

Dat die bezoeken regelmatig hun gang gaan, bewijzen de hiernavolgende cijfers. Moest Oostende met de dokumentatie waarover men beschikt, destijds zo'n museum hebben ingericht, dan zou dat, gezien haar ligging, jaarlijks tienduizenden bezoekers hebben gekend. Het volstaat te verwijzen naar het sukses welke het Schoolschip Mercator kent, om dit te bewijzen.

	1974	*1975*	*1976*	*1977*	*1978*	*1979*	*1980*	*1981*	*1982*
jan.	—	105	110	84	279	357	523	800	333
feb.	—	118	171	465	489	570	920	806	1.006
maa.	—	317	417	750	1.239	1.741	2.324	2.142	2.248
apr.	—	758	1.012	1.381	1.287	2.106	3.971	3.522	4.116
mei	—	571	729	2.455	1.933	2.377	4.038	4.349	4.518
jun.	—	838	638	2.026	2.111	3.196	4.152	5.558	4.802
jul.	2.169	2.525	2.282	3.964	5.076	5.256	7.636	6.177	8.334
aug.	1.718	2.487	2.600	3.976	5.341	6.019	8.178	7.221	9.479
sep.	582	606	1.029	1.338	1.703	2.213	5.184	3.945	3.711
okt.	79	296	360	785	1.203	1.173	3.286	2.181	1.903
nov.	119	307	233	356	882	863	1.342	1.029	875
dec.	38	251	290	184	312	714	566	595	524
	4.705	**9.259** +12%	**9.871** +7%	**17.864** +80%	**21.855** +22%	**26.585** +22%	**42.120** +58%	**38.325** —9%	**41.849** +9%
TOTAAL: 212.433									

BESCHOUWINGEN

Gedurende 1982 bezochten 41.849 mensen het visserijmuseum. In 1981 waren dit er 38.325. Het eindcijfer van 1982 betekent dus een stijging van 3.524 bezoekers of van 9% ten opzichte van 1981.

In 1982 bezochten 397 groepen het visserijmuseum. In 1981 werden er 422 groepen ontvangen; een daling dus van 25 groepen.

14.907 mensen maakten deel uit van een groep, dus 36% van het totaal aantal bezoekers bezocht het visserijmuseum in groepsverband. In 1981 was dit 41%. In 1979 nog 44%.

De verhouding groeps-/individueel bezoek evolueert dus verder in het voordeel van de individuele bezoekers.

De daling van het aantal groepen in 1982 is echter niet de enige reden van deze wijzigende verhouding.

In 1982 werden immers 4.538 individuele bezoekers meer geteld dan in 1981. Waar we in 1980 —20.990 en in '81 —22.404 gewone bezoekers noteerden is dat aantal in 1982 tot 26.942 opgeklommen.

Aan 6.946 mensen werd uitleg verstrekt. Groepen kunnen (indien mogelijk) beroep doen op een gids. Ongeveer 17% van het totaal aantal bezoekers was van een gids vergezeld. Dit percentage is gedaald omdat het individueel bezoek gestegen is. 47% van het totaal aantal groepen kreeg uitleg.

Regelmatige klanten zorgden voor 3.405 bezoekers. Enkele begeleiders van deze groepen (zeeklassen Bredene, M.P.I. De Haan, Kindervreugd Antwerpen en Zon en Zee) verstrekten zelf uitleg of hielpen de museumgidsen.

De **avondmarkten,** elke vrijdag gedurende de maanden juli en augustus ingericht door de **Vrienden van het museum** leverden 2.452 bezoekers op.

Het Visserijmuseum werd tevens in de belangstelling geplaatst door het **vragenspel ingericht door de Vrienden van het museum.**

Dit vragenspel ging door van 1 juli tot 31 augustus. Er werden 112 ingevulde antwoordformulieren ontvangen. Om een goed resultaat te behalen bezochten heel wat van deze deelnemers herhaalde malen het visserijmuseum.

Willem LANSZWEERT

Uit „Vrienden van het Visserijmuseum"

VISSERIJ-FOLKLORE-AVONDEN TE OOSTDUINKERKE

De Visserijfolklore-avonden gaan dus weer door in de maanden juli en augustus 1983 en wel op **donderdag 7 juli** (uitzonderlijk) **te 18 uur** in plaats van op vrijdag 8 juli. Vervolgens gaan zij verder door op de vrijdagen, 15, 22 en 29 juli, telkens te 19 uur, alsook op de vrijdagen 5, 12, 19 en 26 augustus, eveneens te 19 uur.

Het bijwonen waard!

'n netten probleem?



BEL YMUIDEN STORES

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

NIEUWE KANTOREN THILLY VAN EESSEL

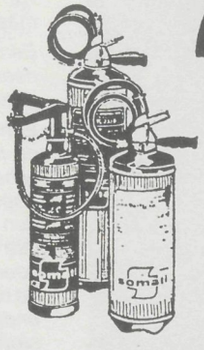
Op donderdag 16 juni 1983, vond de officiële inwijding plaats van de kantoren van nv Thilly Van Eessel in het Atlantic House, Noorderlaan te Antwerpen.

De receptie die bij deze gelegenheid werd aangeboden werd bijgewoond door een driehonderdtal personen uit verscheidene takken van het zakenleven. Bij de plaatselijke prominenten bevonden zich onder meer: de heer Kinsbergen, Gouverneur van de provincie Antwerpen en de heer Huyghebaert, schepen van de haven van Antwerpen.

In zijn toespraak sprak Georges van Eessel, voorzitter van de Raad van Beheer, zijn vertrouwen in de toekomst uit en bevestigde dat de groep Thilly Van Eessel in België zijn regionaal ontwikkelingsgebied wil voortzetten. Naast de kantoren in Brussel, Antwerpen, Luik en Charleroi lopen er nog andere uitbreidingsprojecten, met name in Vlaanderen.

De groep Thilly Van Eessel is een samenbrengen van twee verzekeringsmaatschappijen. De heer Georges Van Eessel is de zoon van de heer Leon Van Eessel, de eigenaar van het belangrijk verzekeringskantoor Leon Van Eessel, gevestigd Oudlaan 26, Antwerpen.

Aan de nieuwe firma onze beste gelukwensen.



— brandbeveiliging in machinekamer

— snelblussers, nazicht en hervulling

— Somati 100 % Belgische firma

— wendt U tot S.V. SCAP

somati

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE



„Rock the boat" zingt Forrest, wij gaan naar huis, naar het volle, het lokkende leven.

REIS (1)

Gaat gij ook op reis?
Ze gaan toch allemaal weg?
Waar zouden wij van 't jaar naartoe trekken? Al hebben we om de zure bete broods, nogal wat rondgetrokken. Non-stop.

We waren al vele keren in 't Kanaal met de geestige separation zones er bovenop. We waren in de Ierse Zee, de West en de Kreeftepit. Maar dàt moogt ge allemaal niet meetellen!

Waar zouden we van 't jaar eens naartoe vliegen? Een mens ***moét*** *er eens uit!*

Naar de Caraïben, aan boord van een groot luxe-passagiersschip, helemaal wit geschilderd, met aan dek niets dan bescheiden, stille matrozen helemaal in wit pak met blauw gestreepte kraag en pantoffels en dikke rubberen zolen. Nu eens niet kloppen en branden en tchiepen en slaan en boren. En allemaal slanke, vriendelijke dames in schitterende twaletten, gepareerd gelik d'hiengsten, met allemaal dure, schitterende bijoes.

En iedere dag pap met zilveren lepels binst dat we door een eeuwig blauwe oceaan zouden stomen. Alle dagen stakelamblet, onder een gloeiende zon. Nu eens niet vayageren aan boord van een stampende, rollende bokker, luidruchtig voortgedreven door een helse daverende machine, maar aan boord van een sneeuwwitte lukse pakketboot met reusachtige schouwen en allemaal verlichte patrijspoorten die geheimzinnig voorbijglijden in de stille, hete tropennacht.

Wie zou ons daarvoor een uitnodiging willen sturen?

Om ons eens te onttrekken aan onze korren, de bokken, de vis en de mazoet.

Maar we dringen ons niet graag op.

Zo zijn wij niet.

REIS (2)

Maar dat voegen we er graag dadelijk aan toe: moest iemand ons inviteren dan zou het moeten zijn voor een hel wit eindeloos strand afgezoomd met groene, lispelende palmbomen, een strand met immer blauw, helder water (zo klaar als petrol) en een nooit aflatende, stralende zon.

Liefst zouden we dan aan dit palmenstrand verblijven in een heerlijk palace met kleurig bebloemde terrassen uitkijkend over de diepe oneindigheid van de eeuwig blauwe oceaan. Een zee zonder mist en zonder wind, alsmaar blauw en warm.

Een lukse palacehotel met allemaal dikke, perzische tapijten, gecapitoneerde smoking-room voor de slanke, blonde dames met de dunne sigarettenpijpjes tussen de lange vingers met de roodgelakte nagels.

Een luxe-hotel met een halfduistere lounge waarin gestyleerde, beschaafde lispelende bescheiden obers bewegen. In de geheimzinnige avondschemering zouden we dan luisteren naar het zachte ruisen van de zwoele tropenwind in de kruinen van de ten hemel rijzende kokospalmen. We zouden – met onze grote proefel van een vissersneus van aan de grijze Noordzee – de zoete geuren van eksotische bloemen opsnuiven. Hart tegen hart zouden we met de allerschoonste uit onze mannendromen luisteren naar de ruisende melodie van de baren, naar de hartstaal van de deep-bloe-sea onder het satijnen uitspansel, met als enige getuigen de stille flikkerende sterren. De pas-de-deux zouden wij uitvoeren.

Waarom zij, de miljardairs en wij niet?

Waarom zij de Eilanden-boven-de-wind of Tahiti en wij de Silverpit of de Beren eilanden?

Waarom zij Copacabana en wij 't Hazegras?

(Vervolg op blz. 23)

't Westerkwartier, 't bosje, 't Oosterhoofd en de duinen van Mariakerke zijn we al moe gezien! Steenmoe!

Al ligt het ons allemaal nauw aan het grote zeemanshart.

Geen enkel kwaad woord daarover. Dat niet!

