50
1933 - 1983

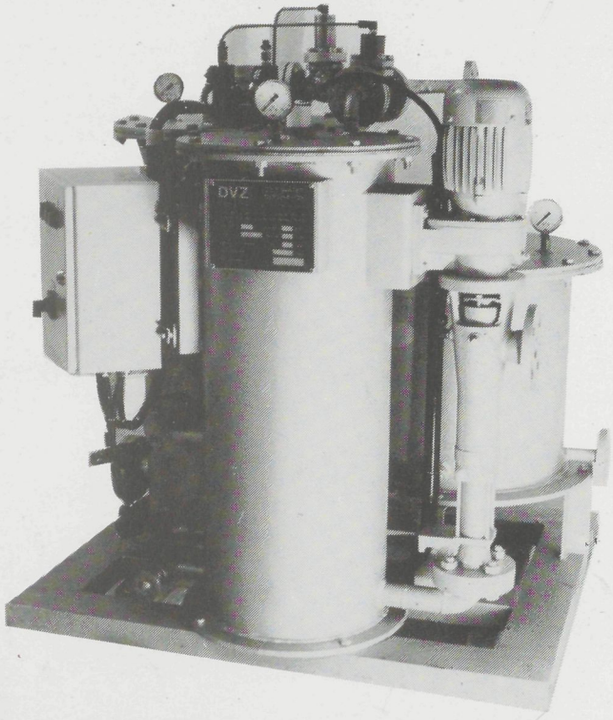
HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 12 AUGUSTUS 1983 – NR. 29



kompakte, goedgekeurde
LENSWATERREINIGERS

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



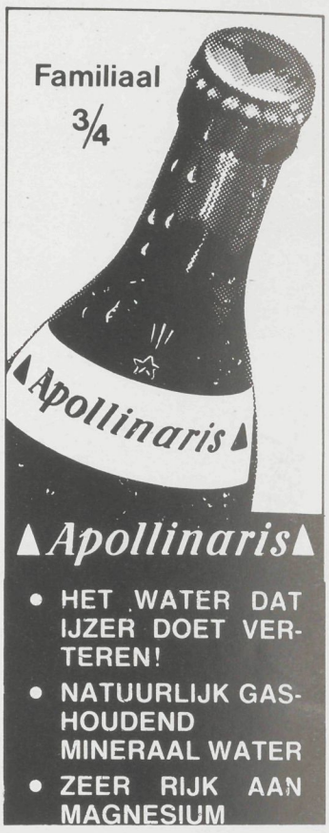
K&R

in 4 types – aansluitklaar en... SCHERP GEPRIJSD !

utrecht **kuyl & rottinghuis bv**

POMPEN

Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaenr. nl.



„HET VISSERIJBLAD"

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



BESTELBON

te vervolledigen en terug te sturen naar volgend adres:

P.V.B.A. Drukkerij Nieuwsblad van de Kust
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende

NAAM .....

ADRES .....

..... Nr .....

POST Nr ..... GEMEENTE .....

TEL .....

bestelt de volgende hieronder aangestreepte artikelen tegen de aangeduide prijs + 35,-BF portkosten. (Duid de bestelde artikelen aan en voeg een check bij voor het totale bedrag, portkosten inbegrepen).

1. ☐ wereldbol ∅ 21 cm, totale hoogte 30 cm 895,-
   ☐ wereldbol ∅ 21 cm, totale hoogte 30 cm verlicht 1.995,-
   ☐ wereldbol ∅ 33 cm, totale hoogte 45 cm 1.995-,
   ☐ wereldbol ∅ 33 cm, totale hoogte 45 cm verlicht 3.500,-
2. ☐ onderlegger met kaart van België en met afstandsschaal in simili-leder - 40 x 60 cm 300,-
   ☐ idem maar met zijdelings lederen afwerking 900,-
3. ☐ etui in natuurkleurig simili-leder voor de autodokumenten met gedetailleerde wegenkaart van België en Groothertogdom Luxemburg. Kaart volledig geplastifieerd, dus onverslijtbaar, beschrijfbaar met viltstiften, droog afwisbaar 350,-
   ☐ idem maar in echt kalfsleder, natuurkleur 1.250,-

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

VRIJDAG 12 AUGUSTUS 1983 – NR. 29

EERSTE MINISTER MARTENS GEOPEREERD

De ganse bevolking en ook de visserij hebben eind vorige week met ontstentenis de plotse hartoperatie van Eerste Minister Wilfried Martens in het Academisch Ziekenhuis St.-Raphaël te Leuven, vernomen.

Het is onze lezers bekend dat, niettegenstaande zijn talrijke beslommeringen, zijn voorliefde om enkele dagen rust te nemen naar de zee en in 't bijzonder naar de visserij ging, waarvan hij zich goed op de hoogte wist te stellen. Hij was ten andere op verschillende dopen van nieuwe vissersvaartuigen aanwezig en was zelfs van de Z.46 „Neptunus" toebehorende aan de rederij Neyts Leopold de peter. Zijn echtgenote is op haar beurt meter van de O.231 „St.-Carolus", van de rederij Hennaert-Delbol.

Ook was hij onlangs op de demonstratievaart van het vissersvaartuig O.29, welke als opleidingsschip dient voor de schoolgaande vissersjeugd en waarover we het in een voorgaande editie van ons Visserijblad hadden.

Aan de heer Wilfried Martens werd vanwege ons blad en de visserijvrienden, dan ook hiernavolgend telegram gestuurd, hopend dat hij zijn vroegere werkzaamheden na een voldoende rustperiode zal kunnen hernemen.

Het telegram luidde:
„Uw visserijvrienden en Het Visserijblad wensen hun kranige Eerste Minister Wilfried Martens een spoedig herstel, hem tevens verzekerend, dat men vlug herstelt als men veel vis eet.".

Ook reder Leopold Neyts van de Z.46 „Neptunus" stuurde een telegram met heilwensen aan de Premier.



Premier Martens tijdens een van zijn vele bezoeken aan de visserijmiddens.

DE ZEER VERVUILDE TOESTAND VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

We hebben reeds in verschillende van onze uitgaven gewezen en met foto's aangeduid in welke vervuilde toestand niet alleen onze vismijn, maar ook ons gans vissershavencomplex verkeert en ook het Oostends stadsbestuur per brief en in een nota hierop gewezen.

Het gaat hier immers om een instelling waar een bederfbaar produkt behmndeld wordt, waar dagelijks honderden mensen werken en evenveel toeristen deze bezoeken en om een haven, die practisch veel netter zou kunnen gehouden worden, moest daar werkelijk met de nodige strengheid en werkzaamheid opgetreden worden.

Dat het Oostends schepencollege hier voor een zeer onaangename taak staat, begrijpen we omdat niet zozeer het tekort aan personeel een rol speelt, maar wel de personeelsgeest bij sommigen allesbehalve deze is, wat in het privé domein niet zou pakken.

De syndikale ziekten zijn zodanig ingeworteld, dat velen nog alleen een job aan Staat of stad of provincie of parastatale instellingen beogen, uit gemakzucht en werkelijk niets gedaan wordt om zijn taak naar behoren te vervullen. Integendeel. Dat elkeen niet over dezelfde kam dient geschoren, is een feit. Maar waarom het anders doen als er zovelen onberispt het op hun gemak mogen nemen. In die middens hoort men veelal alleen spreken van verlof, ziek zijn en rechten.

Weinigen vervullen nog hun taak uit genegenheid voor de job hen opgelegd en zij die het doen, worden aanzien als ...

En als Oversten zelf gebrek aan krachtdadigheid aan de dag leggen, of het voorbeeld niet tonen, dan is het nog veel slechter.

Het is daarom een vaste zekerheid dat, moesten veel aangelegenheden zoals het beleid van de vissershaven, de reinigingsdiensten, Openbare Werken om maar die te noemen, naar de privé sektor overgeheveld worden de stedelijke belastingen veel minder zwaar zouden komen te staan en veel zaken tot geen zo'n kritiek aanleiding moeten geven. De openbare stadsgebouwen zouden beter onderhouden worden, de reinheid van de stad er enorm bij winnen en Oostende zou om maar van de Vissershaven te spreken, in plaats van een vuilnisbelt, een nette stad worden, zonder te spreken van de tientallen miljoenen besparingen, welke dit zou meebrengen.

Het huidig schepencollege staat voor wat dit betreft en in het bijzonder in de vissershaven en de vuilnisdienst die er thuis hoort, voor een moeilijke en niet gemakkelijke taak.

Schepen Quaghebeur heeft als gevolg hiervan vorige week donderdag gedurende een uurtje

(Vervolg op blz. 2)

een kijkje komen nemen naar de toestand en de netheid van de Oostendse vismijn en omgeving van de haven en dit met eigen ogen kunnen gadeslaan. Hij had er de gelegenheid om 's namiddags, **om 17 uur** te zien welke vuilnisbelt, voor talrijke pakhuizen waar tijdens de dag verse vis verhandeld wordt, er opgehoopt ligt.

Hij heeft kunnen vaststellen, hoe tientallen auto,s en kamionetten van Sportvissers er aan de sluizen geïnstalleerd staan, hoe de mensen naar en van uit zee terugkomen en geen frank betalen, maar hun vuilnis daar wegwerpen. Hij heeft kunnen vaststellen, dat dit niets meer te maken heeft met toerisme en integendeel de stadsfinancies, restaurateurs, verbruikscentra, enz... daar niet de minste nut van hebben, terwijl al wie anders ergens parkeert, parkeergeld dient te betalen.

Ook de sportvissersvaartuigen die sportvissers afzetten of opnemen, met 40 à 50 in het tijdok, geen dok- noch sluis noch andere rechten betalen, zijn zaken, die aan de stad noch de gemeenschap der belastingbetalers iets opbrengen. Hij heeft ook de toestand waarin de gebouwen van de reinigingsdienst verkeren, die in geen tien jaar een borstel verf ontvingen, kunnen bekijken, waar het personeel een gedeelte van hun tijd voor andere doeleinden verspilt en waar het groot tijd wordt, daar ook kuis te houden, willen de gebouwen geen krotten worden.

En dan spreken we niet van de omgeving van de slipway, het tweede visserijdok, de nijverheidsgronden met een groot autokerkhof tegenaan de Koninklijke baan en het Rijksstation voor Zeevisserij gelegen, waar 30 à 40 wrakken van auto's opgestapeld liggen.

Ook zijn konfrater de heer Makelberge, schepen van vissershaven heeft zich deze week de moeite getroost om van nabij eens alles beter te bekijken en na te gaan hoe aan dit alles in de kortst mogelijke tijd kan verholpen worden, want de zaak dient in zijn geheel volledig herzien, ook wat de bestuurlijke leiding van de vismijn betreft, waar het personeelsbestand volledig dient gewijzigd in het kader van een nuttige modernisatie van een zeer snel bederfbaar voedingsbedrijf.

Want waar Schepen Quaghebeur met harde hand de reinheid van de stad en dus ook van de Vissershaven in zijn bevoegdheid heeft en poogt te leiden, heeft Schepen Maekelberge, nieuw in het domein van de haven, de werking en dus de tewerkstelling in de handels- en vissershaven onder zijn bevoegdheid.

En die taak is ver van aangenaam en gemakkelijk, vergt nauwgezetheid en zich niet laten vermurwen door syndikalistische of andere manœuvers die alleen kiesvee maar niet de belangen van onze visserij, vishandel en nijverheid beogen.

EN WAT MET DE SCHEEPSBOUW-BEDRIJVEN?

Van het prachtig plan om in het tweede visserijdok, pas enkele jaren oud, waar men er honderd miljoen heeft aan besteed om een nieuw dok, een dure electrische ophaalbrug te verwezenlijken, waar men aan de zijde van het Fort Napoleon de scheepsbouwwerven zou onderbrengen, is sedertdien niets meer terecht gekomen. Wie daar achter de schermen gewerkt heeft om de baggerboten en burelen van de firma Decloedt onder te brengen, is een openbaar geheim, zoals het een flagrante vergissing is geweest, P & O als konkurrent van de Oostende-Doverlijn daar onder te brengen.

Ondertussen is het kwaad geschied en mag het een schande genoemd worden, dat op die wijze, zonder ooit een vissershavencommissie te raadplegen, de gelden van de gemeenschap waardeloos werden verspild.

Want zoals dat tweede **visserijvlotdok** nu gebruikt wordt, brengt het nog de interesten niet op van het kapitaal er voor geïnvesteerd.

Had men zoals voorzien, de huidige scheepsbouwwerven, die voor het grootste gedeelte een vuilnisbelt geworden zijn, daar onder gebracht, dan had men eventueel zo nodig Oostende Euro vissershaven van 100 m kunnen verlengen, er koelbuizen voor visserij kunnen onder brengen met de steun van de EEG-gelden, zoals dit voor andere landen, zelfs Engeland het geval is, en had de rest aan de rand van de koninklijke baan uitkomend, kunnen verfraaid worden.

Maar het kwaad is geschied. De baggerbootmaatschappij met zijn instellingen, die er voor een kleine huur gevestigd is, doen verhuizen, zou miljoenen kosten, alhoewel het niet ten onrechte zou zijn.

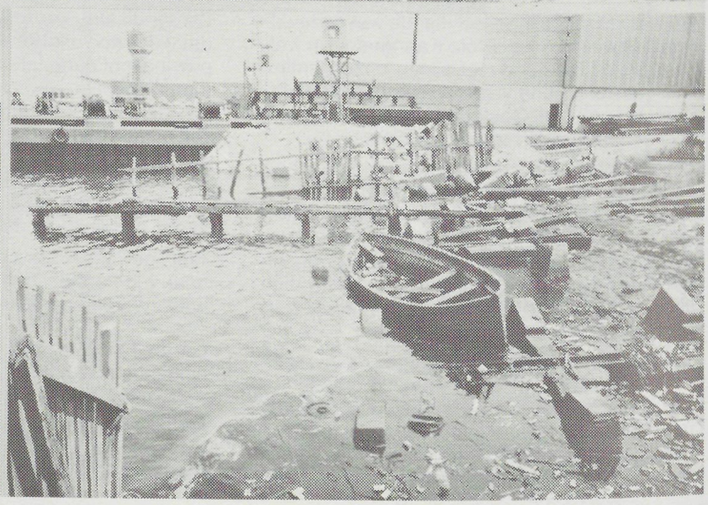
Het komt er nochtans op aan orde te scheppen in het huishouden van de vissershaven en de scheepswerven daar gelegen en de huidige bestaande vuilnisbelt op te ruimen, opdat niet alleen de toegang tot de vismijn zou verbeterd worden en er netter zou uitzien, maar ook de scheepsbouw zou kunnen aangewakkerd worden op een ogenblik dat er wijd en zijd met veel woorden van tewerkstelling gesproken wordt, maar er op dit ogenblik weinig van terecht gebracht kan worden.

(Vervolg op blz. 3)









DE VERSCHIJNING VAN HET VISSERIJBLAD

Zoals vorig jaar zal ons volgend blad naar aanleiding van de 15-oogst-week op vrijdag 19 oogst tengevolge van personeelsverlof niet verschijnen en zullen de marktberichten van die week op 26 oogst volledig weergegeven worden.

Voor het opnemen van de verwachtingen van de aanvoer in de week van 22 tot 25 oogst kan men zich steeds wenden
te NIEUWPOORT
tot het vismijnbestuur
Tel. (058) 23 33 64
te OOSTENDE
tot de sluizen: Tel. (059) 32 12 86
tot de O. Visafslag: Tel. (059) 32 21 73
te ZEEBRUGGE
tot het vismijnbestuur
Tel. (050) 54 41 20.

(Vervolg van blz. 2)

Het is een feit dat het huidig schepencollege beseft, dat het aan onze vissershaven niet botert.

Het is een feit, dat in het verleden niets gedaan werd om de vismijn te moderniseren.

Het is een feit, dat de ganse administratie van dit kompleks mank loopt en dat het absurd is te durven beweren dat men daar gebrek aan stadspersoneel heeft.

Want buiten een goede hallchef, een marktleider (en die zijn uitstekend) is er daar alleen nog bewaking nodig, die orde en netheid handhaaft en diefstallen beteugelt.

Moderne verkoopwijzen zoals in Holland, Denemarken en Duitsland aangetoond, zouden uitwijzen dat stedelijke tegenschrijvers personeel, een ontvanger en zelfs een directeur er niet meer nodig zijn voor hetgeen ze er nog komen doen.

De oplossing ligt voor de hand. Maar men moet het aandurven. En daarom zal schepen Maekelberge niet mogen terugdeinzen voor allerlei geplogenheden, die in een vissershaven van Oostende niet meer thuishoren.

En wat nu de gronden betreft waarop de scheepsbouwwerven gelegen zijn, is het een feit, dat al die gronden op een vaak wanordelijke wijze uitgebaat en gebruikt worden.

Twintig jaar geleden waren daar vijf werven gelegen. Nu zijn er practisch nog twee en een paar yachtwerven. Een van de twee scheepswerven werd onlangs failliet verklaard.

Maar wat men daar aan vuilnis en versleten materialen vindt, is niet te beschrijven en heeft noch de stad noch de staat er ooit veel aandacht aan besteed.

