



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 11 NOVEMBER 1983 - NR. 41



BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Vrijdag 11 november 1983 – Nr. 41

DE STAAT AFGEWEEZEN INZAKE VISKEURRECHTEN SANITAIRE KEURING

Een nieuw geschil in de zaak der viskeurrechten, kreeg zijn beslag voor de rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge met een veroordeling van de Staat. Het gaat om een akte door de Groepering der Visnijverheden ingespannen, die de Staat in de persoon van de minister van Financiën en de minister van Volksgezondheid voor de rechtbank heeft gedaagd, omdat volgens deze groeperingen, het leggen van een heffing op de invoer van vis, een verkapt beperking van de handel tussen de Lid-Staten zou vormen, zodat deze sanitaire controle, **gepaard gaande** met een heffing, niet meer kan aangezien worden als zijnde verenigbaar met de artikelen van het E.E.G.-Verdrag.

Volgens een arrest van het Hof van Justitie, van de E.E.G. over de sanitaire controle van de vis zou een sanitaire controle bij de invoer van vis anderzijds wel onder de uitzondering van art. 36 van het E.E.G.-Verdrag vallen, dus toegelaten, moest daar niet zijn dat de invoerder:

- 24 uur op voorhand de sanitaire controle dient te verwittigen, zodat dit onvermijdelijk lijkt met de noodzaak van snel vervoer en het gevaar van bederf van de waren;
- er een beperking heerst aan de grenscontrole-overgangen, alsmede in de dagen en uren van opening ervan, hetgeen belemmerend is voor de invoer.

Wat de dubbele sanitaire controle van de vis betreft, namelijk in het land van uitvoer en in het land van invoer, zou dit nog aanvaardbaar kun-

nen zijn wanneer deze maatregelen het intracommunautair handelsverkeer minder beperken. Wanneer **de controle in het land van uitvoer reeds is geschied** volgens de voorschriften van het land van bestemming (dus van het land van de invoerder), moet de bijkomende controle bij de invoer in elk geval beperkt worden tot maatregelen die er toe dienen om de bijkomende risico's bij het vervoer, of als gevolg van eventuele handelingen na de, bij het vertrek van vis verrichte controle, na te gaan. Anderzijds was het Hof van Justitie van de E.E.G. eveneens verplicht aan te merken, dat de heffingen geïnd op de invoer van vis, buiten verband staan met de heffingen geïnd bij de controles van nationale produkten. Het Hof van Justitie stipte ook nog aan ten behoeve van de nationale rechter, (hier in casu de Belgische rechter in de zaak tegen de Belgische Staat), dat het betrokken keuringsrecht in werkelijkheid een heffing is van gelijke werking als een douanerecht, hetgeen tussen de lidstaten verboden is. Verder dat voor de aanvoer van vis in de afslagen er een toepassing is van een uniform bedrag per kg., terwijl het keuringsrecht voor de ingevoerde vis is vastgesteld volgens een onderscheid, waarbij bewerkte vis **een dubbel** zo hoog keuringsrecht eisbaar stelt als niet bewerkte vis.

In feite mogen we dus zeggen, dat de akte vanwege de Groepering der Visnijverheden, die de Staat voor de Belgische rechtbank heeft betrokken, een zeer goede steun mede kreeg, zijnde

de beoordelingen en de uitspraak ter zake door het Hof van Justitie van de E.E.G. te Luxemburg. Trouwens hierop had de Belgische rechtbank gewacht om een uitspraak te vellen ter zake. Dit is dan natuurlijk ook de reden waarom er reeds ettelijke jaren verlopen zijn sedert de Groepering der Visnijverheden in verzet is getreden tegen sommige aspecten van de wetgeving op de sanitaire controle bij de invoer van vis, en tevens waarom een testproces werd ingezet waarbij een paar visverwerkende bedrijven namens de Groepering optraden.

De zaak liep van rechtbank tot rechtbank en uiteindelijk werd op 3/10/83 een vonnis geveld door de rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge, die de Belgische Staat **veroordeelde** tot terugbetaling der onrechtmatige geïnde keuringsrechten, en er verder op wijst, dat de rechten die heden ten dage nog gevorderd worden, **evenzeer onwettelijk zijn**.