Maar een mens mag toch eens iets anders hebben?

Waarom niet eens inschepen naar het sentimentele avontuur, het anker lichten bij het ondergaan van de zon, gehoorzamend aan de grote roep van de blauwe verten, gehoor gevende aan de wenkende horizon, aan het kloppende hart?

Waarom niet?

REIS (3)

Goethe zei het: In het leven gaat het niet over geluk.

Maar zo'n reis zou ons heel wat gelukkiger maken. Geef toe dat er nogal wat te zeggen valt over het verschil tussen een bokker van duizend paardekracht op de grijze Noordzee en een reis van duizend en één nacht onder een blauwe hemelkoepel.

Tien bennen gullen, twee bennetjes pollak, vijftien bennen steenschullen, wat grieten en enige bennen schellevis. We zijn ermee maar op reis gegaan. Naar het mooie vlakke land, naar het bruisende, echte, volle leven.

Achter de werven van Zeebrugge. De lucht was niet blauw, 't was koud en de eksotische bloemen waren waarschijnlijk vergaan in de stinkende mazoet.

We moesten nog wat op 't zeetje gaan liggen omdat een lukse passagiersschip uit de haven vertrok. Bestemming, wellicht Polynesië. Op dek zagen we allemaal nette heren en dames, de distinguo van de burgerij, met de goodbye-look.

We hebben een tandje bij gezet en waren met de schemeravond aan de kaai.

In de sasreke waren het niet allemaal slanke dames in witte twaletten.

We zijn blijven plakken bij Matille in 't Kabeljauwtje.

Het viel ons op dat ze een beetje loenste en ze had haar grote voorschoot aan met allemaal vuile plekken.

In het leven gaat het niet over geluk.

Die invitatie hebben we niet gekregen.

We hebben vijf frank in de djoekboks gestoken en geduwd op „Kid Creole en de Coconuts" en we zijn in de zwarte Noordzeenacht de dans aangegaan met Matille – langs de zwarte kant – en we hebben ons hart opgehaald als keuningen.

We gaan maar niet op reis, niet naar de Caraïben, noch Copacabana.

We blijven op 't Hazegras en gaan overmorgen naar de Kreeftepit.

Some hae meat and canna eat.
Some hae nane and want it,
But we hae meat ans we can eat,
So let the Lord be thanked.

ZEE (1)

Zij die hier op die kusten leefden lang voor ons hebben dikwijls gebeefd van angst en schrik toen ze in de verte de rollers zagen aankomen uit de Noordzee en ze hebben zich ongetwijfeld dikwijls afgevraagd of de duinen zouden stand houden tegen de briesende baren. Al wie handen had stormde met hout, stenen, stro, takkebomen, bakken en kisten de duinen en de dijken op.

Onze voorouders hebben lang moeten worstelen tegen de zee. Dante, de Italiaanse schrijver, heeft trouwens die onmenselijke strijd der Vlamingen tegen de zee, in verzen geroemd in zijn meesterwerk „De Hel".

Quale I Fiaminghi tra Guzzante e Bruggia.

Temendo 'l fiotto che in ver lor s'avventa.

Fanno lo schemo, perché 'l mar si fuggia.

Wat wil zeggen:

Zoals de Vlamingen tussen Gent en Brugge.

Verschrikt door de woelige zee die dreigend vooruitspringt, dijken opwerpen om de zee terug te drijven.

ZEE (2)

Wie heeft nu nog weet van een der ergste rampen die onze vissers overkwam in 't jaar 1886. Toen vergingen er niet minder dan 19 schepen tengevolge van storm. Daarbij verloren 165 vissers het leven.

Toen werd er nogal wat gezongen in de kroegen en op de markten en daarvan is het volgende lied overgebleven:

Wie heeft dat ooit op zee weten te gebeuren?

Er was een schip met vierentwintig man.

De masten braken en de zeilen scheurden.

Ze zagen dat allen moesten erin vergaan.

Daar stond een vader al met zijn vijf zonen.

De jongste was nog maar zeventien jaar.

Ze hebben zich met zessen samengebonden.

En zijn te samen zo den diepen ingegaan.

„MATHILDE"

In 't jaar 1862 werd de dienst van het Staatszeewezen alhier opgericht. Deze nieuwe dienst had als opdracht in te staan voor de uitbating van de pakketbotendienst op Dover, de hydrografische dienst te verzekeren evenals de visserijwacht. Reeds in die tijd bestond er dus een visserijwachtschip. Om deze laatste dienst te kunnen uitoefenen naar behoren huurde de Belgische Staat een driemastbank „Mathilde" aan de reder Van Cuyl uit Oostende. Dit schip was in Oostende gebouwd in 1850 en mat 248 ton. Meteen werd aan boord ook een school voor scheepsjongens ingericht.

In 1863 was Jaques Dewilde kapitein.

Toen het oorlog werd in 1914 werd het schip door de Duitse Marine in beslag genomen en als verblijfplaats voor de bemanningen ingericht.

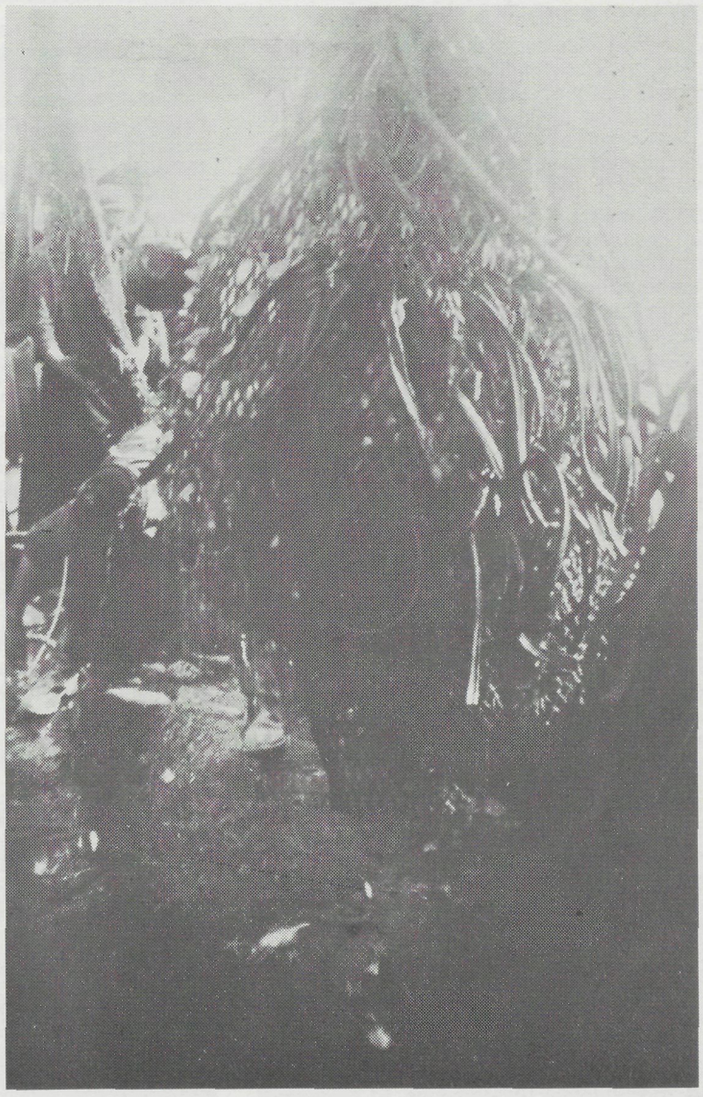
Het was echter voor de Belgische Staat geen groot verlies vermits op dat ogenblik van in beslagneming het schip niet meer gehuurd werd. Des te erger voor reder Van Cuyl.

Inderdaad had de Staat al een ander vaartuig in dienst genomen op 't ogenblik van het uitbreken van de oorlog, nl. de „Ville d'Ostende".

Ook dit schip kende een triestig einde. In oktober 1918 werd het door de Keizerlijke Marine in brand gestoken.

De „Ville d'Ostende" was net als de „Mathilde", een driemastbark, het mat 358 ton, was 33,80 meter lang en 7 meter breed. De maksimum bemanning bestond uit 74 man met inbegrip van de 40 leerlingen. De enige wapens die het schip aan boord had waren een twintigtal geweren.

Commandant Van Schoten voerde het bevel.



Tien bennen grieten, vijftien bennen steenschullen en twee manden wulloks, die slaapt vangt geen vis!

VLAAMSE VISSERS IN ARGENTINIË

Het driemaandelijks tijdschrift door de Vrienden van het Visserijmuseum van Oostduinkerke uitgegeven, heeft in zijn laatste nummer in een interessant artikel van Jacques Beun herinnerd aan het tijdstip van 1948 toen ook in de Belgische visserij een geweldige krisis heerste en velen zelfs uitweken naar de vreemde en vooral naar Argentinië en zelfs Chili.

We laten hierna zijn zienswijze volgen en zouden het op prijs stellen, moesten sommige lezers ons hierover nog meer bijzonderheden en foto's kunnen mededelen, daar we zinnens zijn na de vakantie maandelijks aan de Belgische visserij van 50 en 25 jaar geleden, interessante anekdoten weer te geven.

Wat Jacques Beun omtrent onze vissers in Argentinië weet te vertellen.

Van jaar tot jaar daalt het aantal vissers langsheen onze kust. In 1955 telde men nog 2.271 vissers. In 1965 was dit cijfer gedaald tot 1.901; in 1975 tot 1.439; in 1980 tot 1.269.

Mede hierdoor vervaagt de herinnering aan het feit dat na de tweede wereldoorlog zoveel van onze Oostendse en Nieuwpoortse vissers een nieuw bestaan opbouwden in Argentinië.

Dank zij Maurits Ardaen, uit Oostende, sinds meer dan dertig jaar woonachtig in Mar del Plata, welke op ons verzoek heel wat gegevens bijeensprokkelde, slaagden wij erin volgende bijdrage neer te pennen...

De eerste vissersschepen vertrokken reeds in 1949 naar Zuid-Amerika. Zo vaarde in de lenteperiode „de Vredeman", een houten vaartuig, uit Oostende af (in Argentinië omgedoopt tot „Don Bosco") o.l.v. schipper Hubert Nyville. Onder de matrozen bevond zich Pol Legein uit Nieuwpoort.