Thans werd gans dit komplex door de rederscoöperatieve SCAP, die er sedert jaren een scheepsherstel- en constructiebedrijf heeft, overgenomen.

Op het huidig ogenblik zijn er twee schepen van samen meer dan honderd miljoen ter voltooiing daar gelegen.

Nog twee bestellingen voor nieuwbouw zijn vastgelegd, zodat hier voor twee jaar werk is voor minstens 50 mensen.

Ook dit bedrijf brengt dus nieuw leven in een dood gewaand deel van onze visserijhaven.

HET DOK EEN SLIJKPOEL

Maar bij het onderzoek van het dok voor de werf, is door techniekers vastgesteld dat het daar alleen een vuile slijkpoel is, er gedurende jaren aangeslipt tengevolge van de Noordwesten winden enerzijds en anderzijds door het vuil op allerlei wijzen er in terecht gekomen.

Ook is vastgesteld dat de beton voor de werkhuizen langzaam zakt omdat dit gedeelte ondermijnd wordt en het zand er langzaam weggaat.

De grote fout bij het bouwen van het dok begaan, is het feit dat de betonnen muren niet diep genoeg ingeheid werden.

Verder werd er in de twee of drie laatste jaren niet gebaggerd, zodat ook hier de stad aan zijn verplichtingen is tekort gekomen.

In Nieuwpoort en Zeebrugge geschiedt dit baggeren op kosten van de staat. Het zijn tijhavens.

Te Oostende heeft men bij de bouw van dit vlotdok de grote vergissing begaan met de staat daaromtrent niet overeen te komen, want het aanslibben van slijk komt alleen van uit de tijhaven, dat een Staatsaangelegenheid daarstelt en waar de staat op zijn kosten de haven baggert.

Waarom voor hetgeen het er bijkost, dan dit ten laste gelegd van de stad Oostende, waar te Zeebrugge zelfs de aanleg betonnen muren voor vissersvaartuigen met de ladders en meerpalen alle ten laste vallen van de staat.

Het valt te betreuren dat nu dank zij de heropleving van de nieuwbouw ook voor Oostende, men pas nu zal moeten iets doen om aan zo'n ongelijke toestand van de ene haven tot de andere, een oplossing te geven.

Wij zijn overtuigd dat na grondig overleg met het Ministerie van Openbare Werken men hiervoor begrip moet hebben, nu meer dan ooit het werk van velen op onze werven en de bijbedrijven er mee gemoeid is.

Waar de Oostendse visserij ziek geworden was, komt er plots nieuw leven in en staat het vast dat op het ogenblik dat we dit schrijven er voor meer dan tweehonderdmiljoen werken voor de bouw van nieuwe vissersvaartuigen op het spel staan.

Aan ons de initiatieven, aan de stad en de staat, er begrip voor te hebben op een ogenblik dat de economie van het land en onze visserij het zo nodig heeft.

P. Vandenberghe.

VERSE ZEEVIS VOOR PREMIER MARTENS

Zoals op blz. 1 gemeld werd namens de directie van ond blad een heiltelegram toegestuurd aan Premier Martens. Er was evenwel meer! Dinsdag werd een hoeveelheid uitermate verse zeevis verzonden naar het St.-Rafaëlziekenhuis te Leuven waar de Premier aan een herstelperiode is begonnen. Het heet dat *woensdagmorgen, onmiddellijk na aankomst van de vis in voornoemd ziekenhuis, Premier Martens de wens heeft uitgedrukt vis te eten. In de keuken werd dan maar alles in het werk gesteld om aan de wens van de Premier te voldoen.*

OPENBARE VERKOPING

Kantoor van Gerechtsdeurwaarder
Jan VAN den MEERSSCHAUT
Gheerwijnstraat 17 te 8000 Brugge,
tel. (050) 33.95.81

◊

OOSTENDE

ZATERDAG 13 AUGUSTUS 1983
VANAF 11 UUR
in het ZEEWEZENDOK
te OOSTENDE
(waar maalboten Oostende-Dover liggen)

OPENBARE GERECHTELIJKE VERKOPING VAN

EEN MOTORVISSER „MARIA O.111"

Gebouwd in 1943 op de werf J. DENYE, met een netto-tonnemaat van 8,09 T; lengte 15,40 m, breedte 4,13 m; voorzien van een motor General Motors Detroit Diesel, met een vermogen van 150 PK, thuishaven: Oostende.

Te bezichtigen: de vrijdag 12 augustus van 15 tot 17 uur, de verkoopdag van 9 tot 11 uur, mits vertoning van een toegangsbewijs, afgeleverd door de optredende gerechtsdeurwaarder.

Voorwaarden: volgens lastenboek, ter inzage ten kantore.

Nota der Red. Het te verkopen schip ligt dus in het dok waar de maalboten en de loodsboten **die opliggen,** vertoeven.

Studie van Meester
EDOUARD VAN CAILLIE,
notaris te 8390 Knokke-Heist,
Graaf d'Ursellaan 36 (tel.: 050/51.13.53)

◊

Om reden van niet betaling van zijn koopsom, aankoopkosten en aankleven zal er op de hierna gestelde dag en uur, lastens de **Heer PIETER VAN URK,** reder-schipper, wonende te 8881 CJ West Terschelling (NL), Dennenweg nr 3, overgegaan worden tot de **HERVEILING OP ROUWKOOP** van nabeschreven goed:

ZITDAG VOOR TOEWIJZING

DINSDAG 16 AUGUSTUS 1983 om 15 uur stipt in het café „Rembrandt", Tijdokstraat nr 40 te Zeebrugge:

ZEEVISSERSVAARTUIG Z.492 „ESPADA",

gebouwd in 1969 op de werf van Leon Degraeve te Zeebrugge in staal; - lengte: 27,50 m.; breedte: 6,62 m.; 39,48 netto tonnemaat; 100,67 bruto tonnemaat; motor Deutz 490 P.K. (1968) met de inventaris aan boord.

Nazicht: het vaartuig ligt gemeerd te Zeebrugge, rechtover de Tijdokstraat en is te bezichtigen iedere werkdag telkens van 10 tot 12 uur.

Alle inlichtingen te bekomen bij voornoemde Notaris.

WAT DEKKEN DE TERMEN „HULP EN BERGING"?

We ontlenen aan de Antwerpse Lloyd aan de hand van een bijdrage geleverd door J.P. Vanhooff, hoe men het onderscheid tussen „hulp" en „berging" dient op te vatten. Gezien wij hiermede heel dikwijls gekonfronteerd worden in de visserij, wensen wij hieruit aan onze lezers een passage niet te onthouden, die zeer nuttig is.

Deze passage luidt als volgt:

In „De Lloyd" van 28.7.83 werd dan de definitie van hulp en berging nader onderzocht.

Samenvattend kunnen we herhalen dat voor hulp en berging volgende elementen vereist zijn:

– gevaar voor een erkend voorwerp van hulp en berging.

– vrijwillige tussenkomst van de redders.
– succes.

Deze elementen zijn vereist, ongeacht of het gaat om hulp of berging. Wat is nu het verschil tussen hulp en berging?

Men spreekt van hulp, als bijstand (hulp) geleverd wordt aan een schip dat in nood verkeert. Om van berging te kunnen spreken, is er een bijkomend element vereist: het schip moet in zulke staat van gevaar verkeren dat de bemanning er geen controle meer over heeft. Hierbij is het mogelijk dat de bemanning het schip verlaten heeft, of dat de bemanning nog wel aan boord is, doch geen controle meer heeft over het schip.

Juridisch gezien is er echter geen verschil tussen hulp en berging. In het Engelse recht dekt trouwens de term „salvage" zowel hulp als berging. Het verschil ligt voornamelijk op het vlak van de vergoeding. Het hoeft geen verder betoog dat de verdiensten van redders groter zijn als zij een stuurloos schip gered hebben, of een schip gered hebben waarvan de bemanning het schip verlaten heeft, dan wanneer zij louter hulp of bijstand leveren aan een schip dat niet stuurloos is of waarvan de bemanning nog steeds aan boord is.

Het Franse recht maakt echter wel een belangrijk juridisch onderscheid tussen deze 2 termen. Er is, volgens Frans recht, slechts sprake van berging met betrekking tot een wrak, dit is, een schip dat niet alleen tijdelijk door haar bemanning verlaten is, maar dat als verloren moet beschouwd worden, in die zin dat haar bemanning haar huidige positie niet kent.

In zulk geval hebben de redders recht op een derde van de waarde van het wrak.

Tot slot nog even uitweiden over de criteria die doorgaans in aanmerking genomen worden om de omvang van het hulp- en bergingsloon te bepalen. Deze criteria kunnen in 2 categorieën verdeeld worden:

– deze met betrekking tot de geredde eigendom, en

– deze met betrekking tot de redders.

Wat de eerste groep betreft, deze met betrekking tot de geredde eigendom, zijn de criteria de volgende:

de graad van het gevaar door de mensen geleden, de omvang van het gevaar aan de geredde eigendom (b.v. wanneer een brandend tankschip gered wordt), de waarde van de geredde eigendom.

Wat de criteria betreft met betrekking tot de redders, zijn deze de volgende: het gevaar door de redders zelf gelopen (bijvoorbeeld wanneer zij aan boord van een brandende tanker komen waarbij er een zeker ontploffingsgevaar is); de omvang van het gevaar geleden door het hulpbiedend schip; de classificatie van de redders (waarbij beroepsredders, die met dure schepen 24 uur op 24 paraat staan om uit te varen, meer loon krijgen toebedeeld dan „toevallige" redders); het gedrag en de handigheid van de redders; de tijd en de kosten gespendeerd door de redders, alsmede de verantwoordelijkheid door de redders opgelopen.

Dit zijn zowat de belangrijkste criteria die de rechtbanken hanteren om de omvang van het hulp- en bergingsloon te bepalen. Het is echter wel mogelijk voor de partijen om de omvang van het hulp- en bergingsloon in een overeenkomst vast te leggen, wat eventuele latere betwistingen uitsluit, tenzij de omvang van dit loon onredelijk hoog is en „afgedwongen" werd van het in nood verkerende schip. In dat geval kunnen de rechtbanken dit loon verlagen, op verzoek van het geredde schip.

UW HONDA-DEALER:
GARAGE-CARROSSERIE
NOEL CASIER-VANBELLEGHEM
GISTELSESTEENWEG 111,
8241 OUDENBURG (WESTKERKE)
✆ **(059) 26.77.78**
KOSTELOOS PROEFRIJDEN
Ook alle jonge tweedehandswagens.
Alle herstellingen en carrosseriewerk in moderne spuitkabine
Doorlopende showroom
Een 30-tal tweedehandswagens
Alle merken leverbaar uit stock

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

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"

Marktsituatie in de zeevisserij in juli 1983

Normaal aanvoerniveau fel overschreden door grotere aanlandingen van schaal- en weekdieren

(tenzij anders vermeld, wordt juli 1983 telkens vergeleken met juli 1982).

AANVOER

De aanvoertendens welke juni kenmerkte, zowel wat de totale aanvoer als wat de aanvoer per soort betreft, hield in juli verder aan. De **totale visaanvoer** door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens steeg een flink stuk boven het normale juliaanvoerniveau van de laatste jaren en bereikte 2.403 ton (+ 240 ton of + 11%). Deze aanvoertoename is voor 22% te danken aan de ruimschoots met 1/4 verbeterde aanlandingen van de schaal- en weekdieren (+ 53 ton), terwijl de gestegen vangsten van bodemvis, 186 ton van de toename verklaarden.

De aan wal gezette hoeveelheid **demersale vis** groeide met 9% tot 2.144 ton. De vangsten van de belangrijkste platvissoorten evolueerden verder in tegengestelde zin. Het scholaanbod verdubbelde ruimschoots tot 696 ton (+ 371 ton of + 115%), *terwijl men 45 ton minder tong wist* te verschalken, zodat de tongaanlandingen terugvielen op 98 ton (— 32%), nog iets boven het aanvoerniveau van juli 1981. Wat de rondvis betreft, noteren we een met 25% gedaalde produktie van kabeljauw tot 574 ton (— 186 ton) en dit na de zware opbrengstderving van 175 ton geleden in juli 1982. De aanvoerafname van kabeljauw is grotendeeld 't gevolg van de gehalveerde vangsten van kabeljauw geklasseerd onder sortering 3 (— 123 ton). De schelvisaanvoer daarentegen werd gekenmerkt door een toename van 25 ton of + 42%.

De scholaanvoer overtreft de kabeljauwaanvoer, die resp. 29% en 24% van de totale aanvoer vertegenwoordigen.

Het aanbod van schaal- en weekdieren klom met 26% tot 257 ton (+ 53 ton). Deze toename is vooral te danken aan de flink gestegen vangsten van langoustines van 55 ton tot 99 ton (+ 78%). Er werden meer langoustines aan wal gebracht dan garnaal, waarvan de aanvoer met 11 ton verminderde tot 87 ton.

AANVOERWAARDE

De **totale aanvoerwaarde** steeg met 6 miljoen BF (+ 4%) tot 140 miljoen BF. Daarvan werd 115 miljoen BF, hetzij 82%, gerealiseerd door de verkoop van **demersale vis.** Niettegenstaande de besomming aan demersale vis slechts met 2% steeg, zijn er toch zeer grote verschuivingen vast te stellen in deze groep.

De flinke tongaanvoerinzinking (— 45 ton, — 32%) werd nog versterkt door een prijsdaling (— 4%) zodat de tongbesomming met 13 miljoen BF terugliep tot 24,5 miljoen BF (— 34%). Eveneens voor de kabeljauw ging een niet geringe aanbodsvermindering (— 24%) nog gepaard met een minder goede prijsvorming zodat de kabeljauwopbrengst met 8,6 miljoen BF terugliep tot 23,6 miljoen BF. Dank zij de uitstekende scholmarkt, waar de combinatie van het ruimschoots verdubbelde aanbod (+ 115%) en het positieve prijseffekt (+ 29%) zorgde voor een scholaanvoerwaarde die nagenoeg het drievoud bereikte 29,8 miljoen BF (+ 175% of + 19 miljoen BF), werden de opbrengstverliezen van tong en kabeljauw nagenoeg volledig gecompenseerd.

De waarde bij eerste verkoop in de vismijn van **schaal- en weekdieren** verbeterde met 18%, bereikte 24,7 miljoen BF en overtrof zo de tongbesomming. Deze toename is vrijwel uitsluitend te danken aan de flink gestegen aanvoerwaarde van noorse kreeftjes (+ 47% of + 3,7 miljoen BF) die 11,7 miljoen BF bereikte en zo de garnaalaanvoerwaarde van 10,6 miljoen BF (— 7%) overschreed.

In juli was de schol niet alleen de belangrijkste soort qua aanvoer maar eveneens qua besomming (29,8 miljoen BF), gevolgd door tong (24,5 miljoen BF) en kabeljauw (23,6 miljoen BF).

PRIJZEN

De **gemiddelde visprijs** (G.P.) daalde van 61,8 BF/kg in juli 1982 tot 58,0 BF/kg in juli 1983, wat overeenstemt met een prijsafname van 3,8 BF/kg of — 6%. Deze afname van de gemiddelde prijs is vooral toe te schrijven aan het teruggelopen aandeel zeer dure vis, vnl. tong in het totale aanvoerpakket. Het tongaandeel bedroeg 4% in juli 1983, t.o.v. 6,7% in juli 1982. De rest van de G.P.-afname wordt vooral verklaard door een prijsdaling van tong (— 6%) en schaal- en weekdieren (— 6%).

Niettegenstaande de G.P. van de **demersale vis** met 4 BF/kg afnam tot 53,5 BF/kg, steeg de G.P. van demersale vis zonder tong met 2,4 BF/kg tot 44 BF/kg. Vooral de schol kende ondanks het massale aanbod een zeer goede prijsvorming, de G.P. schol steeg namelijk met nagenoeg 10 BF/kg van 33 BF/kg tot 43 BF/kg (+ 29%), zodat de schol duurder werd betaald dan de kabeljauw (41 BF/kg). De prijstoename van de schol was omgekeerd evenredig met de grootte. De G.P. evolutie van de schol naar sortering was als volgt: 1: 41,4 BF/kg (+ 6%); 2: 46,7 BF/kg (+ 23%); 3: 47,2 BF/kg (+ 37%) en 4: 33,9 BF/kg (+ 41%).

Alhoewel de G.P. kabeljauw verzwakte met 3% tot 41 BF/kg, is de positieve prijstendens van de grotere kabeljauw opvallend. De G.P. per klasse evolueerde als volgt: 1: 74,2 BF/kg (+ 17%); 2: 71,3 BF/kg (+ 34%); 3: 54,0 BF/kg (+ 12%); 4: 40,3 BF/kg (— 6%); 5: 29,2 BF/kg (— 16%).