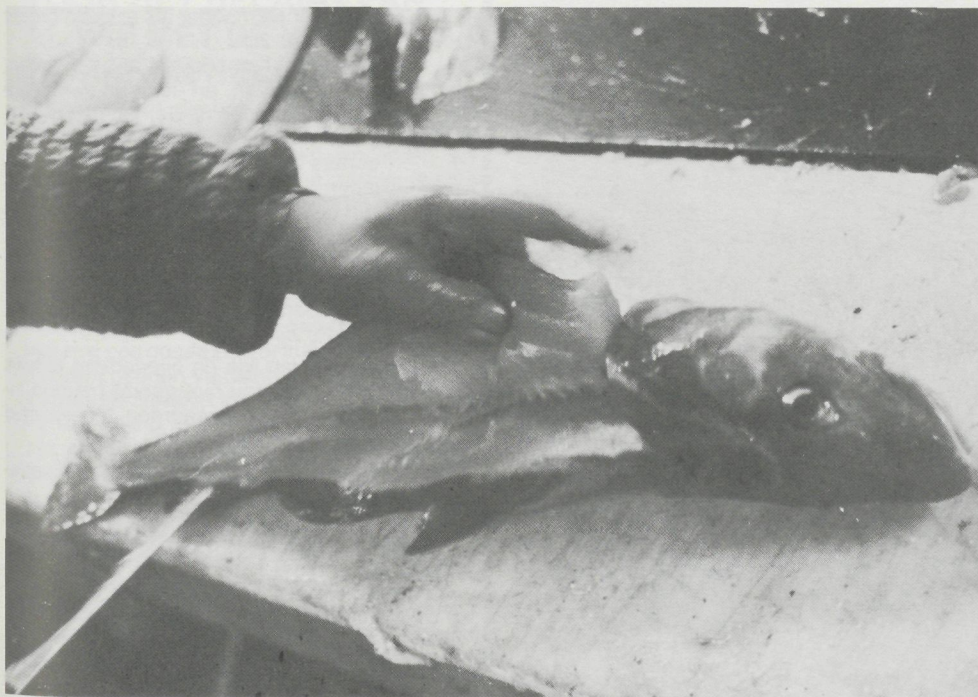
BESLUIT:

Het is goed mogelijk, dat de Staat het hierbij niet zal laten en alle middelen in hoger beroep zal uitputten. Inderdaad werd zij bij vonnis veroordeeld tot het voorlopig terugbetalen van een provisie aan de N.V. United Foods van 1,5 miljoen fr. te vermeerderen met de gerechterlijke interesten en aan de P.V.B.A. Van den Abeele, ten provisonale titel, van 850 duizend fr. te vermeerderen met de gerechterlijke interesten.

Aan de overwegingen van de Belgische rechtbank ontleen we inderdaad dat, in zoverre de betaalde heffingen betrekking hebben op ingevoerde kweekvis (bv. forel, zalmforel, enz...) deze in strijd met het gemeen recht werden ingevorderd en dat zij dienen terugbetaald. Ook voor zover de heffing betrekking heeft op ingevoerde vis, andere dan kweekvis, (gewone zeevis), is de heffing in strijd met het gemeenschapsrecht en dienen de ingevorderde bedragen terug betaald. In de nieuwe regeling is de maatregel van de controle zelf tijdrovend en schadelijk wat niet verantwoord wordt door de publieke gezondheid en met een dubbele keuring die niet beperkt is (de tweede) tot de controle van het risico van het vervoer of van handelingen gebeurd na het vertrek in het land van oorsprong na de oorspronkelijke controle.

Ook bij de stad Oostende is er een hangend probleem. Afgaande op de konklusies van dit vonnis kunnen wij ons afvragen, wat er ook hier nu zal gebeuren. Ongeoorloofde heffingen zou de Stad dan niet hebben mogen innen en zou zij anderzijds geen verwijt mogen krijgen dit gedaan te maken. In elk geval hebben voorzitter Debruyckere en secretaris Gekiere van de Beroepsvereniging der Groothandelaars een om-

(Vervolg volgende bladzijde)



zendschrijven in verband met de veroordeling van de Staat, aan hun leden rondgestuurd. Dit rondschrijven luidt als volgt:

Op 3 oktober II. heeft de rechtbank een voor de invoerders zeer belangrijke uitspraak gedaan.

De Belgische Staat is namelijk veroordeeld tot terugbetaling van de geïnde keurrechten bij INVOER.

Twee firma's, namelijk United Foods N.V. en de P.V.B.A. Aug. Van den Abeele hebben een geding ingespannen tegen de Belgische Staat. Dit is door de Rechtbank voorgelegd aan het Europees gerechtshof voor advies, en nu is de uitspraak eindelijk gevallen.

Welke gevolgen heeft dit nu voor u, invoerder?

Daarvoor hebben wij onze advocaat geraadpleegd, en hij geeft ons volgende raad: deze uitspraak geldt als „voorgaande”, dus worden de volgende zaken daarop gebaseerd.

Voor degenen onder u die dit interesseert, en wij vermoeden dat alle invoerders dit zullen zijn, volgende richtlijnen:

De viskeuring is in voege getreden op 1 april 1977. Vanaf deze datum hebt u dus een kwijtschrift gekregen bij betaling van de keurrechten. De advocaat heeft AL DEZE ORIGINELE kwijtschriften of attesten nodig, vergezeld van een samenvattende lijst: datum - bedrag. Dit in 2 delen: een eerste, tot en met 23 april 1982, een tweede, vanaf 24 april 1982 tot 31 oktober 1983.