Op 25 november 1949 volgde de „Frans Nyville", eveneens een houten vaartuig (omgedoopt tot „Flandria"), o.l.v. schipper Hubert Nyville. Aan boord bevonden zich 34 personen, waaronder de Nieuwpoortse familie Aloïs Bulteel - Maria Calcoen met kinderen Arthur, Emiel, Louis, Cecile, Jeanine en Maria.

Op 1 december 1949 was het de beurt aan de „Montreal", o.l.v. schipper „Figge" Firmin Vandenberghe, met 42 personen aan boord, waaronder „Bey" Vandevelde uit Nieuwpoort en de familie Karel Engelbeen, eveneens uit Nieuwpoort.

Op dinsdag 23 november 1951 vertrokken ineens zeven vissersvaartuigen uit Oostende. Het waren allemaal vaartuigen van de rederij Gabriël Van Iseghem (in Argentinië omgedoopt tot „Compagnie PEMASUR").

Het betroffen de:

- O.332 „Jean Pierre", met Maurits Ardaen, welke op 15 juli van ditzelfde jaar te Antwerpen zijn brevet van kapitein ter lange omvaart had behaald. Hij had tevens de algemene leiding van de vloot in zijn handen.
- O.280 „Nicole" o.l.v. schipper Georges Desomer;
- O.339 „Lux", o.l.v. schipper Vanderwijck;
- O.340 „Christian", o.l.v. de Nederlandse schipper Hans Korff;
- O.341 „Marie-Louise", o.l.v. de Nederlandse schipper Ras Klaas;
- O.343 „Gabriel", o.l.v. de Nederlandse schipper Joop Devries;
- O.344 „August-Nathalie", o.l.v. de Nederlandse schipper Hans Devries.

Aan boord van deze zeven vaartuigen bevonden zich in totaal 102 personen, 51 Nederlanders (19 mannen, 13 vrouwen, 19 kinderen) en 51 Belgen (18 mannen, 13 vrouwen, 20 kinderen). Van de opvarende Nederlanders waren de helft mosselvissers uit de Zuiderzee, wijl de anderen hoofdzakelijk fabrieksarbeiders uit Amsterdam waren.

De O.332 en de O.280 waren schepen van 32 m. lengte en 6,20 m breedte, met motoren Deutz Diesel van 300 PK. De overige vaartuigen hadden een lengte van zowat 26 m en een breedte van 5,80 m en waren uitgerust met motoren M.W.M. 240 PK.

Op woensdag 16 en donderdag 17 januari 1951 legden de Oostendse vissersvaartuigen aan in Mar del Plata.

Deze Oostendse schepen behielden in Argentinië hun oorspronkelijke naam maar kregen wel een andere „matricule-nummer". Zo werd de O.343 „Gabriël" ingeschreven als de M.4243 „Gabriël".

Opmerkelijk is wel dat na al die jaren de meeste Vlaamse vissersvrouwen nog steeds de Belgische nationaliteit hebben bewaard. Heel wat mannen hebben evenwel de dubbele nationaliteit, want in 1967 kwam een Wet tot stand waarbij schippers en hoofdmachinisten de Argentijnse nationaliteit dienden te hebben.

In die beginjaren viste men aan volgende „procenten": de schipper aan 5,30 th; de machinist aan 4,20 th; de stuurman aan 3,50 th; de matrozen aan elk 3 th. Een pesos was toen zowat 5 fr. waard.

Met 600 pesos per maand kon men reeds goed leven. Aan land verdiende een arbeider toen 450 à 500 pesos. Aan huishuur betaalde men gemiddeld 120 pesos per maand. In februari 1953 bijvoorbeeld maakte Maurits Ardaen vijf reizen, welke een totale besomming gaf van 167.652 pesos. In de maand juni 1953 bedroeg de opbrengst, na zes reizen, in totaal 165.368 pesos. Wat ving men er? Merluza (onze Vlaamse vissers in Argentinië spreken van „mooie meiden"), calamars (inktvissen), abadejos (een soort kabeljauw), benevens lagostinos (reuzegarnalen).

Dra waren de Vlaamse vissers in Mar del Plata bekend om hun werkkracht.

De „Compagnie Pemasur" van Van Iseghem, werd binnen de twee jaar, een der sterkste rederijen. In oktober 1953 werd reeds gestart met een fabriek voor vismeel. De opbrengst van de vis voor vismeelverwerking werd als volgt verdeeld: 50 th voor de bemanning en 50 th voor de Compagnie.

Tijdens de nacht werd niet gevist en lag het vaartuig stil. De reden: Merluza – vis gaat bij nacht 25 à 30 vadem van de bodem „zweven", zodat het sleepnet niet kan gebruikt worden.

Bij nacht rust de bemanning dan ook uit, of men vist met de lijn op inktvis. Dit gebeurt met de „potteeras", waaraan 8 à 10 vishaakjes zijn gehecht, en welke men verzwaard met een stukje lood. Het lood wordt gedoopt in fosfoor verf. De opbrengst: de helft voor de bemanningsleden, de helft voor de compagnie.

Heden ten dage, (begin 1983) varen nog steeds twee schepen van de vloot Van Iseghem, nl. de „Gabriel" en de „Marie Louise", zij het dan voor andere reders. Alle andere vaartuigen, ook de Don Bosco, Montreal en Flandria, zijn gezonken, afgebroken of uit de vaart genomen.

Nu vaart men vooral met hektreilers van 400 ton en meer. Deze modernere en grotere vaartuigen zijn thans bemand met Vlaamse schippers, die in de jaren 1952-1958 veelal nog matroos waren. Enkele namen: Willy Klingeman, Robert Hendrycks, beiden uit Oostende, en Herman calcien uit Nieuwpoort, (voor de rederij Argenbel). De Nieuwpoortenaars Arthur, Emiel en Louis Bulteel, allen uit Nieuwpoort (voor de rederij Esdiepa), Ardaen William voor de Compagnie Mellina.

Verder zijn nog aktief als visser: Roger Brackx, Pierre Loghe, René Hendryckx, Hubert Allary, allemaal afkomstig uit Oostende.

Schippers op rust zijn o.m. onze zegsman en schrijver Maurits Ardaen, Frans Westerlinck, Georges Desomer, allen uit Oostende. Schippers die in Argentinië overleden zijn: Pol Legein uit Nieuwpoort, Eduard Vanwetteren, August Ghys. Als machinisten varen nog steeds: Berten Coppens, en Frank Verburgh uit Oostende en Jozef Calcoen uit Nieuwpoort. Op rust zijn: „Emme" Daems en Pierre Hendrycks uit Oostende. Overleden zijn reeds: Jan Allary, Marcel Verburgh, Joe Klingeman, Alfons Hendrycks, Jozef Robyn.

Matrozen die gevolge een ongeval overleden zijn o.a. Dolf Verbiest en Albert Brackx, beiden uit Oostende.

Schipper Hubert Nyville, die al meer dan tien jaar niet meer vaart, is ondertussen eigenaar geworden van een touwslagerij in Mar del Plata, wijl Willem Engelbeen van zijn kant eigenaar is van een drukbeklante viswinkel.

Jacques BEUN

E.E.G.

■ De subsidies voor de bouw van vissersvaartuigen die voorbehouden is voor vaartuigen van 12 tot 24 meter tussen de loodlijnen, zal uitgebreid worden voor vaartuigen tot 33 meter tussen de loodlijnen. Voor bepaalde landen-lidstaten waar grote kotters en treilers troef zijn, is 33 meter nog niet voldoende, zoals voor onze noorderburen en voor de Fransen. Voor België zullen hierdoor praktisch alle nieuwbouwers kunnen geriefd worden, omdat onze vissers en reders, het doorgaans iets minder groot zien. Maar of België daarvoor geld zal krijgen, is wat anders.

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

BARCO

55 JAAR

pvba CAZAUX JVC

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

MAANDAG 27 JUNI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.131	17	104	2.646	773.578
WEST				
O.206	12	214	—	615.896
O.118	12	212	—	611.265
Z.300	10	59	—	379.661
Z.596	16	118	1.968	660.381
Z.499	11	84	—	221.726
Z.296	8	114	2.042	694.476
N.45	10	206	—	524.452
NOORD				
O.83	14	232	2.147	619.474
NOORDZEE				
O.318	10	552	—	1.102.774

DINSDAG 28 JUNI 1983

NOORDZEE				
O.26aO.306	13	523	—	827.510
N.41/N.706	12	567	—	904.826
WEST				
N.40	6	404	—	957.987

WOENSDAG 29 JUNI 1983

WEST				
O.35	11	235	—	609.790
O.134	11	181	—	396.160
KUST				
ARM.6	1	14	194	50.257

Verwachtingen

VRIJDAG 1 JULI

NOORD: O.51 (270 platvis - 30 varia)
KREEFTENPUT: N.723 (120 kreeft - 50 vis)
NOORDZEE: N.752/O.243 (300 m) - O.141/O.369 (450 m)

MAANDAG 4 JULI

NOORD: O.231
KREEFTENPUT: O.123
NOORDZEE: O.135/O.275 - O.114/O.274
WEST: Z.499 - N.597 - O.229 - N.3

DINSDAG 5 JULI

NOORDZEE: O.309/N.719
WEST: Z.502

WOENSDAG 6 JULI

NOORDZEE: O.127/O.303

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 23 JUNI 1983

Z.519	—	100	100	19	510.922
Z.108	N	—	420	12	955.523
Z.402	KRP	—	130	10	505.290
Z.474	K	700	20	3	250.650
					2.222.385

VRIJDAG 24 JUNI 1983

Z.569	KRP	—	180	11	565.727
Z.321	W	700	80	12	602.170
Z.559	KRP	—	90	9	412.628
Z.55	K	300	5	3	121.340
					1.701.865

MAANDAG 27 JUNI 1983

Z.589	W/N	200	170	—	569.994
Z.324	W/N	100	200	—	681.980
Z.576	W/N	200	280	—	763.075
Z.105	N	—	750	—	1.798.381
Z.46	—	2.000	450	—	1.949.050
Z.92	N	—	720	—	1.720.445
Z.43	—	500	120	—	972.937
Z.533	KRP	—	110	—	456.820
Z.582	KRP	—	100	—	450.120
					9.362.802