Indien de G.P. tong wordt vergeleken met vorige maand (225 BF/kg), dan merken we tengevolge van de seizoenvariatie een interessante prijsbeweging voor de producent (+ 24 BF/kg), en vooral dan voor de klassen 2 (+ 100 BF/kg) en 3 (+ 50 BF/kg). Doch wanneer we de seizoeninvloeden uitschakelen en de prijzen vergelijken met juli 1982 dan wordt de dalende prijstrend voor tong, ondanks de karige aanvoer doorgezet. De G.P. bedroeg immers 249 BF/kg (— 10 BF/kg of — 4%). Vooral de middenklassen nl. de tongsorteringen 3 en 4 kregen het hard te verduren met prijsafnames van de grootte orde van 20%. Voor de kleine tong 6 en 7 daarentegen werden er aanzienlijk betere prijzen betaald (resp. + 16% en + 25%). Daar nu vorig jaar de prijs voor deze tonggroottes nagenoeg werd gehalveerd (— 100 BF/kg) kunnen we nu slechts van een licht prijsherstel spreken. De prijsevolutie per tonggrootteklasse bedroeg resp. 1: 288 BF (— 29 BF of — 9%); 2: 361 BF (— 4 BF of — 1%); 3: 314 BF (— 75 BF of — 19%); 4: 233 BF (— 52 BF of — 18%); 5: 191 BF (+ 8 BF of + 4%); 6: 178 BF (+ 25 BF of + 16%) en 7: 172 BF (+ 35 BF of + 25%).

Het feit dat nagenoeg de helft van de schelvisaanvoer ter interventie werd aangeboden, had een drukkend effekt op de prijs, die 24,6 BF/kg bedroeg (— 15%). De prijs van de meeste andere soorten was stationair of licht dalend.

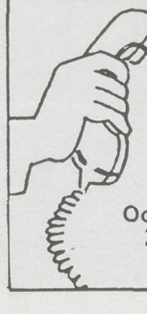
Wat de **schaal- en weekdieren** betreft, speelt het vraag-aanbod effekt in op de massale aanvoer van noorse kreeftjes (+ 78%) wat resulteerde in een neerdrukkende prijsrespons (— 18%). Op het gedaalde garnaalaanbod (— 12%) reageerde de markt echter in een positief prijseffekt (+ 5%). Beide evoluties brachten de prijzen van de garnaal en de noorse kreeft op hetzelfde niveau. De G.P. bedroegen resp. 121 BF/kg en 118 BF/kg.

OPGEHOUDEN VIS

In juli 1983 werden 119 ton visserijprodukten (of 5% van de aanvoer) uit de markt genomen, dit is 51 ton meer (+ 75%) dan in juli 1982 met een doordraai van 68 ton of 3% van de aanvoer. De belangrijkste ter interventie aangeboden soorten waren schelvis (42,4 ton of 50% van de aanvoer) en wijting (45,5 ton of 40% van de aanvoer). Slechts 3,6 ton schol hetzij 0,5% van het

(Vervolg op blz. 6)

Oersterke vislijnen
Zwaar gevet, dubbel gegalvaniseerd



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

aanbod haalde de minimumprijs niet. De opvang van leng, honds- en doornhaai bedroegen resp. 10%, 8% en 3% van het aanbod.

De gecummuleerde ter destructie uit de markt genomen hoeveelheden wijting, schelvis en schol bedragen resp. 151 ton, 85 ton en 64 ton hetzij resp. 10%, 17% en 2% van het aanbod.

VREEMDE HAVENS

Volgens de thans beschikbare gegevens werden 8 vangsten verkocht in de Britse haven Grimsby voor ongeveer 14 miljoen BF.

VISSERIJRESULTATEN

- Gedurende de maand juli hebben 179 Belgische vissersvaartuigen (+ 4%) 11% meer vis gevangen (2.403 ton) in 3.178 zeedagen (+ 11%) en 1.103 reizen (+ 22%). De totale besomming in Belgische havens bereikte 139 miljoen BF. De gemiddelde aanvoer per zeedag bleef met 15 kisten vis op het niveau van juli 1982, doch de gemiddelde besomming per zeedag liep t.o.v. juli 1982 met 5,7% terug tot **43.800** BF.
- De **boomkor**visserij werd heel wat intensiever beoefend. De 105 boomkorvaartuigen (+ 15%), realiseerden in 448 reizen (+ 38%) en 1.681 zeedagen (+ 24%) een sterk gestegen gezamelijke vangst van 1.412 ton (+ 567 ton of + 67%), die nagenoeg 59% van de totale aanvoer omvatte. Daar nu gemiddeld minder edele visserijprodukten werden aangevoerd, nam de G.P. af zodat de besomming slechts 35% opklom tot 85,7 miljoen BF (+ 18 miljoen BF). Aangezien nu de vaartuigen nagenoeg 24% meer dagen op zee werkten, vormen de opbrengsten per zeedag een realistischer beeld van de rentabiliteitsevolutie. De vangst per zeedag steeg met 215 kg tot 840 kg (+ 27%) doch 't effekt van die felle vangsttoename was nog amper voelbaar in de besomming per zeedag **51.000 BF** (+ 2,4%).
- De 36 **bordenvissers**vaartuigen (— 5%) voerden 557 ton vis (— 3%) of 23% van de totale aanvoer aan in 33% minder reizen. Daar de reisduur met een paar zeedagen verlengde, nam het aantal zeedagen slechts met 5% af tot 590. Men besomde in totaal dank zij een betere gemiddelde prijs 31,5 miljoen BF (+ 9%). Per zeedag betekent dit een aanvoer van 943 kg (+ 2%) ter waarde van **53.400 BF** (+ 14%).
- De door de 22 **span**vissersvaartuigen aan wal gezette vishoeveelheden en de waarde ervan werden gehalveerd tot 339 ton en 11,4 miljoen BF. Daar nu 104 dagen minder in span (346 dagen) werd gevist daalde de aanvoer en besomming per zeedag relatief iets minder tot 20 bennen (— 31%) en **33.000 BF (— 42%).**
- In de maand juli sleepten 38 vaartuigen (+ 1) op **garnaal** gedurende 561 dagen zeedagen (+ 26%). Ondanks de grotere inspanningen werd er minder gevangen 95 ton (— 12%), ter waarde van 10,8 miljoen BF (— 8%). De resultaten per zeedag zakten dan ook scherper tot 170 kg (— 30%) en **19.300 BF (— 27%).**
- De gemiddelde gasolieprijs in de maand juli 1983 bedroeg 12,3 BF/l t.o.v. 12,5 BF/l in juli 1982, dit betekent een daling van 1,7%.

SAMENVATTING VAN DE MAAND JULI 1983 (vergeleken met juli 1982)

1) De **totale aanvoer** door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens bedroeg 2.403 ton, wat een meeraanvoer van 240 ton (of + 11%) betekent. Deze toename is te danken aan de massale scholvangsten 696 ton (+ 115%). De tong- en kabeljauwvangsten verminderden resp. met 1/3 tot 98 ton, en met 1/4 tot 574 ton. Het aanbod van langoustines overschreed de garnaalaanvoer en bereikte 99 ton (+ 78%).
2) De **totale aanvoerwaarde** in Belgische havens steeg met 4% tot 140 miljoen BF. De besommingen van tong en kabeljauw daalden resp. met 13 miljoen BF (— 34%) en 8,6 miljoen BF (— 26%) tot 24,5 miljoen BF en 23,6 miljoen BF. De verdrievoudigde aanvoerwaarde van schol 29,8 miljoen BF trad compenserend op (+ 19 miljoen BF). Er werden 8 vangsten in vreemde havens verkocht voor 14 miljoen BF.
3) De gemiddelde **visprijs** daalde van 61,8 BF/kg tot 58 BF/kg, wat overeenstemt met een prijsafname van 3,8 BF/kg of — 6%. Deze prijsafname is vooral toe te schrijven aan het teruggelopen aandeel zeer dure vis, vnl. tong, in het totale aanvoerpakket, met daarboven nog een daling van de tongprijs (— 4%) en een daling van de G.P. voor schaal- en weekdieren (— 6%). De scholprijs steeg ondanks het verdubbelde aanbod met 29% tot 43 BF/kg. Het grote aanbod van noorse kreeftjes resulteerde in een prijsdaling tot iets beneden het garnaalprijsniveau (121 BF/kg).
4) De **ter interventie aangeboden** hoeveelheden **vis**serijprodukten klom met 51 ton tot 119 ton, hetzij 5% van de aanvoer, tegenover 3% van de aanvoer in juli 1982. De probleemsoorten zijn schelvis en wijting met een resp. uit de marktname van 42 ton en 46 ton of resp. 50% en 40% van de aanvoer.
5) De gemiddelde **visserijresultaten** van de 179 Belgische vissersvaartuigen, die 3.178 dagen (+ 11%) op zee werkten, werden getypeerd door een gelijkblijvende vangst per zeedag en een afnemende besomming per zeedag **43.800 BF (— 5,7%).**

   De opbrengsten per zeedag in de meest beoefende visserijmethode, nl. met de boomkor, namen nauwelijks toe (+ 2,4%) tot 51.000 BF. Terwijl men in de span- en de garnaalvisserij te kampen had met een opbrengstderving per zeedag, zodat de besomming resp. daalde tot 33.000 BF/ZD (— 42%) en 19.300 BF/ZD (— 27%), haalde men in de bordenvisserij een aanzienlijk beter resultaat nl. 53.400 BF/ZD (+ 14%).
6) De gemiddelde gasolieprijs daalde van 12,5 BF/l (— 1,7%).



„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 en 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 inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen"

Verandering van eigendom + thuishaven

Z.472 „JAN BART II" wordt O.472 „JAN BART II"
Eigendom: BRUYNSTEEN Marie, Zandvoordestraat 237, 8400 OOSTENDE
Zeebrief: 8.7.1983.

Inbouw nieuwe motor

Z.12 „SABRINA"
Eigendom: WELVAERT Jozef, St. Donaasstraat 21, 8380 ZEEBRUGGE - BRUGGE 5
Motor DEUTZ - 285 PK - bouwjaar 1983
Zeebrief: 6.7.1983.

Verandering van eigendom

O.216 „HENRI JEANINE"
Eigendom: Rederij DE ZEESTER P.V.B.A., H. Baelskaai 34, 8400 OOSTENDE
Zeebrief: 11.7.1983.

Adresverandering

N.551 „SANDRA"
Eigendom: Sandra P.V.B.A., Processieweg 10, 8250 EERNEGEM - ICHTEGEM.

AANVOER VAN VIS IN JUNI 1983

SOORTEN	1981			1982			1983		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	1.969	94.270	47,88	5.474	147.480	26,94	442	11.084	25,08
andere schelvis	47.522	1.027.314	21,62	56.649	1.656.622	29,24	86.775	2.136.769	24,62
Kabeljauw — verre viss.	3.820	216.660	56,72	3.227	119.010	36,88	4.984	222.580	44,66
andere kabeljauw	931.841	27.975.918	30,02	756.482	31.997.477	42,30	569.289	23.398.782	41,10
Koolvis	3.365	105.680	31,41	14.215	375.270	26,40	25.146	646.813	25,72
Wijting	158.843	3.146.673	19,81	120.614	3.414.090	28,31	114.311	3.107.445	27,18
Schol	276.769	8.601.502	31,08	324.542	10.854.416	33,45	695.533	29.849.584	42,92
Roggen	90.656	4.064.362	44,83	78.544	3.797.668	48,35	81.497	4.016.603	49,29
Noorse schelvis	14.695	681.180	46,35	35.800	1.221.520	34,12	18.324	735.300	40,13
Andere	360.472	14.210.929	39,42	418.484	21.903.410	52,34	448.993	26.041.283	58,00
TOTAAL	1.889.952	60.124.488	31,81	1.814.031	75.486.963	41,61	2.045.294	90.166.243	44,08
b. Tong	92.244	26.558.767	287,92	143.895	37.154.092	258,20	98.447	24.487.947	248,74
TOT. DEMERSALE VIS	1.982.196	86.683.255	43,73	1.957.926	112.641.055	57,53	2.143.741	114.654.190	53,48
2. PELAGISCHE VIS									
Haring							—	—	—
Sprot							—	—	—
Overige							2.942	15.115	5,14
TOT. PELAG. VIS	2.656	22.972	8,65	1.593	15.675	9,84	2.942	15.115	5,14
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	91.728	10.828.930	118,05	98.857	11.366.035	1 14,97	87.389	10.582.585	121,10
Noorse kreeft	68.291	8.896.275	130,27	55.519	7.966.259	143,49	99.022	11.713.042	118,29
Overige	37.962	1.052.640	27,73	49.679	1.635.261	32,92	70.271	2.384.920	33,94
TOT. SCHAAL/WEEKD.	197.981	20.777.845	104,95	204.055	20.967.555	102,75	256.682	24.680.547	96,15
ALGEMEEN TOTAAL	2.182.833	107.484.072	49,24	2.163.574	133.624.285	61,76	2.403.365	139.349.852	57,98

AANVOER VAN VIS IN EERSTE SEMESTER 1983

SOORTEN	1981			1982			1983		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	159.273	4.851.514	30,46	239.014	8.488.495	35,51	162.304	6.372.516	39,26
andere schelvis	341.005	8.368.770	24,54	293.180	10.314.512	35,18	328.811	9.889.985	30,08
Kabeljauw — verre viss.	125.060	3.592.975	28,73	154.278	6.269.066	40,63	67.639	3.346.203	49,47
andere kabeljauw	5.151.676	155.776.724	30,24	3.400.414	156.435.696	46,00	4.019.908	187.371.098	46,61
Koolvis	195.195	4.853.558	24,87	133.412	4.025.534	30,17	63.997	2.010.999	31,42
Wijting	1.530.286	30.571.397	19,98	1.233.686	35.840.790	29,05	1.534.322	46.939.553	30,59
Schol	2.843.236	73.114.603	25,72	2.983.927	88.506.985	29,66	3.757.550	149.377.631	39,75
Roggen	719.843	34.713.571	48,22	721.302	34.917.046	48,41	766.627	40.664.384	53,04
Noorse schelvis	357.843	14.624.770	40,87	136.608	6.890.040	50,44	116.607	5.937.400	50,92
Andere	2.944.653	150.542.492	51,12	3.373.451	207.045.068	61,55	4.084.104	286.459.750	70,14
TOTAAL	14.368.070	481.010.374	33,48	12.669.272	559.333.232	44,15	14.901.869	738.369.519	49,55
b. Tong	2.185.937	528.608.372	241,82	2.504.326	564.653.777	225,47	2.189.075	487.755.927	222,81
TOT. DEMERSALE VIS	16.554.007	1.009.618.746	60,99	15.173.598	1.123.987.009	74,08	17.090.944	1.226.125.446	71,74
2. PELAGISCHE VIS									
Haring							1.451.190	21.866.134	15,07
Sprot							863	3.355	3,89
Overige							48.772	642.112	13,17
TOT. PELAG. VIS	3.743.182	34.468.028	9,21	4.679.875	48.264.317	10,31	1.500.825	22.511.601	15,00
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	307.204	34.557.319	112,49	374.693	45.408.892	121,19	313.482	38.054.340	121,39
Noorse kreeft	209.038	29.332.425	140,32	210.568	29.033.183	137,88	269.217	36.864.963	136,93
Overige	529.585	14.353.634	27,10	545.192	16.929.618	31,05	888.033	30.941.305	34,84
TOT. SCHAAL/WEEKD.	1.045.827	78.243.378	74,81	1.130.453	91.371.693	80,83	1.470.732	105.860.608	71,98
ALGEMEEN TOTAAL	21.343.016	1.122.330.152	52,59	20.983.926	1.263.623.019	60,22	20.062.501	1.354.497.655	67,51

Marineschilders van bij ons :

JAMES ENSOR

door N. HOSTYN

JAMES SYDNEY ENSOR

Op vrijdag 13 april 1860 geboren in de Langestraat 44 (nu 26) als zoon van James-Frederic ENSOR, van Engelse origine en van Marie-Catherina HAEGHEMAN.

Eén zuster : Mariette „Mitche" (°1861)

Overleden te Oostende op 19 november 1949 en begraven nabij de O.L.V. ter Duinenkerk te Mariakerke.

In de vele afleveringen van de reeks „Marineschilders van bij ons", schouwden we het puik van de 18de en 19de eeuwse Belgische marineschilders : de neoklassieker Frans-Balthasar Solvijns, de romantiekers Frans Musin, Henri-Adolphe Schaep, Henri Lehon, Charles-Louis Verboeckhoven, de realisten Auguste Musin en Paul-Jean Clays, de vroege impressionist Louis Artan...

Trekken we de evolutie door en we komen automatisch terecht bij kunstschilders als Péricles Pantazis, Guillaume Vogels en James Ensor. Allen puike marineschilders, maar wiens genie echter verder reikte dan énkel die éne specialiteit.

James Ensor was, net als zijn eerder behandeld stads- en tijdgenoot Jan De Clerck, geen exclusieve marineschilder. Hij heeft het genre slechts occasioneel beoefend maar het totaal nieuwe perspectieven meegegeven.

Daarom is het passend de figuur van James Ensor, over wie jaarlijks hele stromen publikaties verschijnen, op te nemen in onze galerij van Belgische marinisten. We gaan ons hier echter wel beperken tot de louter maritieme aspecten van zijn kunst.