Verder heeft hij nog nodig: de juiste benaming van de firma, als het een P.V.B.A. of N.V. is, de naam en adres van de beheerders, adres, handelsregister en B.T.W. nummer.

Daar deze rechtszaak niet voorzien was, zijn wij genoodzaakt de kosten per deelnemer aan te rekenen. Deze bedragen voor inleiding van de zaak en als voorschot: 7.500 fr. Bij gunstige uitspraak, wat praktisch zeker is: 5%.

Door de samenwerking komt dit ongeveer op de helft der kosten. Uw opgaven + uw storting van 7.500 fr. moeten in ons bezit zijn uiterlijk 30 november a.s.

De Secretaris
Roger Gekeire

De Voorzitter
Roland Debruyckere

Tot daar dit schrijven.



We nemen hier natuurlijk geen stelling, wat de rechtszaak en aanduiding van advocaat betreft, dat is uitsluitend de zaak van het lid. Wij zelf menen echter, dat er waarschijnlijk mogelijkheid zou kunnen bestaan tot een minnelijke schikking met de ministeries van Volksgezondheid en Financiën zonder dat men eventueel tot een procedure zou moeten overgaan, ten ware de Staat vooreerst nog alle middelen zal wensen uit te putten wat beroep en cassatie betreft.

In elk geval wensen we het hier nog eens duidelijk te stellen, dat het hier gaat om de heffingen op de keuring van **ingevoerde vis en op de keuring van de vis in de pakhuizen en verwerkingsplaatsen, dus niet wat de aangevoerde vis betreft.**

Gevolgen van de derving der heffingen

De uitspraak van de rechtbank houdt dus terzelfdertijd in, dat de Staat wat de controles op de ingevoerde vis en in de pakhuizen en verwerkingsbedrijf betreft, zijn eigen controleurs of veeartsen te betalen heeft. De heffingen aan keuringsrechten moesten er in voorzien om het legertje veeartsen te betalen aangesteld door het ministerie van Volksgezondheid en om grote paraden van bepaalde Fondsen mogelijk te maken. Het budget van Volksgezondheid voorziet in geen eigen middelen om de, door haar aangestelde veeartsen te betalen. Dit wordt een probleem te meer, gegeven zijnde dat men in alle ministeries de bodem van de schatkist ziet en er moeilijk of zelfs totaal geen mogelijkheid bestaat voor bijkredieten. Dit is echter natuurlijk de zorg niet van de visverwerkende nijverheid, die niet kan geroepen worden om heffingen te betalen, die wettelijk niet kunnen opgelegd worden. Alles samen genomen gaat het hier over tientallen en tientallen miljoenen voor het ganse bedrijf en we zijn overtuigd, dat het bedrijf deze miljoenen best zal kunnen gebruiken, want dit komt niet alleen de vishandel maar ook de ganse visserij ten goede.

„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 rijklijk 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.

BIJ DE NOTARIS VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: MIJN GEBUUR IS GESTORVEN. HIJ WAS FEITELIJK GESCEIDEN VAN ZIJN VROUW EN HAD GEEN KINDEREN. BIJ ONS WETEN HAD HIJ GEEN TESTAMENT GEMAAKT. NAAR WIE GAAT DE ERFENIS ?

ANTWOORD:

De erfenis vervalt hier als volgt:

- **het gemeenschappelijke vermogen** dat bestond tussen de overledene en zijn echtgenote van wie hij feitelijk gescheiden leefde, d.w.z. alles wat zij hebben gekocht of gespaard, is voor de langstlevende echtgenote;
- **de persoonlijke goederen:**
 - Het vruchtgebruik komt toe aan de langstlevende echtgenote.
 - De blote eigendom: aan de familie van de overledene, die erft in deze volgorde:
 1. de broers en zusters van de overledene samen met de vader en/of moeder als zij nog leven
 2. de vader en moeder als er geen broers en zusters zijn
 3. de vader of moeder als er geen broers en zusters zijn, en één van de ouders reeds overleden is. Samen met die vader of moeder erven dan ook de grootouders langs de kant van de vooroverleden ouder of indien zij ook gestorven zijn de ooms, tantes, neven of nichten langs de kant van de overleden ouder.
 4. de ooms, tantes, neven en nichten erven als beide ouders en de grootouders overleden zijn en er geen broers en zusters zijn.