DINSDAG 28 JUNI 1983

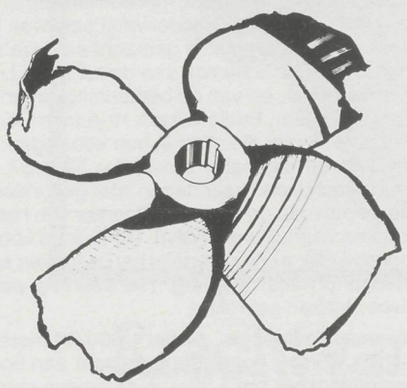
Z.558	KRP	—	80	10	210.335
Z.181	KRP	—	160	11	492.998
Z.89	W	—	420	6	1.095.738
Z.506	W	600	180	12	733.315
					2.532.386

WOENSDAG 29 JUNI 1983

Z.525K	K	200	10	—	91.980
B.5	W	300	230	—	849.761
Z.584	W	150	170	—	556.930
Z.484	W	300	240	—	620.190
Z.60	—	—	600	—	1.422.190
Z.98	—	100	420	—	1.028.360
Z.126	—	600	150	—	937.636
Z.424	—	200	160	—	422.720
Z.560	W	—	20	—	152.500
					6.082.522

VAN VOORDEN GROEP
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATIE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VAN VOORDEN

Vakkundige reparaties aan alle soorten schroeven.
In Nederland en België, vijf vestigingen voor snelle service

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

Reparatie Van Voorden België
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 03-774 20 51

NIEUWPOORT

DONDERDAG 23 JUNI 1983

GARNAAL		
N.700	148 kg.	16.865 fr.
N.782	77 kg.	10.311 fr.

VRIJDAG 24 JUNI 1983

VIS		
N.88	322 kg.	38.090 fr.
N.211	137 kg.	27.026 fr.
N.349	273 kg.	51.671 fr.
N.22	323 kg.	63.599 fr.
N.575	497 kg.	66.031 fr.
N.720	521 kg.	57.673 fr.
N.590	168 kg.	36.238 fr.
N.710	195 kg.	31.609 fr.
N.788	147 kg.	30.464 fr.
GARNAAL		
N.700	73 kg.	10.462 fr.
N.106	47 kg.	6.345 fr.

Negen Kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt hun vangst. De grote tongsoorten kenden een merkelijke prijsstijging en de tong der kleinste sortering een gevoelige prijsdaling. Tong nr 1 kreeg 268 à 276 fr./kg tong nr. 2 294 à 306 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 286 à 299 fr./kg en fruittong of tong nr. 4 235 à 246 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 202 à 208 fr./kg betaald en voor kleine tong 168 à 176 fr./kg. Met het oog op het weekendtoerisme werd door de winkeliers der Westkust een dure prijsnotering voor varia betaald. Grote tarbot haalde 320 à 340 fr./kg, middenslag tarbot 260 à 296 fr./kg, varia 170 à 190 fr./kg en griet 190 à 240 fr./kg. Men kocht de grote pladijs tegen 4100 à 4300 fr. de ben aan, de middenslag- of drielingpladijs tegen 3500 à 3750 fr. de ben en de visjes tegen 2500 à 2800 fr. de ben. Grote zandschar bekwam 2400 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 2000 à 2100 fr. de ben. Voor knorhaan werd 2500 à 3000 fr. de ben opgetekend. Voor de garnaalvaartuigen werd het absoluut geen denderende besomming. Weliswaar kan de prijs lonend genoemd worden, doch de vangsten slinken zienderogen. Zo werd door 2 vaartuigen slechts 120 kg garnaal gelost, hetgeen absoluut ver van rooskleurig mag heten. De bekomen prijs varieerde van 129 tot 135 fr./kg.

MAANDAG 27 JUNI 1983

VIS		
N.346	3.612 kg.	174.202 fr.
N.22	314 kg.	48.130 fr.
N.720	463 kg.	58.804 fr.
N.590	141 kg.	29.421 fr.

N.788	177 kg.	37.505 fr.
N.88	228 kg.	42.002 fr.

Geringe aanvoer op de maandagmarkt. Slechts één Westvaartuig en vijf Kustvaartuigen losten hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 275 à 284 fr./kg en tong nr. 2 318 à 328 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 329 à 340 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 248 à 260 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 210 à 218 fr./kg betaald en voor kleine tong 174 à 192 fr./kg. Middenslag tarbot bekwam 260 à 290 fr./kg, varia 180 à 190 fr./kg en griet 210 à 240 fr./kg. Tongschar werd tegen 90 à 150 fr./kg genoteerd, roodbaard tegen 80 à 85 fr./kg en knorhaan tegen 1200 à 1500 fr. de ben. Grote pladijs kocht men tegen 80 à 85 fr./kg aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 3750 à 4000 fr. de ben en visjes tegen 2200 à 2500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5100 à 5200 fr. de ben geveild en gul tegen 2200 à 4000 fr. de ben. Voor rog die in heel geringe mate werd aangevoerd boekte men 80 à 90 fr./kg. 4000 à 4700 fr. de ben bekwam de grote wijting en 2500 à 2700 fr. de ben de kleine wijting. Voor grote zandschar werd 2400 à 2500 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 2100 à 2250 fr. de ben. De marktprijs voor zeehond werd op 2000 à 2250 fr. de ben gesteld en voor zeehaai op 1000 à 1250 fr. de ben. De aanvoer was te select en te monotoon om van een normale prijsnotering gewag te kunnen maken.

WOENSDAG 29 JUNI 1983

VIS

N.349	225 kg.	50.820 fr.
N.575	524 kg.	75.486 fr.
N.22	144 kg.	31.102 fr.
N.720	238 kg.	45.464 fr.
N.710	125 kg.	24.836 fr.
N.590	69 kg.	13.490 fr.
N.788	118 kg.	31.015 fr.
N.88	112 kg.	19.913 fr.

Het bedrijven van de Westvisserij is momenteel voor de Nieuwpoortse vaartuigen die deze tak der visserij beoefenen niet rendabel. Dit brengt met zich teweeg dat kwestieuze vaartuigen zich verplicht zien andere visgronden op te zoeken. Dit resulteerde dat op de woensdagmarkt geen Westvis aangevoerd werd en enkel acht kustvaartuigen hun vangst losten. Tong nr. 1 haalde 280 à 286 fr./kg en tong nr. 2 324 à 328 fr./kg. Voor de bloktong of tong nr. 3 werd 332 à 340 fr./kg betaald en voor de fruittong of tong nr. 4 246 à 250 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 218 à 230 fr./kg en kleine tong 182 à 186 fr./kg. Middenslag tarbot bekwam 240 à 280 fr./kg, varia 160 à 180 fr./kg en griet 220 à 260 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 75 à 85 fr./kg aan, middenslag- of drielingpladijs tegen 70 à 75 fr./kg en visjes tegen 2250 à 2500 fr. de ben. Tongschar werd tegen 100 à 130 fr./kg geboekt, grote zandschar tegen 2400 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar tegen 1950 à 2150 fr. de ben. De garnaalvisserij was absoluut niet lonend. De vaartuigen slaagden er niet in voldoende garnaal te vangen om een redelijke besomming te kunnen boeken. Zodoende werd het ook een garnaalloze week.

OPENBARE VERKOOP VAN DE Z.579

Zoals bekend greep vorige week zaterdag te Nieuwpoort de openbare verkoop plaats van de treiler N.579 waarvan de rederij in faling werd verklaard. Het is een slag in het water geworden want uit de zeer matige belangstelling kwam slechts één bod van... 50.000 fr. En dat voor een vaartuig dat een verzekerde waarde had van 4.950.000. Het is nu aan de curator om eventueel tot een tweede verkoopdag te beslissen maar het ziet er naar uit dat dit niet zal gebeuren.

EERLIJK IS EERLIJK

In ons vorig nummer hebben wij, in verband met de stranding van de Z.34 „Twilight" o.a. melding gemaakt dat van de 12 flessen cognac die vóór de afvaart werden aan boord genomen, slechts een halve fles werd terug gevonden. Men kon hieruit afleiden dat de crew van de treiler nogal wat onder de kurk zou zijn gegaan maar dat is een foute bedenking. Het is gebleken dat van die twaalf flessen er nadien acht werden terug gevonden maar... die zijn ook al weer foetsie. Onbekenden hebben zich tijdens het weekeind toegang verschaft tot de betrokken treiler en zijn o.a. aan de haal gegaan met bewuste acht flessen cognac. Toch leert een kleine rekening dat tussen de afvaart uit Oostende en, enkele uren later het vastlopen te Nieuwpoort, nog altijd drie en een halve fles cognac sergaent werden gemaakt.

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

VIJF VISSERS UIT LOSSIEMOUTH MET HUN VAARTUIG OMGEKOMEN

Verleden week zijn er 5 bemanningsleden met hun vaartuig die op de rotsen liep, omgekomen. Het vaartuig de „Arcadia" had nog niet lang de haven van Lochinver verlaten toen het ongeval zich voordeed ter hoogte van de „Stoer Point" vuurtoren. Het alarm werd echter slechts de volgende dag in de namiddag gegeven toen een pleziervaartuig ter plaatse stukken wrak opmerkte en dit doorseinde. Onmiddellijk werd door de kustdienst van Stornoway, de reddingsoperaties op gang gezet, met een helikopter van de RAF en de reddingsboot van Lochinver. Duikers werden ter plaatse gebracht en deze vonden weldra de lichamen van de schipper Lewis Smith 43 jaar, en van de bemanningsleden Pat Devine 28 jaar, Eddie Wilson 19 jaar en Gordon Stewart 18 jaar die allen in hun kooi lagen. Het lijk van de eigenaar, Alexander Flett 57 jaar werd slechts een paar dagen later gevonden op de bodem van de zee een 25 meter van het gezonken vaartuig verwijderd. De duikers konden gemakkelijk werken vermits het gezonken schip slechts 8 meter diep lag. Het vaartuig was in twee stukken gebroken.