Naar zijn eigen zeggen kreeg hij op dertienjarige leeftijd de smaak van het kunstschilderen te pakken. Aanvankelijk werd hij daarbij opgevangen door Edouard Dubar en Michel Van Cuyck, twee ondergewaardeerde kunstschilders van wie Ensor zelf trouwens al niet veel moest weten. Hij ging dan ook algauw op eigen houtje werken : aftekenen van prenten, schetsen naar de natuur. Voor dat laatste zocht en vond hij inspiratie in het omliggende van zijn geboortestad : de duinen met de forten Wellington en Napoleon, het strand, de bootjes en de vissers... In deze realistische werkjes nam de zee al een belangrijke plaats in.

Zijn jaren aan de Brusselse academie (1877-1880), die in de optiek van het professorencorps allesbehalve schitterend kunnen genoemd worden, waren van enorm belang voor de verdere ontwikkeling van de kunstenaar. Zijn kontakten met artiesten als Théo Hannon, Willy Finch, Xavier Mellery, Ferdinand Khnopff en met andere vooruitstrevende geesten uit het intellectuele Brussel, stuurden hem in de richting van het impressionisme, ver verwijderd van de geldende academische normen.

Eén van Ensor's eerste werken na zijn definitieve terugkeer te Oostende in 1880, was „Na de storm", een marine vol subtiel-delicate licht- en kleurschakeringen, duidelijk brekend met elk



Ensor, geschilderd door zijn collega Henry De Groux (Oostende, Ensorhuis)



Vissershaven te Oostende – Destijds privéverzameling C.

academisme.

Soortgelijke kwaliteiten treffen we aan in de „Grijze zee" uit het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen en in de zogenaamde „Grote Marine", feitelijk een zonsondergang op zee, uit het Museum voor Schone Kunsten te Oostende (1885).

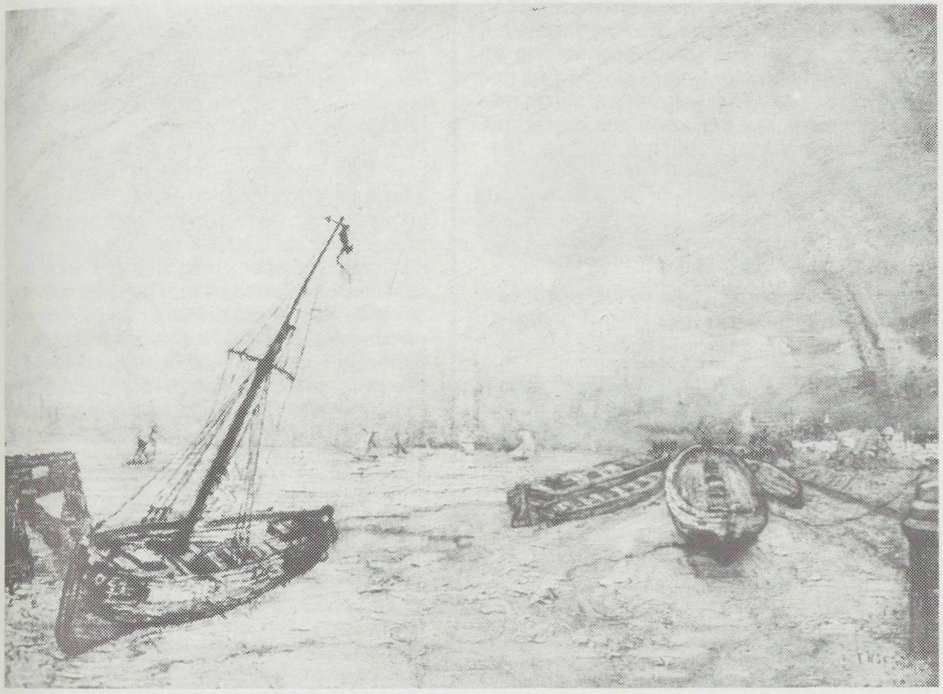
Van een heel ander inhoudelijke orde is de „Christus bedaart de storm" uit het Museum voor Schone Kunsten te Oostende, gebaseerd op het gekende bijbelverhaal uit Mattheüs 14, 22-36, dat zich afspeelt op het Meer van Genesareth. Het schilderij dateert uit 1891 en geldt als een der meesterwerken der symbolische kunst. We staan hier inderdaad niet meer voor een louter marinestuk. Hier is de idee die in het werk steekt primordiaal en de hele voorstelling draagt er toe bij die idee kracht te geven.

Water en lucht versmelten hier tot één turbulente kleur- en lichtstroom rondom de Christusfiguur, die als een rotsvast vuurbaken op het bootje staat : als het licht der wereld, als heerser over de elementen.

In 1886 al had Ensor hetzelfde thema behandeld in een ets, in een meer conventionele stijl echter.

Dat brengt ons dan meteen bij Ensor als grafieker. Ook in zijn rijke grafische oeuvre kwam naast andere thematiek, die we hier niet behandelen, de zee, de haven en de schepen meerdere keren naar voren : etsen als „Sloepen" (1888), „Sloepen" (1888), „Eerste handelsdok te Oostende" (1888), „Gestrande schuiten" (1888), „Stoomboten" (1888), „Schuitjes" (1894) en „Baden te Oostende" (1899) behoren tot Ensor's bekendste grafische verwezenlijkingen.

De ets met het gezicht op het Handelsdok zou Ensor in 1890 als olieverfschilderij hernemen. Ook de ets „Sloepen" bestaat, licht gewijzigd, in een olieverf-versie (1890). Beide schilderijen worden bewaard in het Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen.



Gestrande boten te Oostende



De Veerman – Impressionistische ode aan de Oostendse zeelui – (Antwerpen, K.M.S.K.)

La mer immense et constante m'impressionnait profondément. Mer pure, inspiratrice d'énergie et de constance, buveuse inassouvie de soleils sanglants. Oui, je dois beaucoup à la mer.

Mer miraculeuse d'Ostende, mer formée d'opales et de perles, mer vierge que j'aime, hélas, les gadouements caverneux de la peinture osent salir vos faces divines et maculer vos robes tissées d'iris et lamées de satin blanc.

(James Ensor)

Maar ook andere facetten van de zee boeiden Ensor : vissen en schelpen interesseerden hem omwille van hun kleuren en hun vormen, hun texturen. Hij sublimeerde ze in tal van schitterende stillevens, waarvan „De Rog" verreweg de meeste bekendheid geniet.

Zeelui vereeuwigde hij in schetsen en in meesterwerken als „De veerman" (1883) of „De gendarmen" waarin hij zijn bittere visie op de vissersopstand van augustus 1887 uitte.

Ensor had het geluk een lang leven te kennen (†1949) en lucied te blijven. Met uitzondering van enkele merkwaardige heropflakkeringen kunnen we stellen dat rond 1900 zijn picturaal genie stilaan uitdoofde. Ook toen waren al zijn belangrijke marines reeds geschilderd. In zijn totaal oeuvre nemen ze maar een klein percentage in. Stuk voor stuk getuigen ze echter van een geniale visie.

Het werk van Ensor leert u het best kennen in het Kon. Museum voor Schone Kunsten te Antwerpen, alwaar vele belangrijke schilderijen en honderden tekeningen van hem worden bewaard, alsook in het Museum voor Schone Kunsten te Oostende en het woonhuis van de kunstenaar in de Vlaanderenstrat 27, nu als museum opengesteld.



BELANGRIJKE UITSPRAAK VAN HET HOF VAN JUSTITIE OVER DE BESCHERMINGSLAPPEN VOOR DE VISNETTEN

Zoals men weet mag de visserij geen beschikkingen treffen, die van aard zijn om de maaswijdte van de netten te belemmeren of te verminderen. Het is duidelijk dat hiermede bedoeld wordt het aanbrengen van netlappen of van een buitennet omheen de kuil om de overdadige sleet van het korretouw tegen te gaan. Nochtans is dit verbod niet absoluut en mogen wel bepaalde beschikkingen getroffen worden, maar dit moet gebeuren op aanwijzing door het Comité van Beheer van de visserijprodukten. Dit Comité is samengesteld uit een deskundige van elke lidstaat. Dit Comité moet dus de afwijkingen bepalen en beschrijven, die wel toegelaten zullen worden voor de bescherming van de sleepnetten. De voorstellen door dit Comité worden dan doorgespeeld aan de EEG-Commissies bij wie de uiteindelijke beslissing ligt.

Wat er ook van zij, is het Comité van deskundigen er nog altijd niet toegekomen de voorstellen door te spelen aan de Commissie, waardoor bepaalde lidstaten, onder meer Groot-Brittannië dan maar ter zake nationale maatregelen uitgevaardigd hebben. Het is op basis van deze nationale maatregelen, dat verscheidene Franse vissersvaartuigen in overtreding werden genomen en voor een Britse rechtbank gedaagd. De voorzitter van de Britse „Magistrates Court" zetelende te Plymouth heeft echter, vooraleer ten gronde een uitspraak te doen, de zaak verzonden naar het hof van Justitie te Luxemburg waaraan preciese vragen gesteld werden luidende:

1) heeft het bewust art. 7 van het EEG-reglement 2527/80 kracht van toepassing zolang de voorstellen uitgaande van het Comité der deskundigen en de hierbij aansluitende beslissing van de EEG-Commissie niet genomen werden?

2) heeft een lidstaat het recht, zoals Groot-Brittannië om intussen nationale maatregelen uit te vaardigen en toe te passen en zijn deze rechtsgeldig?

Het Hof van Justitie heeft hierop als volgt geantwoord:

1) het verbod bevat in art. 7 van betrokken verordening heeft onmiddellijk kracht en kan niet opgeschort worden omdat bepaalde schikkingen nog moeten of kunnen getroffen worden met betrekking tot de bescherming van de netten.

2) het zou echter strijdig zijn met de objektieven van het gemeenschapsrecht, zo men geen rekening zou houden met het feit, dat de vissers, om hun netten te beschermen, bepaalde beschikkingen niet zouden mogen nemen, alleen maar omdat het Comité dat dit moet doen, er nog niet toe gekomen is.

3) in afwezigheid van een dergelijke reglementering, komt het dus aan de bevoegde rechtbanken toe om in deze tekortkoming te voorzien en de maatregelen te treffen voor de bescherming van de visstapels, MAAR TOCH OOK REKENING HOUDENDE DAT DE VISNETTEN MOGEN BESCHERMD WORDEN.

Zeggen we hier onmiddellijk, dat deze uitspraak door het Hof van Justitie genomen werd, zonder dat dit Hof kennis had van de nationale maatregelen door Groot-Brittannië genomen, maar toch een bevoegdheid aan de rechtbanken ter zake toekent. Hieruit volgt dus, dat de Franse schippers toch voor de Britse rechtbank zullen moeten komen en dit wel bepaald op 9 september e.k. We kunnen zeker niet vooruitlopen op wat de uitspraak zal zijn, omdat in het antwoord door het Hof van Justitie de deur opengelaten wordt om zowel voor een veroordeling of voor een vrijspraak al naar gelang het gewicht dat de rechter(s) geneigd zal zijn te willen toekennen aan bepaalde passussen uit het antwoord, namelijk dat het art. 7 van toepassing is, ongeacht het feit, dat het Comité van deskundigen nog geen voorstellen gedaan heeft. Blijft in dit laatste geval alleen dan nog open, op welke manier deze bescherming dient te gebeuren.

We komen hierop terug na de uitspraak van de Engelse rechtbank.

TE KOOP:

VAARTUIG

met motor van 600 p.k.

Alles 15 jaar oud - prachtige vangsten.

Vragen bij HAND IN HAND ZEEBRUGGE

✆ (050) 54.41.17

SPORTVISSERIJ WETTELIJK VASTGELEGD?

In Frankrijk zullen de amateurvissers weldra de door hen gevangen vis niet meer mogen doorverkopen aan vrienden en kennissen, restaurants, enz. Het is duidelijk dat dit het gevolg is van de vele misbruiken en van de werkelijk kommerciële inslag bij vele amateurvissers die aan beroepsvisserij doen, maar alle fiskaliteit op de verkoop van de gevangen vis wisten te ontlopen. Ook de beroepsdoppers maken er een zaakje van. Alhoewel een wet de verkoop zal verbieden, zijn we toch overtuigd, dat dit de misbruiken niet zal uitschakelen. Als men zijn vis niet mag verkopen, mag men ze toch wegschenken. We menen dat ter zake van tijd tot tijd onverwachte vangstkontroles met een schatting van de vangst en een forfaitaire aanslag hierop, de meest voor de hand liggende oplossing is. Alle vangsten met netten zouden dienen verboden of wettelijk vastgelegd, zoals we in een vorige editie van Het Visserijblad voorgesteld hebben.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
   Door Gaston en Roland Desnerck.
   Deel I verkoopprijs 1.400 fr. + 84 fr. BTW.
   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. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
   Verschillende soorten zeevis.
   Schaal- en weekdieren.
   Prijs 488 fr. + 84 fr. verzendingskosten.

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

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

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

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

We hebben waarschijnlijk de flauwste week van het jaar en misschien wel sedert jaren achter de rug. Vrijdag twee vangsten, maandag 3, dinsdag 2 en woensdag één enkele. Meest gebracht, voor zover het woord meest hier gepast is, was schol. Verder ook twee vangsten kreeftjes die vlot en redelijk duur verkocht werden. Tong was er omzeggens niet evenmin als tarbot, griet, staart en rog. Van deze laatste soort hebben we enkel vliegers in de afslag gezien. Kabeljauw kregen we vrijdag toch nog een beetje dank zij een Deens vaartuig dat een gedeeltelijk mooie en een gedeeltelijk minder mooie vangst in de afslag zette. Waarbij opviel dat voor de kwaliteit in verhouding tot de rest, te weinig betaald werd. Kabeljauw haalde vrijdag geen 80 fr. waar er maandag tot 95 fr. voor gegeven werd. Toch geraakte de Deen nog aan meer dan één miljoen.

De platvisvangers zetten telkens ruim 500 bennen vis in de markt. Het overgro'e gedeelte natuurlijk platvis met voornamelijk grote sorteringen. De prijs was maandag best en viel voor sommige soorten dinsdag zowat 6 fr. het kg. terug. Voor steenschol en vliegers werden dinsdag eveneens fel gedaalde prijzen genoteerd waarbij de laatstgenoemde soort zakte van 42 naar 25 fr. Steenschol kreeg dinsdag niet eens meer 100 fr. het kg.

De weinige grote tarbot noteerde tussen 400 en 420 fr. waar de andere sorteringen verkocht werden tussen 25 en 360 fr. het kg. Staartvis kreeg tussen 105 en 229 fr. met de zeer schaarse grote sortering als duurste. Het ziet er naar uit dat wat staartvis betreft we hier hetzelfde verschijnsel gaan meemaken als voor de gul, steeds meer heel/kleine en praktisch geen grote soorten meer.

Voor de kustvisserij blijft het vooralsnog een kalme bedoening. Soms al wat grotere vangsten, meestal echter te kleine hoeveelheden garnaal. De prijs schommelde tussen 85 en 165 fr. het kg. De schaars aangevoerde tongvangstjes zijn ook erg klein, de prijs voor deze tongvangstjes was maandag aanzienlijk beter dan dinsdag.

VRIJDAG 5 AUGUSTUS 1983

	dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE				
R.I.214	6	300	—	1.031.470
WEST				
N.40	8	105	—	359.998

MAANDAG 8 AUGUSTUS 1983

KREEFTENPUT				
Z.563	10	70	2.900	583.960
NOORD				
O.83	10	500	—	1.265.429
NOORDZEE				
N.708/709	12	235	—	614.180

DINSDAG 9 AUGUSTUS 1983

NOORDZEE				
O.216	12	470	—	871.612
NOORD				
O.33	10	520	—	1.163.650

WOENSDAG 10 AUGUSTUS 1983

KREEFTENPUT				
N.723	11	95	2.180	461.942

TE KOOP

Prima onderhouden VISSERSVAARTUIG

N.346

„Broeder Annobert",

gebouwd in 1955 met een brutotonnage van 51,66 ton. Voorzien van motor Deutz, 200 PK van bouwjaar 1955. (Dezelfde motor in reserve van 10 jaar oud).

Z.w. Francois Legein, Wilgenweg 2, 8450 Nieuwpoort-Bad. Tel. (058) 23.48.54.

Verwachtingen

VRIJDAG 12 AUGUSTUS

MONKEY BANK: O.285 (180 m. waarvan 110 schelvis en totten)
N.706 (200 m. waarvan 150 schelvis en totten)
KREEFTENPUT: Z.509 (75 vis - 100 kreeft)
NOORD: O.705 (560 m. waarvan 480 platvis)
Z.499 (450 m. waarvan 380 platvis)
WEST: O.303 (130 m.) - O.279 (270 . waarvan 200 gul) - N.3 (150 m. waarvan 70 shelfcod)
N.736 (70 m.)