De echtgenote van wie de overledene feitelijk gescheiden leefde zou niet geërfd hebben indien volgende vier voorwaarden tegelijkertijd vervuld zijn:

1. er bestaat een testament waarbij de overledene haar onterft
2. op de dag van het overlijden leefden de echtgenoten sinds meer dan zes maanden gescheiden
3. de erflater heeft vóór zijn overlijden bij een gerechterlijke akte als eiser of verweerder een afzonderlijk verblijf gevorderd
4. na die akte heeft hij het samenleven niet hervat.

VOOR DE MODERNISERING EN KWALITEITSVERBETERING VAN VIS

HET VISLOSSEN EN DE VISBENNEN ONDER ÉÉN CONCESSIE?

Wat schuilt er achter de triestige tegenwerking van de Rederscentrale?

ONBEGRIJPelijke TEGENSTELLINGEN

Zoals we in ons vorig nummer meegedeeld hebben, hadden er met het oog op de zo noodzakelijke modernisering van het vislossen en het bennenstelsel, op initiatief van de vislossersbazen, daarin gesteund door de Vereniging van de visgroothandel bij de Schepen van de vissershavens sedert augustus verschillende bijeenkomsten plaats om te zien op welke wijze zulks zou kunnen geschieden, de concessie van het bennen verhuren zal namelijk op het einde van het jaar teneinde lopen. De concessie had eigenlijk al vorig jaar moeten ophouden, maar de concessionaris had, na aanvankelijk het zaakje te zullen stoppen, tenslotte aan het vorige schepencollege verlenging van een jaar gevraagd en gekregen, waardoor een sedert lang gevraagde modernisatie uitbleef.

Thans wordt door de Rederscentrale ingebracht, na samenspraak door sommigen met de bennenverhuurders, dat men geen tijd genoeg heeft gehad om de zaak in te studeren, al is deze zaak bij hen sedert mei aanhangig gemaakt, maar nooit beantwoord.

In werkelijkheid was er achter de schermen voor andere doeleinden gewerkt, waaromtrent in alle talen gezwegen werd. Schepen Makelberge, weliswaar nieuw in het vak, heeft zich niet laten vermurwen en de zaak sedert augustus kortdaat aangepakt omdat die modernisering hoe en met wie ze er ook komt, een dringende noodzakelijkheid wordt.

VOOR HET BELANG VAN AL WIE MET DE VIS TE MAKEN HEEFT

Het is een feit, dat het vislossen jaren geleden door een achttal vislossersbazen werd uitgeoefend, waardoor allerlei vormen van lossen, sorteren en wegen plaats hadden, zonder te spreken van het gebrek aan controle en het feit, dat veel gelost werd door personen, die 's nachts kwamen werken en tijdens de dag hun werk gingen vervoegen of vooral de maandag bij hun werkgevers van de Staat, stad of elders een ziekenbriefje indienden, daar ze te moe waren en hier nog een goede stuiver in de plaats van stielmannen hadden verdiend. Die nacht had men immers gemakkelijk in 't zwart drie à vierduizend frank verdiend, zonder daarbij te spreken van de zak vis van rond de 20 kg. te voegen en dan natuurlijk vis van de beste kwaliteit.

Deze praktijken berokkenden enorme schade aan de ernstige visgroothandelaars en de reders zelf, zonder dat ze er zelf bewust van schenen te zijn.

Aan dit alles kwam tenslotte een einde dank zij het kortdaat optreden van de overheid, die geen reders, vislossersbazen, bennenverhuurders, enz., waren maar hier en elders alles in 't hon-

derd zagen lopen. Vermits ook nu inzake het vislossen, en de verhandeling in kisten, de visserij er alle belang bij heeft dat in een vismijn, waar het 's zomers tot 25 graden warm is, de vis snel en met moderne middelen gelost wordt, het ogenblik gekomen is om ook nu naar die moderne middelen uit te zien, die daarin een enorme verbetering kunnen brengen.

Studies in het buitenland en vooral uit Denemarken, Duitsland en Noorwegen, zonder te spreken van Nederland, wezen vlug uit, dat zulks niet alleen vlug kan geschieden, maar een dringende noodzakelijkheid is, wil men de Belgische markt niet aanzien als een markt met vis van 2de kwaliteit zodat meer en meer vissersvaartuigen onze havens niet aandoen.

Want ook in E.E.G.-verband en rekening houdend met de eisen van Volksgezondheid, worden de eisen strenger en de risico's om vis afgekeurd of naar 2e en 3e kwaliteit te zien verwijzen, steeds groter, in acht nemend dat onze vismijnen, en vooral de Oostendse, in de zomer een warmtegolf toelaat welke de 20 à 30 graden gemakkelijk benadert.

De Rederscentrale zou hier beter zijn aandacht op vestigen. Want sedert 10 jaar hadden we samen met de heer Roger Boels hieromtrent een ontwerp aan het stadsbestuur ter modernisering overgemaakt, welke in het kader van de F.E.O.G.A. had kunnen verwezenlijkt worden, welke spijtig genoeg in de Oostendse kartons van de toenmalige schepen der vissershavens of zijn havendirectie is blijven liggen.