Volgens de kapitein van het 1.600 Brt metende schip „Gorse Thorn" zou men daar aan boord, verleden week om 1.30 u. in de vroege morgen een zeer zwak noodsein opgevangen hebben, die zich zes maal herhaalde en toen hoorde men moeilijk de woorden „we gaan onder het is de branding". Alhoewel het geen slecht weder was, staat er altijd deining en branding rond de betrokken vuurtoren. De duikers hebben onderwaterfoto's genomen op last van het Brits Departement van Verkeer, dienstig voor het onderzoek van het vergaan van het vaartuig.

Een tragische omstandigheid is wel het feit dat de weduwe van het bemanningslid Pat Devine, zes jaar geleden, op dezelfde plaats, bij het vergaan van het vissersvaartuig de „Sapphire" haar eerste man verloor. Toen gingen er ook 5 mensenlevens verloren. Weduwe P. Deman huwde haar tweede man, negen maanden geleden.

GETIJEN TE OOSTENDE

JULI

		(1)	(2)	(3)	(4)
	1 vrijdag	0453	443	1119	093
		1701	434	2352	071
	2 zaterdag	0533	432	—	—
		1741	422	1202	108
LK	3 zondag	0620	426	0034	090
		1829	414	1250	125
	4 maandag	0713	423	0126	107
		1927	412	1347	138
	5 dinsdag	0815	425	0223	117
		2033	417	1449	141
	6 woensdag	0919	431	0327	115
		2138	429	1553	132
	7 donderdag	1021	442	0428	103
		2238	446	1654	113
	8 vrijdag	1114	456	0525	086
		2332	466	1750	090
	9 zaterdag	—	—	0616	070
		1205	472	1844	069
NM	10 zondag	0024	487	0704	060
		1251	487	1935	051
	11 maandag	0112	503	0752	054
		1336	499	2025	036
	12 dinsdag	0202	513	0841	053
		1424	505	2118	024
	13 woensdag	0254	515	0931	055
		1514	503	2211	015
	14 donderdag	0347	508	1023	060
		1604	495	2306	013
	15 vrijdag	0441	496	1114	069
		1657	481	2359	020
	16 zaterdag	0536	479	—	—
		1752	464	1205	082
EK	17 zondag	0633	461	0052	035
		1850	446	1302	097
	18 maandag	0734	444	0149	055
		1954	432	1407	109
	19 dinsdag	0840	431	0250	075
		2104	424	1514	114
	20 woensdag	0947	425	0353	088
		2212	425	1622	109
	21 donderdag	1048	427	0454	094
		2313	435	1724	098
	22 vrijdag	1139	436	0548	095
		—	—	1818	085
	23 zaterdag	0004	448	0633	095
		1222	448	1904	073
VM	24 zondag	0045	461	0714	093
		1300	462	1945	063
	25 maandag	0124	473	0750	088
		1336	474	2023	054
	26 dinsdag	0200	480	0826	082
		1412	481	2101	046

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	27 juni		28 juni		29 juni	
Lappen	286	300	292		.....	
Grote	290	311	.....		.....	
3-4	286	300	286		.....	
Bloktongen	211	216	240		.....	
Vóór-kleine	185	201	200		.....	
Kleine	165	171	188		.....	
Slips	150	185	161		.....	

ZEEBRUGGE

Grote	306	320	303		290	
Bloktongen	329	356	350		349	350
Fruittongen	304	335	344		345	
Schone kleine	208	246	238	250	239	243
Kleine	169	208	208		184	185
Tout petit	163	201	189		185	
Slips	170	175	176		176	

NIEUWPOORT

Tong I	275	284	.....	280	286
Tong II	318	328	.....	324	328
Tong III	329	340	.....	332	340
Tong IV	248	260	.....	246	250
Tong V	210	218	.....	218	230
Kleine tongen	174	192	.....	182	186

PLADIJS

OOSTENDE

	27 juni		28 juni		29 juni	
Platen	50	56	54		.....	
Iek (groot-klein)	32	51	49		.....	
Derde slag	32		45		.....	
Platjes	.....		32		.....	

ZEEBRUGGE

I	40	46	43	46	40	50
II	46	49	48	51	48	47
III	49	53	50	52	49	53
IV	38	42	40	44	41	45
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	80	85	.....		75	85
Platjes	44	50	.....		45	50
Drielingen	75	80	.....		70	75

OOSTENDE - DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN

SCHEPEN

Voor de week van 3.7 tot 9.7.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 3 en 4.7.83
- Dagelijks te 06.35 u., behalve op 9.7.83
- Op 9.7.83 bijk. afv. te 10.45 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 3.7.83
- Dagelijks te 06.00, te 08.00 en te 18.00 u.
- Dagelijks te 12.00, te 15.00 en te 20.00 u., behalve op 9.7.83
- Op 9.7.83 bijk. afv. te 21.00 u.

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

Afvaarten uit Dover Western Docks:
- Dagelijks te 11.40 en te 15.30 u.
- Dagelijks te 18.30 u., behalve op 9.7.83

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :
- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 16.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 3.7.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 3 en 4.7.83

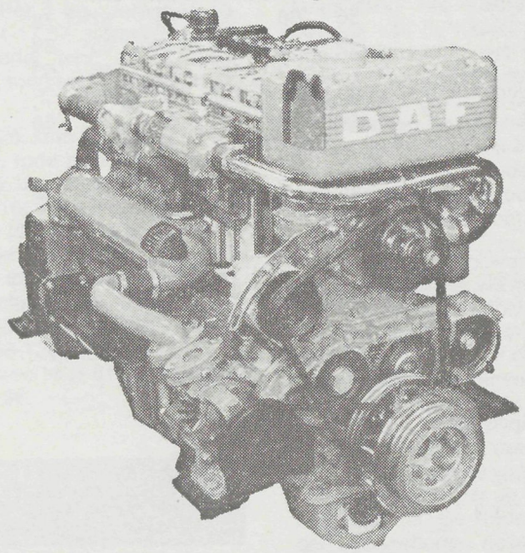
Afvaarten uit Folkestone :
- Dagelijks te 23.55 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :
- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, te 16.35 en te 19.40 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :
- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Nieuwpoort
	27 juni	27 juni	28 juni	28 juni	29 juni	29 juni	27 juni	29 juni
Tarbot grote	224 273	318 339	.....	357	.....	379	.....	.....
Tarbot middel	157 258	236 269	172	348	.....	.....	269 290	240 280
Tarbot klein	137 199	199 228	.....	249	.....	266	180 190	160 180
Griet groot	.....	253 259	.....	.....	.....	256	210 240	220 260
Griet middel	.....	211 225	.....	239	.....	.....	.....	.....
Griet klein	.....	112 194	.....	.....	.....	164	.....	.....
Schelvis groot	46	.....	44 38	.....	29 54	.....	.....	.....
Schelvis middel	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	46 52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	27	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	35 58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	96-119	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	112 119	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	87 97	112 113	111	106	82	85 90	.....
Tilten	92 115	90 94	108	106	.....	.....	85	.....
Scherpstaart	72 81	100 114	90	116	.....	116	85	.....
Halve mans	80 97	64 67	.....	68	.....	76 77	80	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	37 44	24 45	74	42	.....	24 26	.....	.....
Kabeljauw	62 83	74 89	56 74	79 81	40 61	99	102 104	.....
Gul (groot)	56 66	60 74	57 78	69 72	50	74	80	.....
Gul (middel)	41 62	45 51	55 69	42 51	42	48 50	44	.....
Gul (klein)	.....	23 32	46 53	26 32	38	31 23	.....	.....
Hozemondhamme	100 275	100 272	283	.....	.....	99 268	.....	.....
Wijting groot	46 74	56 62	40 66	56 61	29 45	.....	80 94	.....
Wijting klein	.....	18 24	38	18 24	.....	.....	50 54	.....
Schar	.....	18 24	.....	18 22	.....	19 20	45 50	40 50
Steenschol	68 100	24 76	29 86	12 77	.....	17 59	.....	.....
Zeehaai	.....	50 54	.....	61 64	.....	49 50	20 25	18 22
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	26 39	.....	.....	.....	27	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90 150	100 130
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	50 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	210 296	.....	.....	.....	250 324	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	132	.....	.....	.....
Vlaswijting	55 76	.....	.....	.....	39 52	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	21 36	18 22	.....	18 22	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 12	10 15
Rode Poon (roobaard)	35	40 43	.....	18 26	.....	.....	80 85	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	6	.....	6	.....	6	24 30	40 50
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	20 24	.....	18 26	.....	19	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 20 juni werd aangevoerd: 6.430 kg. tong, 125 kisten tarbot en griet, 1.074 kisten kabeljauw, 105 kisten schelvis, 163 kisten wijting, 1.271 kisten schol, 64 kisten schar, 12 kisten makreel en 188 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: heilbot 7,70, tarbot 14,89-13,73, grote tong 17,99-16,21, grootmiddel tong 16,12-14,41, kleinmiddel tong 11,19-10,27, tong één 11,21-10,38, tong twee 10,18-9,60.

Per 40 kg.: haai 132-114, rode poon drie 114-41, krab 55-35, steenbolk 56-52, poontjes 40-26, schartong 86, tarbot 560-372, griet 568-424, kabeljauw één 218-154, kabeljauw twee 188-140, kabeljauw drie 160-130, kabeljauw vier 148-122, kabeljauw vijf 146-70, schelvis twee 92, schelvis drie 104-81, schelvis vier 92-76, schol één 152-134, schol twee 150-138, schol drie 142-122, schol vier 122-82, schar 78-44, wijting drie 108-34, makreel twee 76-52, tongschar 248-81, wolf 132-112.

Aan de dinsdagmarkt van 21 juni werd aangevoerd: 820 kg. tong, 3 kisten tarbot en griet, 97 kisten kabeljauw, 315 kisten wijting, 19 kisten schol, 29 kisten schar, 5 kisten makreel en 77 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 17,69-17,23, grootmiddel tong 15,60-15,05, kleinmiddel tong 11,92-11,29, tong één 11,07-10,65, tong twee 9,75-9,47.