DINSDAG 16 AUGUSTUS

IJSLAND: O.318 (820 m. waarvan 250 rode zeebaars, 20 schaat, 20 staartvis, 10 schelvis, 30 zeewolf, 100 schotse schol, 40 steenschol, 50 kab., 200 koolvis, 50 bl. leng, 20 mieten, 20 zwarte schol, 10 rog)
NOORD: O.317 - O.51 - N.36 - O.108
WEST: N.45 - N.597 - N.41
MONKEY BANK: O.274 - N.719

WOENSDAG 17 AUGUSTUS

MONKEY BANK: O.306

ZEEBRUGGE

MAANDAG 8 AUGUSTUS 1983

Z.27	W	2.800	390	17	1.586.360
Z.92	N	—	1.100	17	2.694.180
Z.465	W	800	110	9	634.190
Z.525	W	2.000	75	11	556.320
Z.533	KRP	—	110	10	510.970
BA.558	KRP	—	70	10	285.725
Z.580	W	2.200	110	11	660.210
					6.927.955

DINSDAG 9 AUGUSTUS 1983

Z.47	N	—	250	11	558.679
Z.46	W	1.200	250	16	1.638.360
Z.568	W	1.000	80	11	407.910
Z.559	KRP	—	150	11	674.850
Z.186	N	100	330	16	988.446
					4.268.245

WOENSDAG 10 AUGUSTUS 1983

Z.582	KRP	—	110	10	441.355
Z.181	KRP	—	180	10	574.840
Z.16	W	1.800	200	12	965.254
Z.84	N	100	340	13	1.198.465
					3.179.914

DONDERDAG 11 AUGUSTUS 1983

Z.296	N	2.000	200	15	1.076.850
Z.331	W	800	85	14	733.030
Z.507	W	300	35	6	354.460
Z.484	N	—	320	5	748.940
					2.913.280

NIEUWPOORT

MAANDAG 8 AUGUSTUS 1983

VIS		
N.22	386 kg.	49.227 fr.
N.349	163 kg.	34.774 fr.
N.575	580 kg.	58.242 fr.
N.590	143 kg.	24.300 fr.
N.710	616 kg.	70.604 fr.
GARNAAL		
N.700	164 kg.	24.517 fr.
N.782	98 kg.	15.113 fr.

DINSDAG 9 AUGUSTUS 1983

GARNAAL		
N.700	65 kg.	10.386 fr.

WOENSDAG 10 AUGUSTUS

VIS		
N.22	139 kg.	29.901 fr.
N.88	145 kg.	29.281 fr.
N.349	71 kg.	13.728 fr.
N.575	351 kg.	41.596 fr.
N.590	90 kg.	19.460 fr.
N.710	196 kg.	26.497 fr.

DE O.231 VERKOCHT IN GRIMSBY

De O.231 St. Carolus verkocht verleden week in de afslag te Grimsby in Groot-Brittannië en zette er iets boven de 800 van onze bennen in de markt (637 kits). Er werd een brutobesomming verwezenlijkt van 2,850 miljoen fr. hetgeen toch een mooie gemiddelde prijs van 3.500 fr. per ben uitmaakt.

NOORWEGEN

■ Na zes maand van 1983 lag de Noorse aanvoer van haring, makreel en industriële soorten zoals blauwe wijting, lodde, enz., 200 duizend ton hoger dan op hetzelfde ogenblik van 1982, vooral te danken aan een groter aanvoer van lodde (capelin), alhoewel deze aanvoer nog beperkt wordt en in het belang van het voedsel voor kabeljauw ook al te veel gevist wordt.

IJSLAND

■ In IJsland lag de visaanvoer over het eerste half jaar van 1983 met 55.000 ton lager dan over dezelfde periode in 1982. Dit is voornamelijk te wijten aan de mindere aanvoer van kabeljauw, namelijk slechts 185.000 ton tegenover 241.000 ton over dezelfde periode in 1982. Kleinere verschuivingen vonden onder de andere vissoorten plaats en ook de bevindingen van de biologen zijn van die aard, dat de kabeljauwvoorraden veel meer uitgeput zijn, dan door hun voorspeld.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	8 augustus	9 augustus	10 augustus
Lappen	.....	.....	.....
Grote	.....	.....	.....
3/4	.....	.....	.....
Bloktongen	.....	.....	.....
Vóór-kleine	.....	.....	.....
Kleine	.....	.....	.....
Slips	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	314	345	309	360	329	331
Bloktongen	420	432	367	419	340	347
Fruittongen	328	335	291	351	309	336
Schone kleine	239	256	191	249	207	229
Kleine	188	195	161	189	163	170
Tout petit	168	176	156	174	168	166
Slips	162	163	154	167	156	160

NIEUWPOORT

Tong I	302	310	.....		314	322
Tong II	325	352	.....		348	362
Tong III	336	344	.....		328	334
Tong IV	254	268	.....		300	308
Tong V	228	244	.....		268	284
Kleine tongen	168	184	.....		234	246

PLADIJS

OOSTENDE

	8 augustus		9 augustus		10 augustus	
Platen	45	52	40	42	43	
Iek (groot-klein)	50	52	46	50	40	
Derde slag	44	51	44	46	47	
Platjes	34	42	32		.....	

ZEEBRUGGE

I	37	46	36	48	42	48
II	49	54	46	52	50	52
III	51	58	47	50	44	48
IV	42	46	32	38	36	40
V	.....		.....		.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....		.....	
Grote pladijs	70	80	.....		75	85
Platjes	35	45	.....		54	66
Drielingen	70	75	.....		70	75

WET HOUDENDE INSTELLING VAN EEN CERTIFICAAT VAN NOORDZEE-LOODS

In het staatsblad verscheen de wet houdende instelling van een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van schepen op de Noordzee en in het Kanaal.

Wij laten deze wet van 8/6/1983 verschenen op 21/7/1983 hieronder in haar geheel volgen:

Artikel 1. Een certificaat van Noordzee-loods voor het loodsen van zeevaartuigen op de Noordzee en in het Kanaal wordt ingesteld.

Art. 2. Het certificaat van Noordzee-loods wordt, op verzoek van de gegadigde, afgegeven aan ieder voldoende gekwalificeerd wordt geacht om zeevaartuigen op de Noordzee en in het Kanaal te loodsen.

De Koning bepaalt de zones waarvoor het certificaat geldig is, met uitsluiting van de loodsvaarwateren waarvoor de kuststaten een verplichte loodsdienst hebben georganiseerd.

De Koning kan de geldigheid van het certificaat beperken tot het loodsen van bepaalde scheepstypes.

Art. 3. De Koning bepaalt de voorwaarden waaronder het certificaat van Noordzee-loods verleend, geweigerd, hernieuwd, ingetrokken en geschorst wordt.

Art. 4. De Koning richt een nautische toezichtscommissie op die ermee belast is:

a) advies uit te brengen over de beroepsbekwaamheid van de aanvrager van het certificaat, voor de zone waarvoor het certificaat wordt aangevraagd;

b) een gemotiveerd voorstel te doen inzake verlening, weigering, schorsing of intrekking van een certificaat.

Art. 5. Hij die zijn diensten als Noordzee-loods aanbiedt zonder houder te zijn van het certificaat waarin deze wet voorziet of van een door de bevoegde autoriteit van een Noordzee-kuststaat afgegeven gelijkwaardig certificaat, wordt gestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot zes maanden en met geldboete van tweeduizend tot tienduizend frank of met een van die straffen alleen.

Art. 6. De Staat is niet aansprakelijk voor de schade die de houder van een certificaat van Noordzee-loods mocht veroorzaken in de uitoefening van zijn beroep.

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel zal worden bekleed en door het Belgisch Staatsblad zal worden bekendgemaakt.

DENEMARKEN

■ Op het Deens eiland Bornholm in de haven van Nexhoe zal er een ijsfabriek gebouwd worden waar de vaartuigen op elk ogenblik van de dag en de nacht hun ijs zullen kunnen betrekken. Het zal voldoende zijn, dat zij hun codekaart in een daartoe passende gleuf steken en op de knoppen voor de hoeveelheid ijs duwen om bediend te worden. Er zal zelfs een faktuur van de geleverde hoeveelheid afgeleverd worden. We vragen ons echter af of het bouwen van een ijsfabriek nog up to date is, nu alle moderne vaartuigen zelf van een schilferijstoestel voorzien zijn. Een zaakje door ons proefstation te onderzoeken.

HET GEVAAR VAN HET VISSEN MET ENKELDRADIG STAAND WANT

Door de Britse Europarlementair Sir Jack Stewart-Clark, werd deze titelvraag gesteld waarop echter binnen de gestelde tijd niet door de Commissie te Brussel geantwoord werd. We vinden dit erg jammer omdat ook wij zelf ons al verscheidene malen met dit probleem hebben bezig gehouden. Toch geven wij de vraag van het betrokken Europees Parlementslid weer omdat dit zeer goed onze eigen visie op de zaak weergeeft. Het bewijst eens te meer hoe lamlendig traag vele administraties zijn.

Betreft: **Het gevaar van het vissen met enkeldradig staand want.**

Het veel voorkomende gebruik van het nieuwe enkeldradig staand want vormt een ernstige bedreiging voor de visbestanden in de hele Gemeenschap. Een Britse krant becijferde dat het ongelimiteerde gebruik hiervan in de Britse kustwateren het bestand aan eetbare vis binnen tien jaar zou kunnen uitroeien en bijgevolg de werkgelegenheid van kustvissers verloren doen gaan.

De bedreiging van deze arbeidsplaatsen komt voornamelijk door het toenemende aantal amateurvissers dat in het weekeinde met letterlijk kilometers lang enkeldradig staand want vanuit kleine boten of bij laag water zelfs vanuit voertuigen met vierwielaandrijving alles vangt wat er voorbij zwemt, inclusief jonge onvolwassen en geslachtsrijpe vis.

Verder bestaat er het risico van losgescheurde segmenten enkeldradig staand want die, omdat het niet verrot, jaren op of vlak onder het oppervlak blijven drijven waardoor alles wat er zwemt in de netten verstrikt raakt.

Aangezien de kustvissers in toenemende mate in hun bestaan bedreigd worden, moeten zij steeds vaker ditzelfde soort netten gebruiken om te kunnen concurreren. Dit werkt de uitroeiing van de visbestanden in de hand.

Deze bedreiging wordt in Noord-Amerika en Zuid-Afrka, echter nog niet in Europa, zeer serieus genomen. Is de Commissie voornemens om, als zaak van hoge prioriteit, het gebruik van enkeldradig staand want in kustwateren te verbieden ten einde de nog niet volwassen en geslachtsrijpe visbestanden en de werkgelegenheid van de kustvissers te beschermen?

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 8 aug.		Zeebrugge 8 aug.		Oostende 9 aug.		Zeebrugge 9 aug.		Oostende 10 aug.		Zeebrugge 10 aug.	Nieuwpoort 8 aug.	Nieuwpoort 10 aug.
Tarbot grote	401	420	.....		399	402	.....		438		.....	.....	.....
Tarbot middel	352		.....		344		.....		349		.....	.....	.....
Tarbot klein	329		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Griet groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Griet middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Griet klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Schelvis middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Schelvis klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Heek grote	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Heek middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Heek klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Leng	.....		.....		52		.....		.....		.....	.....	.....
Rog I	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Keilrog	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Rog	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Tilten	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Scherpstaart	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Halve mans	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Teelt	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Katrog	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Kabeljauw	90	95	.....		55	80	.....		78		.....	.....	.....
Gul (groot)	75	80	.....		56	74	.....		.....		.....	.....	.....
Gul (middel)	69	81	.....		60	72	.....		66		.....	.....	.....
Gul (klein)	26	52	.....		24	58	.....		22	46	.....	.....	.....
Hozemondhamme	150	299	.....		107	290	.....		293		.....	.....	.....
Wijting groot	62	68	.....		.....		.....		61	63	.....	.....	.....
Wijting klein	26	37	.....		.....		.....		18	19	.....	.....	.....
Schar	18	32	.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Steenschol	33	137	.....		15	100	.....		124		.....	.....	.....
Zeehaai	66		.....		64		.....		.....		.....	.....	.....
Hondshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Doornhaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Pieterman	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Horsmakreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Kongeraal	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Schartong	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Steenholk	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Heilbot	.....		.....		166	293	.....		.....		.....	.....	.....
Steur	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Koolvis	.....		.....		39		.....		.....		.....	.....	.....
Zeewolf	.....		.....		56	86	.....		.....		.....	.....	.....
Pollak	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Zonnevis	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Vlaswijting	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Zeeduivel	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Schotse schol	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Zeehond	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Rode knorhaan	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....
Posten	.....		.....		.....		.....		.....		.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 2 augustus werd aangevoerd: 340 kg. tong, 5 kisten tarbot en griet, 9 kisten schol, 4 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 16,40, gr. tong 25,60, grootmiddel tong 21,00-18,40, klm. tong 16,80-14,80, tong één 13,00-11,80, tong twee 9,00-8,00.

Per 40 kg.: tarbot 626-408, griet 496-320, schol één en twee 168, schol drie 148, schol vier 124-86, rode poon drie 108.

Aan de woensdagmarkt van 3 augustus werd aangevoerd: 353 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 142 kisten kabeljauw, 172 kisten wijting, 31 kisten schol, 6 kisten schelvis, 2 kisten makreel en 19 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 22,21-20,49, gr. tong 26,51-26,10, grm. tong 19,58-18,52, klm. tong 15,72-12,78, tong één 14,15-12,21, tong twee 8,60-7,60.

Per 40 kg.: tarbot 816-529, griet 588-420, kabeljauw één 188, kabeljauw twee 168, kabeljauw drie 154, kabeljauw vier 160-142, kabeljauw vijf 120-90, schelvis vier 118-110, schol één 154, schol twee 160, schol drie 152, schol vier 114-85, wijting drie 75-46, makreel 92, schar 112-100, horsmakreel 67, tongschar 135-127.

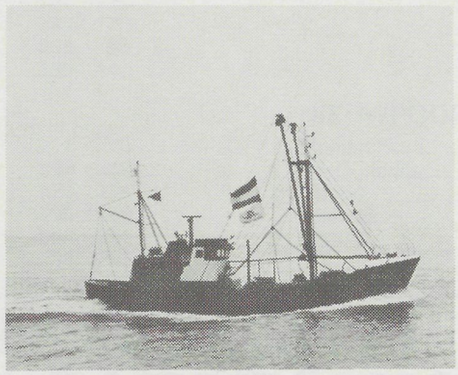
Aan de donderdagmarkt van 4 augustus werd aangevoerd: 490 kg. tong, 13 kisten tarbot en griet, 32 kisten kabeljauw, 8 kisten schelvis, 91 kisten wijting, 117 kisten schol, 12 kisten schar, 10 kisten makreel, 17 kisten varia.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 26,04-22,18, gr. tong 27,69-25,59, grm. tong 21,03-19,93, klm. tong 17,21-16,33, tong één 14,20-12,47, tong twee 10,49-8,51.

Per 40 kg.: hammen met kop 262, krab 26, hors makreel 94, tongschar 250-174, tarbot 852-533, griet 621-440, kabeljauw twee 272, kabeljauw drie 264, kabeljauw vier 250-236, kabeljauw vijf 192-124, schelvis twee en drie 220, schelvis vier 142-140, schol één 184, schol twee 192-170, schol drie 170-140, schol vier 140-102, wijting drie 102-83, makreel twee 104-74, schar 124-96, rode poon drie 157-104, bot 25-16.

BR.29 WEER IN BEDRIJF

Sedert enige tijd is de treiler BR.29 uit Breskens weer in bedrijf genomen. Het vaartuig onderging belangrijke verbouwingswerken en is nu uitgerust voor de bokkenvisserij. De verbouwingswerken gebeurden op de Scheepswerf Van de Sande te Breskens. De BR.29 werd in 1967 gebouwd en in de vaart gebracht als de VLI.3 (Vlissingen). Daarna werd het weer doorverkocht aan een rederij uit Breskens onder nummer BR.53. Daarna werd het weer verkocht, met name aan Frankrijk waar het vanuit Duinkerken vaarde onder nummer D-275786T. Nu is het weer in de haven van Breskens, eigendom van de rederij Verschelling & Ocké.



De BR.29 tijdens de proefvaart.

■ Als gevolg van oesterziekte op de platte oester in de Oosterschelde heeft men, jaren terug de Japanse oester uitgezaaid, die beter bestand was tegen de ziekten, ook minder zorgen vergt en ook daar gekweekt kan worden waar de platte oester niet gedijt. Thans is het uitzaaien van de Japanse oester verboden maar intussen is er een wild bestand aan Japanse oesters ontstaan zodanig, dat het onmogelijk blijkt deze oester thans nog uit te schakelen. Er zullen zelfs door de Domeinen percelen uitgegeven worden voor het kweken van de Japanse oesters omdat hiervoor intussen een markt is ontstaan.

■ Volgens de Nederlandse minister Braks zijn er voor het ogenblik 150 ha. in het Grevelingenmeer waarop broedwinning van de platte oester plaats grijpt. Dit kan nog verhoogd worden. Voor het ogenblik, gezien de goede omstandigheden van water en temperatuur, de grootte van de broedval en de vele oesterlarven zal deze 150 ha. voldoende zijn voor de winning en opkweek van het oesterbroed tot zaaioesters.