Dit alles vaststellende en wetende, dat ook de Rederscentrale hiervan niet onwetend was, is het des te meer te verwonderen dat plots dit zelfde organisme na sedert maanden (april - mei) in het bezit gesteld schijnt te zijn van de nieuwe projecten, nu plots opnieuw van oordeel is geen tijd genoeg gehad te hebben om deze in te studeren en, na verschillende besprekingen waaraan zij deelnamen, om een verdaging verzochten.

Het is immers een feit, dat sedert augustus Schepen Makelberge verscheidene vergaderingen heeft belegd met de visgroothandel, de Rederscentrale, de vislossersbazen, leden van de syndikaten en andere bevoegden in het vak.

Het is ook zonderling, dat de Rederscentrale op bepaalde van die bijeengeroepen bijeenkomsten zich liet verontschuldigen of er één afgevaardigde naar toe zond, welke ze nadien als onbekwaam bestempelden, om tenslotte de besluiten die er genomen werden, af te kammen. Het ontwerp van de vislossersbazen, die er een bedrag van twaalf miljoen tegen aanspelen, dat we met de nodige garanties er aan verbonden, een gedurfd risico noemen, is immers de uitvoering waard en getuigt van grondige studie. Het ontwerp werd trouwens ook door de visgroothandel van voorzitter R. Debruycker en secretaris Gekiere bijgetreden en tenslotte aanvaard nadat deze in verschillende commissies is bestudeerd.

Kontraktueel zal de nieuwe manier van vislossen en de bennen aan de reders **geen frank duurder** kosten, moet het aanvragen vanaf 1984 en voltooid zijn vóór 1985. Indexueel mag vóór één januari 1985 geen frank kosten meer gevraagd worden, zelfs zo lonen en materialen in prijs stijgen. Geen enkel verhoging kan daarna geëist zonder toelating van de stad en de partners en dit voor zover de index dit toelaat.

De vis zal van uit de schepen vlugger op banden gelost, kwalitatief beter behandeld worden, dus minder lang op de verkoop moeten wachten en aldus een groter en kwalitatief beter markt-mogelijkheid scheppen, aldus, in plaats van minder werk, meer werkverschaffing met zich brengen, door meer schepen aan te trekken, enz.

Daarenboven worden isomokisten verwezen en naar een stelsel van inpakken en vervoer gestreefd die ook vooral de visgroothandel moet toelaten vlugger en beter over zijn gekochte vis te beschikken. Voor wie objectief de zaken beschouwt, wordt het een te loven initiatief en het op peil brengen van het vislossen, zoals reeds in Denemarken het geval is.

(Vervolg volgende bladzijde)

Een nieuwigheid van de BBL,
énig in België

Dat ietsje meer, dat kleur geeft aan een welverdiende rust...

*De Maandrente van de BBL
bezorgt u elke maand de mogelijkheid
een beetje meer te leven.*

Zij die, naast hun pensioen, beschikken over een kapitaal, dat ze door lange jaren werk vergaard hebben, aarzelen om die reserve aan te spreken. Misschien hebben zij het later nodig. Misschien willen zij het wegleggen voor de kinderen. Maar moeten zij zich dan elk extraatje ontfangen?

Nee. Vooral omdat de BBL een formule heeft uitgewerkt, die u in staat stelt van het leven te genieten zonder aan uw basiskapitaal te raken.

Pluk elke maand de vruchten van uw kapitaal.

Het is zo eenvoudig. U neemt in om 't even welke BBL-kantoor een Maandrente. Ongeacht uw leeftijd en u hoeft niet eens BBL-cliënt te zijn. U deponereert een bedrag naar keuze, met een minimum van 500.000F. Reeds vanaf de daaropvolgende maand ontvangt u intrest op uw kapitaal.

En zo gaat het elke maand, vijf jaar lang. Dank zij dit aanvullende en

regelmatige inkomen van de BBL-Maandrente kunt u een beetje meer leven. Na vijf jaar vindt u dat basiskapitaal onaangeroerd terug. En indien u het wenst kunt u op dat ogenblik uw Maandrente hernieuwen.

De Maandrente: twee formules naar keuze.

Naargelang van uw wensen kan uw kapitaal geplaatst worden:

- ofwel op een Termijnrekening op 5 jaar: in dit geval zal uw geld (minstens F500.000), dat bij de BBL gedeponereerd is, elke maand intrest opbrengen, die op uw rekening gestort wordt
- ofwel in Kasbons op 5 jaar met 60 maandelijke coupons: (coupons van F500.000) gedeponereerd — zonder kosten — bij de BBL of bewaard bij u thuis of in uw safe. Elke maand kunt u één coupon innen.