Per 40 kg.: tarbot 448-420, griet 501-375, kabeljauw vier 172, kabeljauw vijf 80-57, schol één en twee 196-180, schol drie 180-168, schol vier 132-100, wijting drie 72-33, bot 28-20, rode poon één 202, rode poon twee 214, rode poon drie 112-68, makreel twee 81-70, schar 92-50, poontjes 26, inktvis 292.

Aan de woensdagmarkt van 22 juni werd aangevoerd: 1.390 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 76 kisten kabeljauw, 140 kisten wijting, 78 kisten schol, 55 kisten schar, 5 kisten makreel en 88 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 15,40-14,66, grote tong 18,89-17,29, grootmiddel tong 16,71-15,18, kleinmiddel tong 12,88-11,95, tong één 12,30-10,64, tong twee 9,57-9,24 en zalm 16,40.

Per 40 kg.: tarbot 568-425, griet 531-365, kabeljauw één 184, kabeljauw twee 192, kabeljauw drie 190, kabeljauw vier 200-170, kabeljauw vijf 168-69, schol één 130, schol twee 162, schol drie 172-140, schol vier 122-84, wijting drie 77-46, schar 76-30, steenbolk 64-52, makreel twee 88-76, horsmakreel 20-19, krab 122, wulken 30, bot 26-14, rode poon één 202-190, rode poon twee 156-120, rode poon drie 160-110.

Aan de donderdagmarkt van 23 juni werd aangevoerd: 1.100 kg. tong, 14 kisten tarbot en griet, 146 kisten kabeljauw, 135 kisten wijting, 100 kisten schol, 36 kisten schar en 80 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 18,00-14,87, grote tong 18,31-17,63, grootmiddel tong 15,68-15,18, kleinmiddel tong 13,54-11,00, tong één 12,40-10,62, tong twee 11,76-9,20.

Per 40 kg.: tarbot 566-412, griet 544-398, kabeljauw twee 210, kabeljauw drie 184-180, kabeljauw vier 170-142, kabeljauw vijf 140-65, schol twee 184, schol drie 165-142, schol vier 114-92, schar 96-55, tongschar 145, wijting drie 81-42, rode poon een en twee 252, rode poon drie 212-200, bot 26-15, steenbolk 65-40.

Aan de vrijdagmarkt van 24 juni werd aangevoerd: 5.040 kg. tong, 63 kisten tarbot en griet, 883 kisten kabeljauw, 625 kisten schelvis, 342 kisten wijting, 524 kisten schol, 94 kisten schar, 20 kisten makreel en 251 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 16,15-14,62, grote tong 19,24-17,57, grootmiddel tong 16,35-15,49, kleinmiddel tong 12,77-10,97, tong één 12,69-10,67, tong twee 11,99-9,20 en zalm 19,78.

Per 40 kg.: haai 104-26, krab 30-20, steenbolk 31, horsmakreel 52-9, rode poon drie 214-52, poontjes 29-26, bot 26, kleine kreeft 512, tarbot 607-420, griet 588-416, kabeljauw één 140-104, kabeljauw twee 192-130, kabeljauw drie 152-130, kabeljauw vier 150-118, kabeljauw vijf 132-41, schelvis twee 81, schelvis drie 132-80, schelvis vier 70-59, schelvis drie (dicht) 48-44, schelvis vier (dicht) 38-34, schol één en twee 168-140, schol drie 158-120, schol vier 116-88, wijting drie 80-33, makreel twee 81-21,60, schar 80-43, tongschar 230-96.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 20.6 t/m 24.6.1983.

Door 90 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
89.868 kg.	Tong	ƒ 342.024,05	ƒ 11,45
10.890 kg.	Tarbot	ƒ 142.722,49	ƒ 13,11
95.945 kg.	Schol	ƒ 303.550,43	ƒ 3,16
41.830 kg.	Kabeljauw	ƒ 108.390,56	ƒ 2,59
2.218 kg.	Griet	ƒ 25.849,25	ƒ 11,65
14.500 kg.	Schar	ƒ 22.910,04	ƒ 1,58
8.690 kg.	Wijting	ƒ 11.701,85	ƒ 1,35
169.397 kg.	Diversen	ƒ 721.806,51	
373.338 kg.		**ƒ 1.678.955,18**	

NEDERLAND

■ Een nieuwe Hollandse primeur, na de maatjesharing bezorgt ons de opening van het mosselseizoen op vrijdag 8 juli e.k. zodat de liefhebbers van deze andere Hollandse roem, eveneens aan hun trekken zullen komen. In feite zijn er slechts een goede twee maand overgegaan tussen het verlopen en het nieuw mosselseizoen. Verleden jaar was er, vooral dan in Nederland, een overvloed aan goede mosselen met een ruim vleesgewicht. Eén der beste mosseljaren zo te zien.

■ De mosselveiling te Yerseke in Nederland is er opnieuw een stap op vooruit gegaan, dank zij het electronisch inschrijfsysteem dat de inschrijving per briefje vervangt. De burgemeester van Yerseke H. de Boer, was present om het elektronisch inschrijvingssysteem de eerste beurt te geven, dit in het bijzijn van heel wat handelaars, kwekers en prominenten uit de Zeeuwse mosselsektor. Bij gelijke hoogste prijs komt de lading toe aan diegene die het eerst zijn prijs ingedrukt heeft. Vroeger, nadat de briefjes met de prijs aan de veilingmeester overhandigd werden, moest er, tussen diegenen die toevallig een gelijke hoogste prijs ingestoken hadden, de lading verloot worden.

■ In de week-ends van 18 en 25 juni werd in het Nederlandse Volendam, onder zeer grote belangstelling het lustrum van het 200-jarig bestaan van de haven gevierd. Wij zien altijd met bewondering neer hoe men in Nederland aan oude geplogenheden houdt en deze in herinnering brengt. Langs de kade konden de talrijke bezoekers kennis maken met de oude vissersambachten terwijl in de haven, de Volendamse vloot met vaandeltjes versierd en uitgedost was, en een vlootschouw plaats vond. Waar zijn wij Belgen om hetzelfde te doen?

■ Maaskant scheepswerf Bruinisse levert op zaterdag 2 juli de nieuwe mosselkotter Y.73 „Mytilus" af aan de eigenaar Zuydweg-Riedijk uit Yerseke. Er zal eveneens een proefvaart plaats grijpen met heel wat genodigden aan boord. Ook de mosselkottervloot zit in Nederland niet stil en er is reeds aardig wat gemoderniseerd.

■ Drie Nederlandse vaartuigen werden door de „Marjolène" vedette van het Franse Zeewezen, opgebracht en naar de haven van „La Pallice" overgebracht. De Nederlandse vaartuigen deden aan verboden visserij, namelijk met verboden vistuig ter hoogte van de Franse vissershaven La Rochelle. Deze visserij is er slechts toegelaten voor vaartuigen van minder dan 70 Brt en/of maksimum 300 Pk. Het handelde zich hier over de vissersvaartuigen „Elizabeth", „Hessel Van-den-Berg" en „Relinquenda", allen uit Den Helder. Voor de Fransen was het eens een verandering van dekor, tot nog toe waren het bijna zonder uitzondering Spaanse vissersvaartuigen die opgebracht werden.

■ De voorzitter van de Nederlandse Organisatie van Rand- en IJsselmeervissers, de heer Van der Linde, heeft berekend dat het aanleggen van de Markerwaard-polder door inpoldering van het Markermeer, 150 vissers zal broodloos stellen en nogmaals 500 mensen aan land. Dit zou een loonderving van 4,4 miljard B.fr. betekenen. 600 mensen aan land schijnt ons veel, ook al als we de toeleveringsbedrijven en scheepsbouw en herstellingsbedrijven mede rekenen. Dit geeft een gemiddelde van 6 miljoen B.fr. per werknemer voor de 750 werkkrachten.

VAN HET E.E.G.-FRONT

E.E.G.

■ De Deense Minister voor de visserij heeft de opheffing gevraagd van de kabeljauwvisserij in de wateren van Groenland, behalve voor de Groenlandse vaartuigen zelf. Dit zou een zware slag betekenen voor de West-Duitse visserij, die er 7 duizend ton kabeljauw mag vissen. Meteen zou er dan een kompensatiekwotum kabeljauw voor de Duitsers in de Noordzee dienen gezocht, waardoor het aandeel van de andere lidstaten evenredig zou dienen verminderd te worden.

■ Het is wel opvallend dat de drie sterke E.E.G.-ministers die er op 25 januari van dit jaar, het gemeenschappelijk visserijbeleid doorkregen, namelijk de West-Duitser Ert, de Britse Peter Walker en de Franse Louis Le Pensec, er thans door regeringswisseling alle drie niet meer bij zijn. Is dit een slecht voorteken dat reeds in de bijeenkomst van 20/21 juni aan de oppervlakte is gekomen?

■ Griekenland zal voor de volgende zes maanden vanaf 1 juli het voorzitterschap in de E.E.G.-Raad van ministers overnemen. Men vreest dan ook dat er geen vorderingen zullen gemaakt worden onder het voorzitterschap van de Grieken omdat deze ter zake over te weinig ondervinding beschikken. Griekenland is inderdaad nog maar anderhalf jaar terug tot de E.E.G. toegetreden.

■ Volgens de nieuwe E.E.G.-voorstellen wat betreft de opdeling van de algemene kwota voor de landen-lidstaten, dit in verband met 1983, zou België percentsgewijs het meest verliezen ten overstaan van het voorgaand jaar, namelijk een teruglopen van de nationale kwota in kabeljauweenheid uitgedrukt met 15%! Hierna komt Ierland met 14%, Nederland met 11,6%, Groot-Brittannië met 9%, Frankrijk met 8% en Denemarken met 2%. Alleen West-Duitsland zou bijwinnen, namelijk 7,7%! Deze percentsgewijze vermindering is het gevolg van een kleiner algemeen totaal kwota met 6%, op de makreelkwota eveneens uitgedrukt in kabeljauweenheden.