■ De Nederlandse minister Braks heeft laten weten, dat zal onderzocht worden of er mogelijkheden bestaan tot akwakultuur in de Oosterschelde en vooral of het kommercieel een haalbare zaak zou zijn.

■ In Nederland is een nieuwe kotter overgedragen aan zijn eigenaar. Het gaat hier over de TX 20 „Dirk Senior". Het is een vaartuig van 39,50 m. lengte uitgerust met een motor van 1.900 pk bij 900 t/m. Verder zijn er 2 hulpmotoren van elk 300 pk (!) aan boord die elk een generator aandrijven. Het vaartuig heeft een breedte van 8,20 m. en een diepgang van 4,70 m. Wordt het eveneens drummen voor een plaatsje voor dit vaartuig in verband met de beperkt toegekende viskwota?

■ Volgens drs. Corten van de RIZIV, het Nederlands Rijksinstituut voor Zeevisserijonderzoek, zal de sterke haringklasse 1981 er voor zorgen, dat het haringbestand van de volwassen haring met 600.000 ton driejarige haring in de Noordzee voor 1984 zal uitgebreid worden. Dit zou het toekennen van vangstkwota voor 1984 moeten vergemakkelijken en verhogen. Afwachten wat er in dit verband echter door de Commissie in Brussel voor volgend jaar zal beslist worden.

■ Men verwacht met de bouw van de nieuwe vismijn te Vlissingen in september van dit jaar te kunnen starten. Er zal eerst een verkoopshal gebouwd worden met een oppervlakte van 1.700 m2, terwijl de huidige slechts 1.000 m2 bedraagt. Hierbij wordt dan nog een kantoor gebouwd met één verdiep voor de administratiediensten en voor een mijnzaal.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht.

Door 77 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
28.103 kg.	Tong	ƒ 298.927,57	ƒ 10,64
9.905 kg.	Tarbot	ƒ 159.653,32	ƒ 16,12
98.315 kg.	Schol	ƒ 287.741,49	ƒ 2,93
22.465 kg.	Kabeljauw	ƒ 65.382,28	ƒ 2,91
1.902 kg.	Griet	ƒ 24.216,04	ƒ 12,73
13.170 kg.	Schar	ƒ 18.445,40	ƒ 1,37
4.240 kg.	Wijting	ƒ 6.163,79	ƒ 1,45
116.150 kg.	Diversen	ƒ 628.961,70	
294.550 kg.		**ƒ 1.489.491,59**	

DUITSLAND

■ Het ministerie voor voeding en landbouw van het Duitse Sleeswijk-Holstein deelt mede dat het voorbije tongenseizoen geen aanleiding gegeven heeft tot het opleiden van vreemde vissersvaartuigen in de twaalfmijlszone van het Duitse Noordzeegebied zoals dit, onder meer vorig jaar nog met Nederlandse grote treilers het geval was. Zoals men weet, mogen vaartuigen van meer dan 70 Brt en/of meer dan 300 pk niet in de twaalfmijlszone met de boomkorre op platvis (pladijs, schol, tong) vissen. In de eerste plaats menen de Westduitse autoriteiten, dat dit wel te danken is aan de versterkte kontrole en het strenge optreden tegen de illegale vissers.

IERLAND

■ Een Europees Parlementslid dat Ierland vertegenwoordigt, heeft bij de Commissie te Brussel bezwaar ingediend tegen het feit dat het vangstkwotum makreel voor de Ierse vloot, voor 1983 met 32% verminderde tegenover het voorgaande jaar. Hij vindt dit in strijd met de bepalingen van De Haag, die een bijzondere ontwikkeling voorzagen voor de Ierse visserij. Ondertussen werd het totaal jaarkwotum te Brussel met 27 duizend ton vermeerderd, zodat we veronderstellen, dat daar iets zal afvallen voor de Ierse visserij. Wat ons echter weerom bijzonder opvalt is het feit, dat de Europese parlementariërs, zowel in Ierland als overal elders, absoluut over geen Europese mentaliteit beschikken maar volledig nationaal zijn ingesteld. Arm Europa.

HEISTSE FIGUREN EN LAPNAMEN

Henrietje Danster : Was geen geboren Heistnaar, hij droeg een zeer dikke bril om indruk te geven en woonde bij Vostjes, een café in de Pannestraat. Hij was een goede accordeonspeler en kluchtige zanger. Op z'n toeren zong hij : „Jongens ziet... ziet wat ge doet... doet... want de meisjes zijn zo zoet.... zoet...". Hij verhoogde dan de toon zoals een kanarievogel doet... doet. Veel van deze mensen heb ik goed gekend en er dagelijks mee omgegaan, want toen ik getrouwd was heb ik het café „De Oosthinder" in de Knokkestraat open gehouden. Wat later heb ik ernaast een huis gebouwd en er een beenhouwerij gehouden. Spijtig dat ik me veel familienamen niet meer herinner. Maar kom, laat me nog wat verder vertellen.

Frans Wintein : Sissen Matting. Hij was een beenhouwer die in de straat van het Volkshuis woonde en die uitkwam in de Knokkestraat. Hij was een der best gekende volksfiguren van Heist. Hij was groot en had een buik voor twee, daardoor kon hij drinken gelijk een koe water. Toen hij stierf was ik bij zijn sterfbed en hij zei me : „Bij mijn begrafenis moeten alle beenhouwers zat zijn.„ En dat waren ze, behalve één, Julien Warmoes. Sissen bezat een tweespan waarmee hij de boer opreed. Hij kwam dan in de namiddag Heist terug binnengereden, overvol geladen met appels, want hij kocht altijd zijn provisie bij de boeren. Als de kinderen hem dan in het oog kregen, liepen ze met hele drummen z'n kar na en zongen :

„En Sissen Matting zit op de trein... Parlez-vous Inke pinke... Parlez-vous
En Sissen Matting zit op de trein
en draait zijn worsten in de bassin".

Hij gooide dan met appelen, de mensen konden het horen tot binnen hun huizen, kwamen op straat zien en zagen dan meteen dat het Sissen was. Zo maakte hij bij de jeugd reklame voor zijn kommmersie.

Sissen heeft nog veel meer toeren uitgehaald dan dat.

Eens kwam hij met zijn paardje en tweespan terug van de markt te Brugge. Onderweg te Lissewege bij de molenaar, een jongeman die te samen woonde met zijn zuster, kocht Sissen uit het stal van twee het zwaarste zwijn. De woensdag daarop was het slachtdag in Heist en moest onze molenaar het zwijn komen afleveren in het slachthuis. In plaats van het zwaarste zwijn bracht hij het lichtste mee, denkend : „Och Sissen was toch zat, hij zal het verschil niet merken". Maar Sissen bemerkte het wel en ons boerke vloog met zijn zwijn terug naar Lissewege. Daarmee was de kous niet af, want onze snuggere Sissen zon op wraak. Hij sprak af met Julien De Corte, alias Kaastje. Kaastje kreeg van Kamiel Gheyle zijn impermiable in leen en een oud slachthuisboek. Met een pen achter z'n oren trokken ze naar Lissewege om tegen valavond te Lissewege aan te komen. Kaastje moest voor deurwaarder spelen. Hij klopte aan en riep : „In naam der wet, doe open". De molenaar kende er de schrik van zijn leven, verontschuldigde zich bij Sissen en beloofde het zwaar zwijn te leveren en voor een prijsje het licht varken erbij, om de zaak zo te laten. De volgende woensdag stonden enkele beenhouwers op de uitkijk vol spanning te wachten als de molenaar zou afkomen. En werkelijk het had geholpen, de molenaar had woord gehouden en kwam van achter de hoek aangeslufferd met het zwaar en licht zwijntje. Het slot was dat Sissen zo blij was met z'n bravourstukje, dat hij de molenaar liet zuipen totdat hij onder tafel rolde. Sissen en Kaas hebben later nog eens hetzelfde uitgespookt bij iemand die zijn huishuur niet wilde betalen. In die tijd lukte dat nog wel, nu zou dat niet meer pakken. Later vertel ik nog wat over Sissen en ook over Pietje Ketser.

Puppe, Kol en Hoed : Dat was Tuurke Timmermans. Hij liep steeds rond in schilderskiel, bolhoed, gebogen grote pijp en hoge kol.

Jan de Schieter : Woonde in de Vlamingstraat en kreeg die naam omdat hij, zat zijnde, dikwijls in z'n broek deed.

Jef D'hondt : Winkelier uit de Knokkestraat, men noemde hem de „zochte koker". Als men bij hem erwten kwam halen, zei hij steeds : 't zijn echte zochte kokers".

Meester Ackx : Gemeentebediende van de burgerstand. Later heeft zoon Leon die functie overgenomen. Meester Ackx had de reputatie toverkracht te bezitten. Gingen er vissers aan boord met hun netten of ander gerief en ze kwamen meester Ackx langs de weg tegen, dan gingen ze terug naar huis waar ze eerst een gebed prevelden om dan pas opnieuw aan boord te gaan.

Pol van Martjes : Pol was een verstokte vrijgezel die met zijn zuster juist achter de hoek in de Vissersstraat woonde. Pol had een rosachtige lange hond en die noemde ook Pol, maar Pol noemde hem altijd Pollewiester. Het bijzondere aan die hond was dat, als hij door „Noene", lapnaam van zijn zuster, buitengelaten werd, hij naar het station liep, op de tram naar Zeebrugge sprong, en daar afsprong, rond de vissersvaartuigen snuffelde op zoek naar z'n baasje Pol. Vond Pollewiester Pol niet, doordat hij nog niet binnen was, sprong hij terug op de tram naar Heist. Was Pol wel in de thuishaven dan vond rosse Pol wel z'n baasje in z'n stamcafé.

Beste Mutse : Ging eens aan boord. Onderweg naar Zeebrugge vloog z'n muts vanop de dijk door de wind in het water, hij riep : „'t Is m'n beste mutse". Vandaar die bijnaam.

Sissen de Kluts : Kwam geregeld bij ons in 't café. Als hij een pintje op had, begon hij de negerzanger Armstrong na te doen. Alhoewel hij een beroeste stem had, trok hij er een beetje op.

Toone De Buck : Woonde in de Moefe. Ook als hij wat gedronken had zong hij komieke liedjes, zoals :

„Als ik met m'n hane naar de markt was gegaan...
M'n hane met zijn scherpe poten..."

Wantje van Stientjes : Was een oud vrouwtje dat zich bijna nooit waste. Ze was zwart gerookt door haar open haard. Ze kwam geregeld een Stoutje bij ons drinken. M'n vrouw zei haar eens: „Stientje ik zou je eens willen wassen van kop tot teen", waarop Stientje gezwind replikeerde : „Je ziet de witten 't liefst, de zwart gerookte zijn de dierst".

Doebeltje : Leefde als oud-visser in het bejaardentehuis van Bredene. Hij kwam altijd met Heist-kermis z'n kameraden opzoeken. Er werd dan gedronken en gevierd totdat Doebeltje 's avonds niemand meer herkende. Hij ging dan zonder iets te zeggen in het ovekot z'n roes tot 's anderendaags uitslapen.

Gatje Dobbelaere : Z'n kinderen leven nog en stellen het allemaal opperbest. Hij kwam regelmatig met Wassenhove bij ons biljarten. Klein maar vinnig wist hij steeds Wassenhove te kloppen. Hij pochte steeds met z'n dochters welke bij doktoor De Ketelaere dienden en zo goed hadden leren koken, bijvoorbeeld „geirnaerts met januarisaus"...

Wassenhove : Hij woonde van voor in de Sint Antoniusstraat. Hij stond in de zomer met badkarren op het strand. Hij kwam altijd biljarten met Gatje. Hij stond daarbij veel keer met gekruiste benen van de „grote pisse" want hij durfde niet naar het wc (in het Engels dubbel joe cie) gaan uit schrik dat Gatje enkele punten meer zou aantekenen. Hij riep steeds naar m'n vrouw : „Mamzel, een pintje van 't spil".

Padua : Mevrouw Moreaux, moeder van Gusten Blienk, beenhouwer in de Pannestraat. Het mens was zwakzinnig geworden en een werkende haas van de paus. Als ze op straat verscheen waren er altijd spotlustigen die voor haar knielden en de zegen vroegen. Voorwaar niet schoon, doch het gebeurde.

Paaie : Was een vaste klant. Als z'n pint half uit was vroegen z'n vrienden : „Paaie, speel eens brouwer !". Hij dronk dan een slok en spuwde het terug in z'n glas dat het schuimde.

Edelweis : Kamiel Vantorre, beter gekend als Kamiel van Foks. Die bijnaam kreeg hij eens toen hij op zekere dag teljoren en tassen in z'n menage kapot sloeg. „'t Is toch maar Edelweis" zei hij. Zijn vrouw spaarde de bons uit het waspoeder Edelweis. Kamiel kon soms heel erg boos en kolerig zijn. Op een keer zong hij bij ons in het café een liedje en vroeg aan Meester Walgrave of het schoon geweest was. „Ja, zei de meester, maar 'k heb er niets van verstaan". Daarop trok Kamiel naar buiten en smeet een steen door de ruit. Vanzelfsprekend werd alles achteraf geregeld.

Lange Timmerman : Woonde in de Vuurtorenstraat. Hij was een bijzonder goed gekend figuur in Heist en was overal bij of omtrent. Hij was de schoonbroer van Meester Vande Walle en Jantje Deckers uit de Kerkstraat. Op een zondag had hij een plakkaat voor zijn venster gehangen, dit om de mensen die naar de mis gingen voorbij zijn huis moesten passeren en het dus goed zouden zien. Op dit plakkaat had hij in koeien van letters geschreven : „Pastoor Bonne gaat naar d'helle, met het geld van Louis Gezelle". Dit kwam omdat pastoor Bonne misbruik van vertrouwen zou gemaakt hebben bij de lening van geld aan Louis Gezelle.

Nunnepoeper : Bij Lange Timmerman woonde Engelrelst, een kolenhandelaar, die deze onsmakelijke lapnaam had gekregen omdat hij met een gewezen non was getrouwd.

Zot Verbeke : Karel Verbeke was getrouwd met Mietje Bil en was de broer van een andere Verbeke die men in de wandeling Prumme noemde. Zot Verbeke was een van de sterkste venten van Heist en een zeer eigenaardig persoon. Over die man is een heel boekje te schrijven. Karel d'Haane, zo noemde men hem ook wel eens, kwam dagelijks bij ons op café en was peerder (vislosser) te Zeebrugge. Hij werkte soms voor Belgian Petrol (BP) en kon met gemak een vat olie van 200 liter aan boord dragen. Hij droeg ook volle bennen vis alleen op de kaai. Hij kreeg daarvoor altijd een dikke portie vis. Na de middag kwam hij met de tram naar Heist, stuikte Café „De Oosthinder" binnen, waar er al vele vrouwen en mannen op hem zaten te wachten. Hij verdeelde dan op de koer z'n vis in hoopjes volgens soort en begon de verkoop op zijn manier, nooit voor geld. Enkele vrouwen en ikzelf stonden er bij met papier en potlood om alles netjes te noteren en Karel riep dan : „15 borrels voor die schone platen, wie biedt er meer ?" of anders „20 pakjes sigaretten Bladias voor dit of dat". Zo ging de verkoop verder tot alles „verkocht" was. Daardoor had hij wel zestig borrels genever te goed. Nu zult ge denken dat hij dat allemaal in een dag niet kon opdrinken en dat was inderdaad zo, doch vele arme oude vissers kenden de zot z'n vrijgevigheid. Wij moesten alleen maar nagaan of zijn „kas" klopte. Karel wist nooit van naar huis gaan en

(vervolg volgende bladzijde)

kwam zijn wijf Mietje Bil eens neuzen of ze ook eens niet iets mocht meedrinken. Was de zot in z'n goeien, mocht Mietje een paar stoutjes mee profiteren, maar kwam ze ongelegen, dan zat iedere keer het spel op de wagen. Hij legde zich op de grond en begon te zingen :
„En Mietje Bil moet uit m'n huus...
Ora pro nobis..."
Dat hield hij zolang vol tot Mietje met een koleire er van onder trok. Zat Verbeke op droog zaad moest men de borrels opschrijven, of plaatste hij zich tegen de muur met ontblote buik. Men mocht dan op zijn buik stampen zo hard men wilde, één borrel per keer. Eigenaardig genoeg waren daarvoor altijd genoeg liefhebbers te vinden. Soms stak hij ook een biljartbal in z'n mond die hij geheel liet verdwijnen. Als het kermis was, was Karel Verbeke dé man. Bij Heist-kermis had m'n moeder Cattoor telkens verschillende kommen ingelegde vis klaargemaakt en wel zes koekebroden gebakken, daarvan mochten de vaste klanten smullen, maar ook de oude vissers die in het rusthuis van Bredene verbleven mochten meevieren, want dan zakten ze telkens naar Heist af en wisten waar het goed was. Vader Constant Cattoor had dan ook voor hele hopen droge vis gezorgd, er werden dan meer pintjes gedronken. Als er dan 's nachts gesloten werd lag de vloer centimeters dik van de vispellen en graten.
Ja, toen waren de kermissen nog nat en er werd dan veel onder de vissers gevochten, want ze waren allemaal zat, tot zelfs de agenten die kwamen zeggen dat het sluitingsuur was, waggelden d'een café uit, d'ander in. Dat was allemaal niet zo stichtend, maar wat wilt ge ?
Toen stak het allemaal niet zo nauw.

door Octaaf de Graeve-Cattoor
Oud-Heistenaar
(Uit „Ibis Tros„)

DE GROTE BEDREIGING VOOR DE ZEEEN EN OCEANEN

In samenwerking met het vergaan, na een ontploffing, dit voor de Zuid-Afrikaanse kust, van een olietanker van meer dan 200 duizend ton, die waarschijnlijk weer eens voor een grote milieuramp zal zorgen, wijzen we er toch nog maar eens op, dat de zeeën en de oceanen, alsmede de fauna en de flora hiervan, het hard te verduren krijgen. Ten slotte zijn de zeeën en de oceanen het werkterrein en de broodwinning van honderdduizenden vissers over de hele wereld. Ontstellend is echter in dit geval, hoe weinig zorg gedragen wordt voor het behoud en de beveiliging van dit werkterrein. In de fabrieken en bedrijven ten lande, heeft de wetgever gezorgd voor allerlei Comités van Veiligheid, Gezondheid, Verfraaiing der werkplaatsen, aangepaste eetplaatsen, wasgelegenheden, enz... Kortom werd en wordt nog altijd gezorgd voor een verbetering en bescherming van het milieu waarin dient gewerkt te worden. Op zee schijnt dit niet alleen verwezenlijkbaar, meer nog, wordt het werkterrein van de vissers zelfs in gevaar gebracht.