Welke formule u ook kiest, uw kapitaal blijft intact maar u kan onmiddellijk gebruik maken van de opbrengst.

Graag zal uw BBL-kantoor inlichtingen verstrekken over beide formules en over de toepasselijke rente.



De **BBL** denkt aan u...

WAT GEBEURDE ER ECHTER ACHTER DE SCHERMEN?

Niettegenstaande alles goed ingestudeerd en in kannen en kruiken was en de zaak voor goedkeuring aan de gemeenteraad van vrijdag 28 oktober zou onderworpen worden, betrachten op het laatste ogenblik, voorzitter Pintelon en zijn secretaris Wittewrongel, achter de schermen, onder allerlei voorwendsels, de zaak opnieuw uit te stellen omdat ze zogezegd de zaak niet genoeg ingestudeerd hebben.

Door diezelfde sekretaris werden talrijke gemeenteraadsleden telefonisch of schriftelijk gewezen op het zogezegd groot nadeel de zaak nu door te voeren en op het feit dat men gebrek aan tijd heeft gehad om de kwestie in te studeren. Het Schepencollege kreeg bovendien een brief, gevolgd van een ander brief van de huidige bennenverhuurder, die aanbod ook deze modernisering aan te kunnen en om een aanbesteding verzocht voor het vislossen en de bennen samen.

Het Schepencollege de klucht inziende, antwoordde terecht dat zijn voorstel niet ontvanke-lijk was. Het Schepencollege wees op het feit dat zijn voorstel niet kan aanvaard worden omdat de concessie van het vislossen nog niet ten-einde is en de huidige concessionaris van het vislossen niet zinnens is vroegtijdig af te zien van zijn concessie, dat nog vier jaar loopt. Een samenvoeging van de concessies vislossen en bennen kan dus enkel maar aan de concessionaris van het vislossen toevertrouwd worden, wil men niet dat de modernisering voor minstens vier jaar weerom is uitgesteld.

Om nogmaals de Rederscentrale de gelegenheid te geven, uiteen te zetten welke grieven ze nog tegen het nieuw ontwerp konden inbrengen, werden ze door Schepen Makelberge, vorige week woensdag 2 november, voor een vierde gesprek uitgenodigd. Een bijeenkomst welke op een belachelijk tijdsverlies uitliep, geen enkel nieuw element kwam ter tafel.

Wat zonderling was vast te stellen, is dat sekretaris Wittewrongel op deze en al de andere besprekingen zelf afwezig bleef, waar hij het was die de verschillende gemeenteraadsleden, de schepen en zelfs de voorzitter van de visgroot-handel verzocht de modernisering uit te stellen.

EEN ONTWERP PINTELON

Verder zijn we in het bezit van een ontwerp van de heer Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale, die een paar jaren geleden, aan de toen bevoegde schepen zelf een voorstel deed, om het vislossen en de bennenverhuring in handen te nemen en een concessie dienaangaande wou aangaan.

De vraag stelt zich nu of het juist daarom niet is, dat men graag het project ter modernisering had zien uitstellen, omdat die vraag en de vraag van de bennenverhuurder om ook te mogen prijs geven, juist van dien aard zijn, dat deze p.v.b.a. het vislossen in handen zou willen nemen.

ONGEPASTE BEMOEIINGEN VAN DE HAVENKAPITEIN

Het valt tevens ten zeerste te betreuren dat ook de havenkapitein in plaats van de belangen van de stad te dienen of afzijdig te blijven, zich hier in alle gesprekken opgeworpen heeft als de advocaat van de bennenverhuurder, **van wie hij een neef is.**

Door diezelfde stadsambtenaar werd steeds maar tussengekomen opdat de stad de nieuwe concessionaris, wie het ook zijn moge, zou verplichten het materiaal van de bennenverhuurder over te nemen voor een hoge prijs of de nieuwe

concessionaris te **verplichten** een bod daarop te doen en zo men niet akkoord kwam, de zaak aan de bevoegdheid van een expert te onderwerpen, wat onaanvaardbaar is.

Die stadsbediende had zich als familielid in al die gesprekken moeten onthouden, zowel voor of tegen en had zelfs aan de besprekingen niet mogen deelnemen.

Het gaat niet op wie ook concessionaris wordt, deze immers te verplichten, oude spoel- of wasmachines, verwezen kisten en welk oud of niet te gebruiken materiaal ook over te nemen, als men van modernisering spreekt, dit materiaal als afgeschreven dient beschouwd en er tenslotte op de rug van de nieuwe concessionaris en dus ook de reders, een som te doen betalen voor zaken welke hij in 't geheel niet kan gebruiken en in acht nemend dat de bennenconcessie ten einde is en waarschijnlijk zijn materiaal sedert lang afgeschreven.