■ Aan de Spaanse minister van Buitenlandse Zaken, werd door de West-Duitse minister van Buitenlandse Zaken na afloop van de bijeenkomst van de ministers te Luxemburg een dokument overhandigd, dat betrekking heeft op visserijgebied met de toetreding van dit land tot de E.E.G. Het behandelt de voorwaarden waaraan Spanje zich dient te onderwerpen, kwa sterkte van de visserijvloot en kwa toegelaten vangstgebieden. Wat ook de aangewezen vangstgebieden en de toegelaten kwota zullen zijn, weten we bij voorbaat, dat we hier ook al zullen te doen hebben met een dwarsligger, de zoveelste dan.

■ We geven hieronder een bloemlezing uit de opwerpingen van de visserijministers of die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, voor wat nog maar alleen de haring betreft. Alle ministers beklagen zich er over, dat het voorstel van de Commissie om 25 duizend ton haring toe te kennen aan Noorwegen en daarenboven om nog eens 6 duizend ton, buiten de kwota, te weinig overlaat voor de eigen vloten. De nieuwe Britse visserijminister Jopling beweert dat de 28% voor Groot-Brittannië, zijnde 23.600 ton, niet volstaat. De Denen weigeren zelfs maar te onderhandelen op basis van de 9% van het haringkwotum, hetgeen 7.600 ton vertegenwoordigt. Volgens de Fransen staat het hen toegekend kwotum van 15.600 absoluut niet in verhouding tot hun traditionele haringrechten in de Noordzee. Ook onze eigen staatssekretaris kan niet akkoord gaan met wat België aangeboden wordt. Er is volgens hem maar één mogelijkheid, namelijk het totaal haringkwotum optrekken ofwel de haringvisserij beperken in duur en netmazen.

■ We vernemen dat de reden waarom aan Noorwegen 25 duizend ton met daarbij nog eens 6 duizend ton haring toegekend wordt, als een soort kompensatie aangezien wordt voor wat de Denen illegaal aan jonge haring weggevist hebben in het Noorse gedeelte van de Noordzee in 1982/83. Hun illegale visserij zou ver boven de honderd duizend ton bedragen.

■ Om tegemoet te komen aan de verzoeken van de landen-lidstaten die niet akkoord gaan met wat hen aan kwota voor de makreelvisserij aangeboden wordt, werd door de Commissie het totaal vangstkwotum verhoogd van 258 tot 288 duizend ton. Hiermede zou voor de Britten hun aandeel van 151 duizend tot 161 duizend opgetrokken worden. De officieel aangegeven vangstcijfers van makreel door de Britten (en we drukken op officieel) bedroegen echter voor 1982 zowat 220 duizend ton. Voor 1983 zou, niettegenstaande het optrekken van het totaal kwotum, het aandeel van de Britten nog altijd 60 duizend ton lager liggen, dan de officiële aangegeven vangstcijfers voor 1982. Een onmogelijke taak voor de nieuwe Britse minister voor de visserij Jopling om met dit voorstel naar de Britse makreelvisser te gaan!

■ De E.E.G.-bijeenkomst van de ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben en die op 20/21 juni doorging, heeft slechts 4 uur geduurd en werd uitgesteld omdat elk land zoveel problemen en moeilijkheden naar voor bracht, dat de voorzitter na enkele uren het onmogelijke van de taak van de bijeenkomst, om tot een overeenkomst te komen, inzag. Er werd zeven jaar vergaderd en bijeengekomen om tot een gemeenschappelijk visserijbeleid te komen en algemene kwota vast te stellen, om dan bij de eerste vergadering, nadat zogezegd alles in kannen en kruiken was, terug hopeloos verdeeld tegenover elkaar te staan. Het zal op 4 juli wel terug een maat voor niets worden, wat de onderverdeling per lidstaat van de totale te vangen kwota betreft.

■ Gezien het tot geen overeenkomst kwam te Luxemburg tussen de ministers voor de visserij met betrekking tot de onderverdeling van de totale E.E.G.-kwota, wordt er voort gevist op basis van de kwota voor 1982. Gezien de kwota voor 1983 minder groot zijn, houdt dit echter in, dat men deze zal bereiken vóór het einde van het jaar en normaal dan de visserij zal moeten stil gelegd worden. Ondertussen komt het er op aan, zoveel mogelijk binnen te rijven.

Willy Hay, de voorzitter van de machtige Schotse Redersfederatie, meent het ook aldus, dat men best de kwota voor 1983 laat vallen, voortvist op deze van 1982 en onmiddellijk de onderhandelingen begint voor de kwota 1984.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

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

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur	**Torhoutsesteenweg 332, Oostende**
Dedecker O.	**Torhoutsesteenweg 442, Oostende**
Dirix	**Spaarzaamheidstraat 1, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Kapellestraat 65, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Ad. Buylstraat 33, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Alf. Pieterslaan 9, Oostende**
Internationale Boekhandel	**Th. Van Loostraat 26, Oostende**
Lievens M. Fr.	**Koninginnelaan 39, Oostende**
Saelens	**Langestraat 95, Oostende**
Thoon G.	**Voorhavenlaan 179, Oostende**
Van Belle J.	**Stuiverstraat 422, Oostende**
Algemene Lektuur	**Duinenstraat 302, Bredene**
Berten M.	**Buurtspoorwegstraat 48, Bredene**
Bolle G.	**P. Elisabethlaan 72, Bredene**
Paulus	**Vosseslag 123, De Haan**

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete	**Heiststraat 71, Zeebrugge**
Alg. Lektuur	**Knokkestraat 118, Heist**
Vanderveen A.	**Vlamingstraat 22, Heist**
Verstappen	**St. Antoniusstraat 45, Heist**
Wicke	**Stationsplein 2, Knokke-Heist**

AAN DE WESTKUST:

Vermote	**Langestraat 127, Nieuwpoort**
Vandenbruwaene	**Pyliserlaan 25, Koksijde**

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

■ In het eerste kwartaal van 1982 bedroeg de IJslandse vloot 841 vaartuigen, zonder rekening te houden met de boten. Dit is, praktisch hetzelfde getal als één jaar terug, maar de brutotonnage staat toch 3.200 ton hoger en bedraagt nu voor deze 841 vaartuigen bijna 112 duizend Brt., hetzij een gemiddelde van 133 Brt. per vaartuig.

■ Waardevolle walvistanden werden bij een walvisvangstmaatschappij in Hvalfjordur in IJsland gestolen. Het gaat hier niet alleen om waardevol materiaal maar tevens om tanden van een walvissoort die thans totaal beschermd wordt en dus eveneens hierdoor een bijkomende waarde bekomt omdat de vangst niet meer toegelaten wordt. IJsland heeft anderzijds de besluiten van de Internationale Walvisvaartkommissie aanvaard, waarbij, vanaf 1/1/'86 een totaal embargo op de walvisvangst van alle soorten gelegd werd.

■ In IJsland werd in 1981 reeds 16,6% van de waarde van de uitgevoerde produkten opgeslorpt door verschuldigde interesten op buitenlandse leningen. In 1983 voorziet men, dat dit 21,4% zal worden. Voor het ogenblik bedraagt de buitenlandse schuld van IJsland rond de 50% van het nationaal brutoprodukt! Men zou moeten besluiten dat de eierkoeken die de uitbreiding van de visserijlimieten tot 200 zeemijl, dit land zou gebracht hebben, niet gans tot hun recht zijn gekomen. IJsland kan zich echter troosten, want het is praktisch nergens veel beter en heeft het ongelijk zoals Holland haar vloot te snel te hebben uitgebreid.

■ De nieuwe regeling, tussen IJsland en België in verband met de bilaterale visserijovereenkomst een paar jaar terug ondertekend en waarvan de Rederscentrale indertijd zo graag het vaderschap opnam, heeft zeker geen windeieren gelegd voor onze IJslandvissers. Inderdaad wordt hen nu, al naar gelang de jaargetijden, telkens deze visvangstgebieden toegewezen die ondertussen, ofwel leeg gevist zijn, ofwel door de uitzwermende vissoorten verlaten werden. Geen wonder dat, door wat ons nog rest van onze IJslandvloot, de visserij nog zelden op IJsland zelf bedreven wordt.

■ IJsland kreeg een nieuwe regering, samengesteld uit de progressieve (linkse) partij en de onafhankelijke partij. Een eerste maatregel vanwege de nieuwe regering was een officiële waardevermindering van de munt met liefst... 16%. Normaal zou de uitgevoerde IJslandse vis nu gemakkelijker moeten verkopen.

■ Het visbestand van de rode poon, die niet zozeer tot de verbeelding van de IJslandse vissers spreekt, waar het hoofdzakelijk voor hen om de kabeljauw te doen is, vertoont een merkelijke aanwas en verhoging in de aanvoeren. Gelukkig is Japan een late, maar een goede afnemer van de filets van rode poon geworden sinds een paar rederijen, op zee zelf, overgegaan zijn tot het verwerken van deze vis in repen. Hierdoor is de versheidsgraad van deze filet en ook de rode kleur, wat bijzonder de Japanner welgevallen is, aanzienlijk toegenomen.

■ Alleen reeds in de eerste drie maanden van dit jaar is de aanvoer van rode poon door IJslandse schepen in de IJslandse visafslagen met 25% toegenomen. Niettegenstaande men in 1982 zowat 115 duizend ton aanvoerde tegenover een vooropgezet cijfer door de biologen van amper 60 duizend ton, wordt deze vissoort in IJslandse wateren nog altijd als onderbevist aangezien.

■ De uitvoer van IJslandse stokvis kreeg in 1982 een ernstige klap. IJsland had een bloeiende exportmarkt opgebouwd in Nigeria waar in 1981 nagenoeg 18.000 ton van de totale IJslandse produktie van 19.000 naar toe ging. Bij gebrek aan buitenlandse deviezen vooral door de gevoelige verminderde Nigeriaanse olieafzet, waardoor ook Nederland in zijn uitvoer van diepbevroren makreel, klappen kreeg, kon Nigeria echter geen buitenlandse produkten meer invoeren, of in zeer beperkte mate. Aldus beliep de uitvoer van stokvis naar Nigeria in 1982 slechts 3.600 ton. Anderzijds nam Nigeria ook de ganse IJslandse uitvoer van gedroogde viskoppen op, namelijk 760 ton. Ook hiervan werden er in 1982 nog slechts 630 ton opgenomen.