Wat echter vooral aan te klagen valt, is niet zo zeer het feit van rampen zoals indertijd met de „Amoco-Cadiz" voor de Bretoense kust, of thans met het Spaans olietankschip als met zoveel andere kleinere tankschepen, of ook nog ongevallen met de booreilanden waardoor miljoenen liter ruwe olie in zee terecht kwamen, maar meer nog de georganiseerde milieuschendingen zoals het dumpen van kernafval in zee evenals het dumpen van vloeibaar scheikundig afval door speciale tankschepen, die dit afval aan de fabrieken gaan afhalen en opladen.

Dit gebeurt niet alleen met bepaalde stilzwijgende goedkeuring van de regeringen van de meeste landen, maar wordt zelfs door de regeringen bevorderd omdat men aldus op één voor hen gemakkelijke manier van die afval afkomt. Het dumpen van scheikundig afval, zoals onder meer, nog niet zo lang geleden met de gekoncentreerde dioxine het geval was, die vóór het dumpen te Antwerpen in een speciale tank opgeslagen was, levert hiervan weerom het bewijs. Het is gewoonlijk slechts na de aanklachten uitgaande van milieugroeperingen, dat het ministerie van leefmilieu van de betrokken regeringen, dan plots wakker schiet en maatregelen overweegt of treft. We zijn dan ook overtuigd, dat men zeker niet overweegt Comités op te zetten voor Veiligheid, Gezondheid en Verfraaiing van het werkterrein van de visserij. Deze kunnen hun eigen plan trekken, en dit is wat we hier aanklagen, namelijk de zoveelste stiefmoederlijke behandeling van de visserij, de zoveelste maal aan het lot overlaten van deze categorie van werkers, die zeker de zwaarste job van allen hebben en waarvoor dan ook heel wat meer respekt zou dienen betoond te worden.

OOSTENDE - DOVER

Voor de week van 14.8 tot 20.8.83

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:
– Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u. *
– Dagelijks te 07.35 u., behalve op 14 en 15.8.83
– Dagelijks te 06.35 u., behalve op 20.8.83
– Op 20.8.83 bijk. afv. te 10.45 u.
* Van 14 t.e.m. 19.8.83 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :
– Dagelijks te 00.01 u., behalve op 14.8.83
– 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 20.8.83
– Op 20.8.83 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 20.8.83
* Op 14, 15 en 20.8.83 geen reservatie voor auto's.

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 14.8.83
– Dagelijks te 07.00 u., behalve op 14 en op 15.8.83

Afvaarten uit Folkestone :
– Dagelijks te 23.55 u.
Op 19 en 20.8.83 geen reservatie voor auto's.

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.

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)

GETIJEN TE OOSTENDE

AUGUSTUS

		(1)	(2)	(3)	(4)
	12 vrijdag	0330	515	1004	054
		1544	510	2247	006
	13 zaterdag	0417	503	1049	064
		1630	497	2331	022
	14 zondag	0504	484	1135	079
		1719	478	—	—
EK	15 maandag	0552	461	0016	044
		1809	454	1223	096
	16 dinsdag	0646	435	0103	072
		1908	429	1319	112
	17 woensdag	0750	412	0159	098
		2022	410	1427	122
	18 donderdag	0904	400	0306	117
		2142	408	1542	122
	19 vrijdag	1020	404	0416	124
		2253	420	1654	110
	20 zaterdag	1121	420	0521	118
		2349	439	1758	093
	21 zondag	—	—	0615	108
		1207	441	1848	075
	22 maandag	0033	458	0658	095
		1245	460	1929	060
VM	23 dinsdag	0108	472	0734	083
		1319	474	2004	049
	24 woensdag	0141	480	0808	073
		1351	483	2038	042
	25 donderdag	0212	483	0840	067
		1421	485	2112	040
	26 vrijdag	0245	481	0913	065
		1452	482	2141	043
	27 zaterdag	0315	476	0946	069
		1524	477	2211	050
	28 zondag	0347	470	1016	078
		1554	472	2239	060
	29 maandag	0419	464	1046	091
		1628	467	2310	075
	30 dinsdag	0454	455	1119	108
		1705	460	2347	093
LK	31 woensdag	0534	442	—	—
		1751	448	1203	127

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	» »	»

DE FRANS-BASKISCHE TONIJNVISSERS VISTEN ACHTER HET NET

Voor de Frans-Baskische tonijnvissers staat het nu al vast, dat het een ramp aan het worden is. Zowel in de haven van St.-Jean-de-Luz als in deze van Hendaye zijn de tonijnvissers moeten komen opliggen na vruchteloze visserijen waarbij de tonijn afwezig bleef. Dit was het geval voor de rode tonijn, waarvan men dit jaar praktisch nog niets binnenbracht, terwijl dit verleden jaar toch 258 ton en in 1981 300 ton werd, voor de vaartuigen die op de tonijn visten. Dit jaar werden maar 10 vaartuigen ingezet uit St.-Jean-de-Luz en enkelen uit Hendaye, maar voor betrokkenen werd het een verlies van verscheidene miljoenen B.fr.

Ook de witte tonijn, die na het vissen op de rode tonijn komt, laat zich niet zien en voor het beetje, dat men toch zou kunnen vangen, moet men bijna tot de Azoren gaan. De Franse staatssekretaris, de heer Lengagne heeft dan ook reeds beloofd aan de getroffenen hulp te bieden, namelijk om tussen te komen in de modernisering van hun vangstgetuig voor het vissen op de heek, via het modern lijnensysteem. De installatie hiervan becijfert men op ongeveer 3,3 miljoen B.fr., waarvan de Staat voor de helft zou tussenkomen, 20% zou betoelaagd worden door het gebiedsbeleid van de Aquitaine en 5% door het departement van de Atlantische-Pyreneeën of in totaal 75%. Voor wat de 25% eigen middelen betreft, zou dit nog kunnen gebeuren via een lening aan verminderde interesten zodat deze slechts 11% bedragen terwijl de lening zou verspreid worden over 9 jaar. Verder zou er eveneens een dossier samengesteld worden voor de prospectie op de rode tonijn, zodanig, dat dit niet meer ten laste van de vissers zou vallen.

FRANKRIJK

■ Tussen dokkers (lossers) van Lorient en de visserij is het op het laatste ogenblik toch tot een overeenkomst gekomen, nadat men verscheidene malen op breken stond. De visserij had gedreigd in dit geval zelf tot lossen te zullen overgaan. Nochtans geldt deze overeenkomst slechts voor 3 maand, waarna men zich nog maar eens aan tafel zal zetten om dan ook het probleem van de gelegenheidsdokkers te bespreken en wie weet nog maar eens over de voorlopig tot stand gekomen overeenkomst.

■ Te Calais werd de carferry Chantilly door de rederij aan de kaai gelaten vanwege de eisen door het personeel van de restauratie en bediening gesteld. Zij eisten, hierin voorafgegaan en gesteund door het syndikaat, een loonsverhoging met 4,5% in plaats van de aangeboden 3,5%, een bijkomende halve dag verlof per maand en er bovenop een 13de maand! De rederij verkoos het vaartuig stil te leggen en de dienst te laten verzekeren door de andere carferries. Het is werkelijk onbegrijpelijk dat de syndikaten in dergelijke moeilijke tijden nog altijd hun demagogie kwijt willen.

Het wordt tijd dat dergelijke oproermakers gerechtelijk ter verantwoording geroepen worden. Zijn zij misschien diegenen die werk zullen verschaffen?

■ Frankrijk werd door de Commissie te Brussel terecht gewezen over de subsidie vanwege de Franse regering aan de visserij ten voordele van de instandhouding van de werkverschaffing in de visserij. De Franse reactie was, dat, zolang de prijzen van de brandstof niet in alle landen-lidstaten gelijk zijn, zolang de sociale lasten niet onderling geharmoniseerd zijn zoals het Verdrag van Rome dit voorziet, zal het vergeefse moeite zijn om een werkelijke gelijkheid te zoeken in de konkurrentievoorwaarden tussen de landen-lidstaten. En daarin zit veel waarheid.

■ Te Concarneau in Frankrijk botert het niet goed tussen de kustberoepsvissers en de amateurvissers, ook nog sport- of pleziervissers genoemd. De opmerkingen vanwege de beroepsvissers zijn praktisch dezelfde als deze die onze beroepsvissers maken, namelijk het inzetten van zeer modern materieel door de amateurvissers dat niets meer te zien heeft met tijdverdrijf en/of ontspanning, de heimelijke verkoop aan restaurateurs en aan de vishandel, het in beslag nemen door warrel- en staande netten van de beste visplaatsen en het gebruiken van niet voorgeschreven materiaal, waarvoor de beroepsvisserts wel onder kontrole staan. Verder valt nog te noteren dat de voorzitter van de amateurvissers een verzoek tot het departement gericht heeft om uitbreiding van de toegestane vangstmiddelen. Wij zouden hen deze geven en hen terzelfdertijd onderbrengen in de categorie van de beroepsvissers en onderwerpen aan alle reglementen, zowel technische, sociale als fiskale.

We zijn overtuigd dat ook hier men veel te breed optreedt en dat hier niet zozeer tegen de lijnvissers moet opgetreden, maar wel tegen hen die met netten werken. En die zijn er genoeg.

E.E.G.

■ Door de E.E.G. werd door de FEOGA voor 600 miljoen aan subsidies aangekondigd voor Groot-Brittannië en Ierland samen. Naar Schotland gaat er 165 miljoen aan subsidies voor 25 nieuwe vissersvaartuigen, 13 moderniseringsprojekten en 7 visfarmingsprojekten. Naar Engeland gaat er 100 miljoen voor 31 nieuwe vaartuigen, vijf moderniseringsprojekten en 5 visfarms. Wales krijgt 13 miljoen voor 5 nieuwe konstrukties en modernisering en 2 visfarms. Noord-Ierland 5,8 miljoen voor 3 moderniseringsprojekten. De Ierse Republiek bekomt 316 miljoen voor 78 investeringsprojekten, waarvan 69 voor de bouw van nieuwe vaartuigen, 4 voor moderniseringsprojekten en 5 voor visfarming. En wat voor België?

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Het aanwenden van het, door de kernenergiefabrieken vrij gegeven opgewarmd water, kan in het bijzonder aangewend worden voor het opwarmen van het water in de palingfarmerijen. Daar waar een aal, onder gewone omstandigheden 10 jaar nodig heeft om van het gewicht van een derde van een gram tot 150 gram te komen, wordt dit herleid tot 18 maand in water opgewarmd tot 16°. Ook voor de kweek van forellen vermindert de duur om tot kommerciële volwassenheid te komen aanzienlijk. Hier moet men echter toch opletten voor warme zomers, dat het water niet te warm wordt, hetgeen zou leiden tot een gebrek aan zuurstof met vissterfte voor gevolg.

■ Er worden nu ook al ijsmachines op de markt gebracht die hiervoor zeewater verwenden. Deze machines zijn dus bijzonder geschikt voor de vissersvaartuigen en worden praktisch alleen hiervoor gebouwd.

■ De drie voornaamste kabeljauwvissende landen in de Noord Atlantische Oceaan waren in 1982 op de eerste plaats Canada met 573 duizend ton, dan IJsland met nagenoeg 382 duizend ton en Noorwegen. Wat IJsland betreft, niettegenstaande de cijfers voor 1982 reeds behoorlijk lager liggen dan deze van 1981, zouden deze voor 1983, volgens de IJslandse biologen, tot 300 duizend ton dienen begrensd te worden.

■ Er werd in de besprekingen tussen Noorwegen, IJsland en Groenland in verband met de visserij op de lodde, waarvan de stocks zich in een uitzonderlijke slechte toestand bevinden na de geweldige overbevissing vooral door IJsland en Noorwegen en dit voor vismeeldoeleinden, geen overeenkomst bereikt. E.E.G.-landen eisen een recht op de visserij op de lodde in de Groenlandse wateren via Groenland, die nog altijd tot de E.E.G. behoort. IJsland vooral betwist dit. De lodde is niet gebiedgebonden en bevindt zich in bepaalde perioden van het jaar in de Groenlandse wateren. IJsland bekijkt het echter niet aldus en zegt dat het een gemeenschapsrijkdom is, die niet willekeurig mag bevist worden omdat de scholen zich op bepaalde tijdstippen, hoofdzakelijk in de wateren van één der betrokken landen bevinden.

■ Een nieuw bewijs, dat men de bescherming van de visstapels moet bekijken van uit het standpunt van de „multispecie" wordt weer eens gegeven door de IJslandse biologen. Onderzoekingen hebben inderdaad uitgewezen, dat thans het gemiddeld gewicht van een 3 jaar oude kabeljauw (gul) 1,61 kgr. is, tegenover 1,93 kgr. in de jaren 1977-79. Dezelfde biologen wijten dit aan het verdwijnen van de lodde (cappelin) door overbevissing omdat de lodde één van de voornaamste voedsels uitmaakte van de kabeljauw. Ook voor te grote bescherming van de haringstocks is er dus opletten geblazen, omdat deze te veel eieren en larven van de andere vissoort wegvreten.

■ Zoals thans elkeen weet, is het het dwarsliggen van Denemarken, die belet heeft dat de andere lidstaten verder op de zomerharing in de centrale en noordelijke Noordzee konden vissen. Het is dus begrijpelijk, dat hier en daar de koppen bijeen gestoken worden om eens na te gaan hoe men nu ook eens Denemarken in zijn visserijbelangen kan gaan treffen. Men maakt aldus gewag van een eventuele boycot op de Deense invoer, desnoods met spectaculaire middelen zoals de Spaanse vissers aan de grensovergang te Irun-Hendaye deden. We menen echter dat dit niets zal oplossen maar alleen nog een verdere verwijdering tussen de landen-lidstaten teweeg brengen.

■ Van verscheidene zijden gewaagt men over grote makreelscholen in de Noordzee. Samen met de haringscholen, die nu niet hebben kunnen gevangen worden, zal dit wel een weerslag hebben op de andere vis, want, zowel de haring als de makreel, verslinden niet alleen de eieren en larven van andere vissoorten, maar ook de kleine visjes. Wat de makreel en de haring betreft, dient men dus het probleem van onder de multi-specie gezichtshoek te bekijken.

■ Aan de hand van het aantal garnalenlarven, die men ten zuiden van het kustgebied van Den Helder in Nederland telt, mag men in oktober van dit jaar nog meer garnaal verwachten dan dit reeds het geval was in oktober 1982, dat reeds een uitzonderlijk garnaaljaar werd. Ook in andere kustgebieden zal, indien de verwachtingen uitkomen, ook veel meer garnaal te verwachten zijn. Alhoewel in mindere mate. verwacht men dat dit eveneens het geval zal zijn voor de Belgische kust.

■ Men mag het gerust een teken des tijds noemen. In oktober 1977 werd te Nantes onder kolossale belangstelling een mamouttanker, de „Pierre Guillaumat" door de scheepswerf overgemaakt aan de petroleumkompagnie „Elf". Nog geen zes jaar later wordt er beslist deze supertanker van 555.000 Brt., 414 m. lang en 63 m. breed, voortgestuwd door 2 motoren van elk 32.400 pk., af te schuiven. Diegenen die de beste prijs boden zijn de Zuidkoreanen met 9 miljoen dollar zijnde ongeveer 470 miljoen B.fr. en Taiwan met 442 miljoen, telkens voor... schroot! Zelfde kompagnie „Elf" heeft reeds een reuzetanker opliggen in de Perzische Golf en nog een ander in de fjord Aalesund in Noorwegen. De „Pierre Guillaumat" heeft miljoenen man-uren gekost om gebouwd te worden en zal nu tienduizenden man-uren kosten om terug tot schroot herleid te worden, dit laatste sneller gaande.