Wij zijn verder ten zeerste verwonderd dat de Rederscentrale nooit zijn beheerraad samen-riep maar slechts een paar vriendjes-beheerders er in betrok in plaats van de vislossersbazen voor een volle beheerraad uit te nodigen. Ze werden integendeel nooit toegelaten hun voorstellen voor de reders uiteen te zetten.

De zaak gaat toch alle reders aan en niet een drietal vriendjes-beheerders.

En waarom enerzijds in het blaadje van de Rederscentrale bofslagen en foto's over het modern vislossysteem in Esbjerg om achteraf een gelijkaardig voorstel af te kammen bij het stadsbestuur?

Ook hier staan we voor vraagtekens en redenen, welke de leden in alle talen verzwegen worden op een ogenblik dat elkeen de mond vol heeft van modernisering, kwaliteitsbevordering, werkverschaffing en onkosten besparen.

Om de reders eens te meer aan te tonen dat er door de Rederscentrale enerzijds onbegrijpelijke tussenkomsten plaats hebben om deze modernisering uit te stellen en anderzijds hun voorzitter een paar jaar geleden zelf van oordeel was, dat het huidig systeem van vislossen en bennen verhuren ongezond is, laten we hierna het **eigen getekend** voorstel volgen destijds schriftelijk door de heer Pintelon aan het stadsbestuur gedaan.

We stellen de vraag: Waarom toen van oordeel zijn dat een einde diende gesteld aan zo'n toestand en nu voor de tweede maal uitstel van het

moderniseren vragen onder voorwendsel dat men geen tijd gehad heeft om de zaak in te studeren.

Om dit te bewijzen laten we hierna het ontwerp Pintelon volgen door hem destijds ingediend, maar dat voor de reders veel duurder zou uitval-len dan het nieuw ontwerp dat kontraktueel met de stad vastgelegd werd.

HET VOORSTEL PINTELON

Betreft: Het „vislossen” probleem

Dit voorstel luidt:

Reeds sedert talrijke jaren is een „vislossers probleem” ontstaan in de Oostendse vismijn. Gezien de moeilijke toestand die heel dikwijls heerst door de wanordelijke regelingen van vis-scheppen, slingeren, rapen, enz. en het niet doelmatig gebruiken van de volledige beschikbare arbeidscapaciteit van de erkende vislossers, zoals het zou kunnen, ontstaan soms toestan-den, die voor de reders veel kopzorgen en geldverspillingen medebrengen en dan nog heel dikwijls de onzekerheid scheppen tijdig de vis gelost te zien. Dit brengt eveneens met zich mede dat de kwaliteit van de vis geweldig aan-getast wordt door het zeer lange verblijf in de vishalle, dit vooral in de warme perioden.

Om uit deze voor de ganse visaanvoer en vis-handel nadelige situatie te geraken zou het voor vele reders ten zeerste aangenaam zijn indien U eventueel bereid zou zijn de concessie van het vislossen in zijn geheel aan een concessionaris toe te vertrouwen die een oplossing zou kunnen brengen voor deze voor iedereen vervelende toestand.

Een oplossing die volgende punten daar zou moeten stellen:

1. Een zo laag mogelijke „vislosprijs” voor de reder, welke de ganse „losketen” moet behelzen.
2. Een verbeterde presentatie en kwaliteitsverzorging ten gunste van de handel en de reder.
3. Een gewaarborgde en beschermde tewerkstelling van de erkende vislosser.

(Vervolg volgende bladzijde)



P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en dephouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(772V)

**NEEM
DE MAGNESIUM
WAAR HIJ IS**

Ons lichaam heeft iedere dag magnesium nodig. Drink *Apollinaris*, natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium.



▲ *Apollinaris* ▲
het water dat ijzer doet verteren.

Gulle vissers

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

Als mens welke wekelijks en reeds sedert jaren met deze problemen gekonfronteerd wordt, heb ik me over deze situatie gebogen en na een degelijke studie en vergelijk ben ik tot de volgende bevindingen gekomen, die zeker naar een degelijke oplossing kunnen leiden:

1. Voor wat de reder betreft:

A./ **De invoerders** blijven ten laste van de reder, die hij zelf aanstelt om controle uit te oefenen en die doorgaans hijzelf, familieleden of de kapitein van het vaartuig zijn.

B./ De reder blijft, zoals het thans het geval is, schoppen, losbennen, luwers, water, enz. ter beschikking stellen. Ook het terug schikken van het visruim is voor de reder.