■ In 1982 werd voor de eerste maal een hoeveelheid kabeljauwlevers door IJsland aan de Sovjet-Unie geleverd, terwijl in december 1982 een overeenkomst met Rusland werd ondertekend voor de levering van groter partijen, samen met een kontingent specerijharing.

■ Marine-biologen hebben berekend dat de Noors-IJslandse stock haring in de Noord-Atlantiek, eens 's werelds belangrijkste was. Deze haring schoot kuit in de lente, en de stock kuitschietende haring werd geschat op minstens 10 miljoen ton! En toch kregen de grote seiners, vooral dan de Noorse, op het laatst van de vijftiger-jaren en de eerste jaren van 1960, het gedaan om deze stock bijna uit te roeien zodanig, dat in 1967 en 1968 nog slechts een deeltje kon opgevist worden van de ruime vangsten uit de voorgaande jaren. Het praktisch verdwijnen van deze stocks was één van de zwaarste klappen voor de vismeelindustrie uit Noorwegen en IJsland.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.**
   Door Gaston en Roland Desnerck.
   Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.

2. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.**
   Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Verzendingskosten 120 fr. (België)
   Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)

3. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.**
   Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
   Verzendingskosten 120 fr.
   Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.

4. **Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.**

5. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981.**
   Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.

6. **Moderne Autosnelwegenkaart van België.**
   Prijs 200 fr. en 11 fr.verzendingskosten

7. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**
   Verschillende soorten zeevis.
   Schaal- en weekdieren.
   Prijs 488 fr. + 84 fr. verzendingskosten.

8. **„Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
   Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.

9. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**
   Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.

10. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**
    Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

11. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**
    Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IJSLAND

■ In zijn inleiding van het IJsland-Visserijjaarboek 1983, wijst de heer Steingrimur Hermansson, minister voor de visserij, er op dat de IJslandse visserij minstens nog voor twee tot drie jaar voor moeilijkheden zal staan. Dit vooral voor de vismeelindustrie, vanwege de totale teruggang van de kuitschietende biomassa van de lodde (capelin), waarvan andere jaren één miljoen ton werd aangevoerd. Ook de kabeljauwstand is onder de verwachtingen gebleven, vooral dan de jaarklasse 1976 die zo veelbelovend was en een echte tegenvaller geworden is, hetgeen tot nog toe voor de marinebiologen nog altijd een raadsel is gebleven. Van het 450.000 ton toegekend kabeljauwkwotum voor 1982 werd er dan ook maar 370.000 ton aangevoerd. De visaanvoer in 1982 lag dan ook 16% lager dan in 1981.

■ Men is in IJsland nog altijd de mening toegedaan, dat voor de thans beschikbaar gestelde kwota, de IJslandse vloot te groot is. De IJslandse vloot telt voor het ogenblik nog altijd 840 treilers met meer dan 110 Brt. Hieronder 102 grote hektreilers en 50 grote treilers voor de visserij op de lodde voor de vismeelfabrieken. Heel wat van deze laatste schepen, en vooral purseseiners, hebben zich dan op een andere visserij ingesteld waar reeds een teveel aan ingezette vaartuigen bestond. De IJslandse regering heeft zich dan ook verplicht gezien een politiek te volgen gericht om de sterkte van de vloot, niet alleen binnen de perken te houden, maar zelf terug te brengen. Anderzijds is IJsland zeer streng wat de toepassing van de netmaaswijdten betreft, die, onder meer voor kabeljauw, op 15,5 cm. bepaald zijn.

■ In 1982 was de Ijslandse productie aan vismeel slechts 50.000 ton tegenover 147.000 ton het voorgaand jaar. Slechts 8.500 ton visolie werd er geproduceerd tegenover nog 78.000 ton in 1981. Dit is natuurlijk een gevolg van het verbod op de loddevisserij, die in 1982 uitgevaardigd werd wegens de felle overbevissing in de voorgaande jaren. In het seizoen 78/79 werd nog 965.000 ton aangevoerd. Voor 1981 werd dit 640.000 ton en in 1982 slechts 13.000 ton.

■ In IJsland zal men de mogelijkheden bestuderen voor een visserij op de „calmar", de pijlinktvis. Noorwegen heeft reeds deze visserij opgewerkt tot 10.000 ton en ook rond de westelijke eilanden van IJsland moeten er mogelijkheden zitten voor een dergelijke visserij. Dit zou anderzijds de druk van de vaartuigen op andere vissoorten kunnen doen verminderen.

GROOT-BRITTANNIË

■ Het visverwerkingsbedrijf „Mac Fish Factory" uit Grimsby ziet zich verplicht haar deuren te sluiten als een gevolg van overproduktie. Hierdoor komen er te Grimsby 120 mensen op straat. Mac Fish Factory zal thans alles samenbundelen in haar Schots bedrijf te Fraserburg, om aldus te trachten terug produktief te worden. Sluiting is voorzien voor eind oktober.

■ Ook de machtige visverwerkingsmaatschappij „Findus", met haar diepvriesketen, sluit haar deuren te Grimsby-Cleethorpes. Hierdoor gaan er rond de duizend werkplaatsen met inbegrip van de gedeeltelijke werknemers, verloren. Een zware slag voor de streek van Grimsby. Behalve visprodukten, behandeld dit bedrijf te Grimsby eveneens landbouwprodukten. Men stelt zich ook wel vragen of één en ander niet het gevolg is van een aanwending van produktievere machines en computers die het rendement van het bedrijf verhogen maar waardoor de mensen op straat komen. Nochtans een bedrijf dat zich wenst recht te houden is daartoe wel verplicht.

FRANKRIJK

■ De potten- en fuikenvissers uit de Franse vissershaven „Conquet" zijn op straat gekomen te Brest om te protesteren tegen de treilers, die hun materiaal wegkorren en zware schade toebrengen. Aan hun protest was er een reukje verbonden, vermits zij een lading aangekomen vis voor de lokalen van de burelen van het maritiem uitgoten.

■ Door de mannen van het milieuschip „Sirius" werden de baggerbakken die in de Seinemonding het posphaatafval en het posphaatgips van de meststoffabrieken uitkippen, gehinderd in hun werking. Zij werden hierbij gesteund door de lokale kustvisserij, die reeds herhaaldelijk tegen deze lozingen een protest liet geworden. Eén der bakken van 1.800 ton werd gedurende 24 uur ter plaatse vastgehouden, tot patrouillevaartuigen van de Franse nationale marine de bak kwamen ontzetten en de Sirius opbrachten.

■ Twee schippers uit Dieppe die door de Britse Navy opgebracht werden naar Dover wegens het vissen en het aan boord hebben van ondermaatse vissoorten, werden door de rechtbank van Dover veroordeeld tot de inbeslagname van hun vangsten. De rechtbank had ook het in beslagnemen van het vistuig kunnen uitspreken en een boete opleggen. Beide schippers werden in overtreding genomen toen zij vissende waren ongeveer 8 mijl buiten Newhaven.

ALLERLEI

■ Met bijna algemene stemmen heeft het Europees Parlement een motie gestemd, waarbij meer spoed gevraagd werd in de studies over de bouw van een tunnel onder het Kanaal. Is het een kwestie om Groot-Brittannië aldus dichter tot de overige „Negen" te brengen, na de strakke houding van de Britse premier Thatcher op de E.E.G.-top te Luxemburg, of is het een geheim akkoord tussen haar en de Fransen, die er alle belang bij hebben? Het waren nochtans de Franse president Mitterand en mevrouw Thatcher zelf die in september 1981 het projekt voor een tunnelverbinding terug op tafel brachten. Mocht men hiertoe komen, dan zouden anderzijds heel wat zeelijnen tussen het kontinent en Groot-Brittannië wegvallen, vanwege de konkurrentie door de tunnel waar, ondermeer een dubbele spoorlijn in voorzien wordt. Voor 1982 had het Europees Parlement voor de studies een toelage van 23 miljoen B.fr. voorzien.

■ Met de plankenzeilerij heeft de kustvisserij nog al eens te maken. Dat dit een „rage" wordt, bewijzen de verkoopcijfers van de surfplanken. Alleen reeds in 1982 schat men de verkoop op een totaal van 440 duizend eenheden! Frankrijk hoeft in deze verkoop de leiding met 120 duizend stuks, gevolgd door de Bondsrepubliek met 90.000, Nederland 40.000, Verenigde Staten 35.000, Italië 28.000, Groot-Brittannië 19.000 en Zweden 18.000. Frankrijk voert 95 duizend surfplanken uit, en terzelfdertijd 20.000 in. Er zouden er dus in 1982 75.000 in eigen land gebleven zijn! Wetende dat een surfplank een gemiddelde kost van 30.000 B.fr., gaat het hier om een belangrijke nieuwe industrie met een totaal zakencijfer in 1982 van meer dan 13 miljard B.fr. Met haar nieuwe versie van deze plank, namelijk de „Fun", steekt West-Duitsland echter Frankrijk naar de kroon.

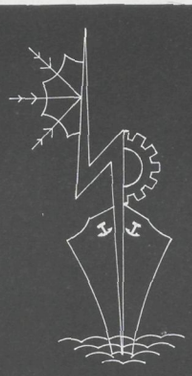
■ De Verenigde Staten hebben het absoluut 200-mijls visserijrecht in de Atlantische en Stille Oceaan en omheen de Caraïben-eilanden geclaimd, waardoor hun visserijrechten over meer dan 10 milj. km^2 uitstrekken. Een woordvoerder van het betrokken departement gaf te kennen, dat dit de Verenigde Staten bijkomende faciliteiten bezorgt voor onderhandelingen met derde landen over visserijrechten.

BELGIË

■ Verleden week verkocht de Z.105 „Atlas" te Grimsby en besomde 2,164 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 1.110 van onze bennen, hetzij een gemiddelde van 1.950 fr. de ben. Een goed cijfer, maar een te kleine gemiddelde prijs per ben.



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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS" TOT DE GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

Gratis verzorging van alle aanvragen bij nieuwbouw

OOK VOOR HERMOTORISATIE EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:	(059) 32.39.79 - 32.08.20	
NA SLUITINGSTIJD:	(059) 32.31.48	J. PRAET
	70.38.79	L. DEDRIE
	26.64.99	JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. 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.

■