■ Vooral in Grimsby worden de vloeren van de visopslagplaatsen, de pakhuizen en de koelkamers meer en meer in **kunsthars** gelegd. Dit materiaal is het beste bestand tegen pekel, zout, zuren, enz., waardoor de bodem gaaf blijft, gemakkelijk gereinigd kan worden, meer vastheid biedt en minder gevaarlijk voor het uitglijden. Een weinig zand op de vloeren verhoogt de vastheid. Het materiaal is ook zeer duurzaam. Een aanduiding voor de modernisering van onze vismijnen.

■ In de Golf van Alaska in de Shelikofstraat in de Stille Oceaan hebben in de eerste drie maanden van dit jaar, 30 Amerikaanse treilers gezamelijk 84.000 metrieke ton Allaskakoolvis gevangen, hetgeen toch bijna 3.000 ton gemiddeld per treiler is. De vis werd overgeladen op 4 Japanse en 3 Koreaanse faktorijschepen voor onmiddellijke verwerking. De vangst der treilers ligt bijna 30% hoger dan het vorig jaar.

■ De vismeelproductie in de vier voornaamste voortbrengende landen, Noorwegen, IJsland, Chili en Peru viel in de eerste 4 maanden van 1983 met ongeveer 15% terug en dit in vergelijking met het voorgaand jaar over dezelfde periode. Aldus was in totaal 467 duizend metrieke ton minder voortgebracht!

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten : Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

✆ (050) 54 41 17 – 54 41 92

– volledig en deskundig advies en bijstand –

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE – ✆ 32.11.01

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIË

■ In Douglas op het eiland Man werd een schipper verleden week naar het assisenhof verwezen, omdat hij, drie... jaar terug, vrijwillig zijn vaartuig in de grond had gestoken door de zeepijpen door te knippen en zeekranen open te zetten. Dit gebeurde op een 24-meter vaartuig in het terugkeren naar de thuishaven Ramsey op het eiland Man.

■ Het haringverwerkend bedrijf „Manx Fish Processing Ltd", dat door de Nederlandse koper Aart Verboon geleid wordt, heeft de boeken moeten neerleggen als gevolg van het ineenstorten van de haringaanvoer. Deze firma voerde verwerkte haringprodukten uit naar het kontinent. De speling in de nationale muntkoersen evenals de hoge debetinteresten op de banken voor de kaskredieten zijn eveneens verantwoordelijk voor het in faling gaan van de firma. De firma werd opgezet in 1971 door de heer Verboon samen met zijn echtgenote, ter plaatse beter gekend onder haar voornaam Irene. Vooral na het invoeren van het kwotasysteem in 1980 voor de mandharing, kwamen de eerste terugslagen.

■ In het Schotse North Shields wordt op 23 en 24 september e.k. een mini-visserijtentoonstelling gehouden. Slechts elf firmas nemen hieraan deel, maar toch heeft deze tentoonstelling haar belang, terwijl anderzijds de inrichtingskosten heel wat lager liggen. Deelnemende firmas zijn onder meer „Sait-Marine", Spencer-Carter, Zeigra Ice-machines, Dinoplast-box, Fishing hydrolic uit wier namen men reeds de tentoongestelde zaken kan gaan afleiden.

■ De Oostblokfaktorijschepen zijn terug de reddende engelen geweest voor de Schotse haringvissers op de westkust. Van een totaal van 3.750 ton die in enkele dagen aangevoerd werd, zijn er 3.170 ton door de faktorijschepen opgenomen, 383 ton werden door de eigen handel aangekocht en 112 ton ging naar de vismeel. Het zijn vooral Poolse en Russische schepen, die ter plaatse aanwezig zijn.

■ Verleden week werd er opendag gehouden in de dokken van Grimsby. Voornaamste attrakties waren een bezoek aan de vissersvaartuigen en aan het Navy-wachtschip HMS Yersey. Verder werd een roeiwedstrijd gehouden tussen de vislossers en de handelaars. Het waren de vislossers, die het hier haalden. Voor kleine luchtdopen waren er zelfs twee vliegtuigen uit de tweede wereldoorlog, namelijk een Spitfire en een Hurricane. Verder natuurlijk de onvermijdelijke stands met betrekking tot de visserij.

■ De bevoorrading in vis te Milford (Engeland) lijdt zwaar onder de verwijdering van de Spaanse vlaggeschepen, die heringeschreven werden onder Britse vlag. Door de nieuwe wet moet 75% van de bemanning Brits zijn en gezien er geen overgangsperiode voorzien werd voor aanwerving van Britse bemanningsleden, konden deze vaartuigen niet meer gaan vissen. Het gevolg hiervan was eveneens dat de ijsfabriek te Milford het moest laten afweten. Zowel de handel als de eigen visserij worden hierdoor getroffen.

■ Rusland heeft thans ook een vertegenwoordiger in het Engelse Sussex voor de verkoop van Russische kleine open boten uitgerust met dieselmotor, kompleet voor de prijs van nagenoeg 1 miljoen B.fr. Het gaat om vissersvaartuigen van het type, dat ook gebruikt wordt door de walvisvaarders wanneer deze een boot uitzetten, ongeveer 9 meter lang. Het zijn zeer zeewaardige, in pitch-pine gebouwde vaartuigen tegen een prijs die men het in Groot-Brittannië niet aankan. Behalve deze Russische vaartuigen kan dezelfde vertegenwoordiger eveneens in Rusland gebouwde hektreilers van 500 Brt aanbieden.

■ De Britse koningin-moeder toonde haar belangstelling voor de visserij door de promotiestand van de Sea Fish Industry Authority ter gelegenheid van de „East of England Show" te gaan bezoeken. De koningin-moeder toonde een bijzondere belangstelling voor de haringvisserij en bekwam dan ook een foldertje met haringrecepten. Er werden er trouwens ter gelegenheid van de promotieshow 12 duizend uitgereikt.

■ Een Schotse scheepswerf uit Campbeltown verloor een order voor het bouwen van een vissersvaartuig van 26 m. door het feit dat men hetzelfde vaartuig 25% beterkoop levert in Denemarken, waar men een subsidie krijgt voor tewerkstelling van nieuw- of bijkomend personeel. De Schotse scheepswerf had een aanbiedingsprijs van 61 miljoen B.fr. en de Deense werf slechts 46 miljoen B.fr. De Campbeltown-werf heeft de zaak aanhangig gemaakt bij de Schotse bevoegde staatssekretaris en minstens om een gelijke tussenkomst verzocht. Er wordt aangevoerd dat het hier om een oneerlijke konkurrentie gaat. Tussenkomsten voor een groter tewerkstelling gebeuren echter zo bijna in alle landen. Zelfs in België betaalt men heel wat minder sociale lasten voor bijkomend of nieuw tewerk gesteld personeel zodat dit, ten overstaan van gevestigde firmas, die een maximum bezetting hebben bereikt, eveneens aanleiding moet geven tot oneerlijke konkurrentie in de zelfde bedrijfstak.

■ Door de Schotse haringvissers wordt het moeilijk verteerd, dat aan Noorwegen terug toelating verleend werd te Brussel om verder op de haring te vissen in de Schotse wateren zelf terwijl deze voor de Schotten gesloten zijn, net als voor de visserij op haring voor de andere lidstaten. Volgens de Schotse betrokken haringvissers had hun minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, Michael Jopling, hierop een veto moeten uitbrengen. Ook de Shetland-haringvissers hebben hun ongenoegen hierover te kennen gegeven.

■ Een Spaanse schipper werd voor de rechtbank in het Schotse Stornoway veroordeeld tot een boete van 280 duizend B.fr. wegens twee overtredingen in Schotse wateren. Een net ter waarde van 80 duizend B.fr. werd eveneens aangeslagen. De Spaanse schipper van de „Soneiro" pleitte schuldig voor het gebruiken van een ondermaats net bij een visserij ongeveer 40 mijl zuid uit het Schotse St. Kilda. Er bevonden zich ook nog twee andere ondermaatse netten aan boord, die echter niet gebruikt werden. De maaswijdte van het in beslag genomen net bedroeg 69 tot 77 mm. in plaats van de vereiste 80 mm.

■ De kosten van de Britse regering voor toezicht op de visserij belopen een slordige 1,750 miljard B.fr.! Daarvan gaat 1,040 miljard B.fr. naar de visserijwachtschepen, terwijl 632 miljoen uitgegeven wordt voor luchtverkenning via drie gecharterde vliegtuigen en het toezicht met Nimrod vliegtuigen door de RAF. Verder komt daar nog 78 miljoen B.fr. bij voor de 50 visserij-officieren die gestationeerd zijn in de bijzonderste vissershavens. Jammer van dit geld dat in feite aan de visserij zelf zou kunnen besteed worden moesten alle schippers zich aan... de reglementen houden. Maar zoveel mag men onmogelijk verwachten.

■ Groot-Brittannië heeft reeds 4.600 ton kabeljauw gevist van het aan dit land toegekende kwotum van 6.400 in de Ierse Zee. Zo te zien zal men er zeker door zitten vóór het einde van het jaar. Inderdaad op basis van de voorbije 7 maand heeft men gemiddeld 660 ton per maand gevist en het overschot van 1.800 ton zou dus amper goed zijn voor 3 maand in plaats van de nog voor de boeg staande 5 maanden.

■ In Groot-Brittannië roepen de Schotse redersfederaties de Britse premier Thatcher ter hulp, vooral omdat men te Brussel niet tot een overeenkomst kon komen over het verder bevissen van de reeds vastgelegde haringkontingenten, maar wel de Noren toelating verleende om op de Schotse kusten verder te komen vissen. De Schotten duiden dit hun eigen minister Jopling zeer ten kwade. Hij had moeten zijn veto stellen tegen de haringvisserij door de Noren, omdat deze thans onder de neus van hun Schotse kollegas, Schotse haring komen wegvissen.

IERLAND

■ Dit jaar alleen reeds werden er door de Ierse Navy en wachtschepen wegens illegale visserij in Ierse wateren 30 Spaanse vaartuigen opgeleid. Verleden week was het de beurt aan twee vaartuigen uit het Spaanse La Coruna die door de Navy opgepakt werden toen ze vissende waren ongeveer 130 mijlen west-zuidwest van de Blasket-Eilanden. Het ene vaartuig had reeds een ton bevroren kreeftjes en heek aan boord en 500 kg. gewone verse vis. Beide vaartuigen werden opgebracht naar Galway.

■ Een Ierse schipper die het sukses van Franse schippers op de kreeftjes op de Porcupine Bank medemaakte en zich onmiddellijk eveneens uitrustte voor deze visserij, bracht na elkaar 140 en 150 bennen binnen aan 3.000 fr. de ben. Er moest wel 300 vadem diep gevist worden, hetgeen 700 vadem sleeplengte benodigt. Deze vangsten brachten de nodige opwinding onder de andere schippers en onmiddellijk maakten er zich een tiental klaar. Vandaar een „rush" naar de toeleveringsbedrijven om nog snel aan de sleepkabels te geraken samen met de benodigde weerstanddobbers. Dit werd aldus eveneens een meevallertje voor de betrokken bedrijven.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ALLERLEI

■ Als gevolg van boringen ondernomen door de Russen in de Barentszee, heeft Noorwegen zijn ongerustheid laten blijken over mogelijke milieuhinder in deze rijke viswateren. De Russen begonnen de eerste boringen in de oostelijke Barentszee die het kweekgebied is van belangrijke vissoorten. Of de Noorse ongerustheid zal leiden tot nieuwe Russisch-Noorse besprekingen, valt nog af te wachten, want er is ook nog altijd geen overeenkomst over de Russisch-Noorse demarkatielijn en het kontinentaal plat.

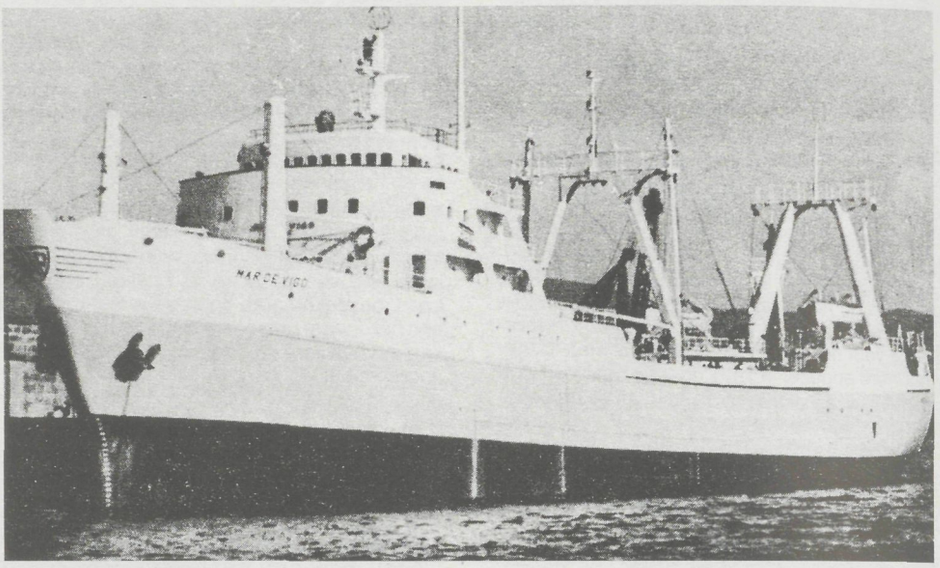
■ Testen voor het sneller en humaner doden van de kleinere walvissen, worden thans door Noorwegen genomen in de Barentszee en voor de kust van Finmark. Het zou gaan om een granaatharpoen. De verslagen hierover zullen naar de Internationale Walviscommissie doorgestuurd worden. Deze Commissie heeft reeds 2 jaar terug een resolutie gestemd om de koude harpoen te bannen als wapen tegen de walvissen. Het is vanwege de Noren een verstandig besluit.

■ Een Chileens-Japanse rederij heeft voor de eerste maal een lading bevroren krill voor verzending naar Japan aangevoerd. Het ging om 250 ton. De vangst op de krill zal voortgezet worden tot ongeveer einde dit jaar en een tweede vaartuig zal ingelegd worden. De krill is een klein garnaaltje dat in grote massale scholen in de zuidelijke poolzee aanwezig is. Verscheidene landen hebben reeds herhaaldelijk onderzoekingsvaartuigen naar deze gebieden uitgestuurd voor de vangst op de krill en om te onderzoeken voor welke aanwendingen de krill zou kunnen dienen. Maar het resultaat blijft afwachten!

■ De Internationale Zeevisserijtentoonstelling die in het Franse Nantes zal gehouden worden van 7 t/m 12 september schijnt een gewaarborgd sukses tegemoet te gaan, minstens vanwege de vele firma's die er een stand zullen houden. De tentoonstelling gaat door in de „Palais des Expositions, Parc de la Beaujoire. Verscheidene motorenfabrieken stellen hun laatste modellen ten toon, Baudouin, Cummins, Caterpillar, Saab Scania, Volvo Penta, enz. We krijgen er ook een ganse gamma van koelcellen, ijsmachines, de netmakers Anza-France en Apeldoorn, verder veelvuldig electronische navigatie- en visserij-apparatuur en een grote keus van plastieke bakken, visverwerkings- en inpakmachines. Wellicht wel een bezoek waard.

■ De scheepswerven voor pleziervaartuigen hebben thans een bijkomende afzet gevonden door de bouw van hun jachten en pleziervaartuigen aan te passen aan de visserij, dat wil zeggen het bouwen van vaartuigen voor dubbel gebruik. Deze vaartuigen worden gebouwd in glasvezel en liggen hoofdzakelijk binnen de afmetingen van 9 tot 17 meter. Het is ook één der konfliktredenen met de beroepsvisserij die dan ook terecht over verkapte visserijvaartuigen spreekt, die de voordelen van de visserij naar zich toetrekken, maar gespaard blijven van de nadelen, als men dit zo mag noemen, zoals speciale wetten en reglementen, bezitten van speciale brevetten, verplichte aanvoer in erkende afslagen, B.T.W. en handelsregisterinschrijving, fiskale aangifte, enz.

■ Door brand werden in de laatste paar maand twee van de grootste Spaanse hekdiepvriestreilers beschadigd. Eén van deze vaartuigen is de 110 m. diepvriestreiler „Sil" gebouwd in 1969. De tweede is de 105 meter „Mar de Vigo" gebouwd in 1966. Bij beide vaartuigen was het vuur uitgebroken in het tussendek. De „Mar de Vigo" was toen van haar thuishaven Vigo op weg naar Las Palmas en moest naar Vigo terug waar de brandweer ten slotte het vuur kon meester worden.



De 105-meter lange „Mar-de-Vigo" metende 3.000 Brt die door het vuur tussendeks zwaar beschadigd werd.

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

Gullevissers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK" KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

▶

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

✆ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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



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.

■