C./ Alle andere bewerkingen moeten verricht worden door de concessionaris, t.t.z. scheppen in het visruim, slingeren, winch, tafel, rapen, wegen, afijzen, planken wassen en visruim kuisen. Deze werkwijze wordt vooral ingegeven door het feit dat vele reders het moeilijk krijgen om hun bemanning te doen lossen, gezien deze meer en meer willen genieten van hun rustdagen bij het aan wal zijn.

D./ Het ijs voor het afijzen van de kisten of bennen is ten laste van de concessionaris, daar waar in de tijd voorop gezet was dat de reder dit zou aankopen in de mijn, gezien het geen gebruikt ijs mag zijn, aan 2 fr. het kg. en met een bestrooiing van \pm 5 kg. per ben of kist, wat dus 10 fr. de ben was.

E./ De vooropgezette prijzen voor de verschillende bewerkingen van het vislossen zouden zijn:

Voor het wegen van garnalen, plus eventuele bijgevangen vis, 2% op de bruto-opbrengst.

Voor het lossen van haring 3% op de brutobesomming.

Voor het vislossen 5,65% op de brutobesomming, wat na inlichtingen genomen te hebben in verschillende vreemde havens zeer goedkoop is. Dit percent van 5,65 fr., voor het vislossen, is het resultaat bekomen na de berekening van de lonen van de vislossers, zoals elders beschreven, plus de vaste kosten en gerekend op een **voorzien jaaropbrengst van 520.000.000 fr.** Wanneer nu de jaaropbrengst in de vismijn hoger ligt, zodat door het innen van deze 5,65 fr. een winst ontstaat boven de voorziene kosten, zou deze winst jaarlijks na berekening procentueel aan de reders terug betaald worden.

2. Voor de vishandel:

Gezien de vis onmiddellijk en degelijk afgeijsd wordt, wanneer ze in de vishalle komt, moet dit zeker veel ten goede komen aan de kwaliteit en voor de reder aan de prijsvorming. Het vraagstuk over het al dan niet aanschaffen van kisten kan hierin niet behandeld worden, nochtans zou het gebruik ervan zeker de presentatie en de kwaliteitsstimulering ten goede komen.

3. Voor de erkende vislosser:

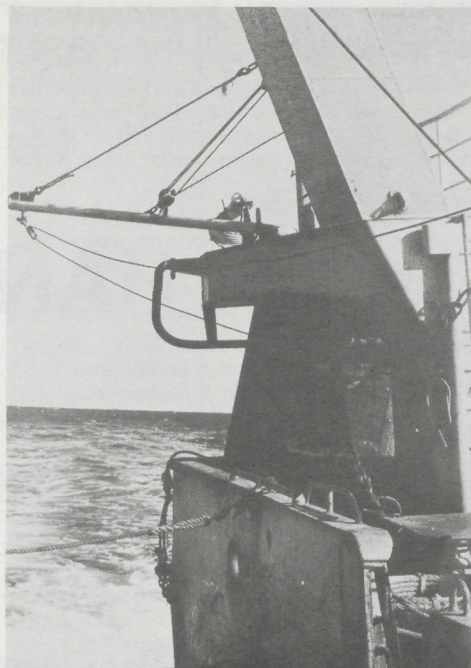
Voor deze is hier een afzonderlijke beschrijving bijgevoegd, die een degelijke oplossing weergeeft voor deze werknemers.

4. Betreft de ontvangsten en betalingen:

Het innen van de reders, evenals het betalen van de lonen en het regelen van alle sociale aangelegenheden van de vislossers, **zou, zoals thans, door de O.V.A. gebeuren.** Deze ontvangt daarvoor een tussen de O.V.A. en de concessionaris overeengekomen vast percent op de bruto-opbrengst van de vismijn.

Hopende, Mijnheer, dat deze uiteenzetting U kan overtuigen over de noodzaak ervan en rekenende op een gunstig gevolg dienaangaande, bied ik U inmiddels mijn beleefde groeten aan.

Hoogachtend.
PINTELON H.



Hierna volgt dan zijn voorstel tot regeling van het vislossen.

Dit voorstel luidde:

REGELING VISLOSSERS

De hierboven aangehaalde titel „regeling vislossen” **begrijpt het lossen in haar geheel, d.w.z. alle fazen van in het visruim tot en met de eindfase afijzen, uitgenomen het invoeren.**

1. Er wordt een beurtrol ingeschakeld voor de lossers. Door deze beurtrol en mede door **het feit dat geen vreemde arbeiders meer aanvaard zullen worden** zal iedere lossers **minstens twee dagen per week te werk gesteld worden.**

2. In principe begint de ganse ploeg, t.t.z. deze die op die bepaalde nacht moeten werken, om 11 u. 's avonds en eindigen tesamen 's morgens als alle werk gedaan is. Nochtans zal in het begin een uur vroeger begonnen worden om de ganse werking eerst op punt te stellen en te vermijden dat schepen niet tijdig zouden gelost zijn.

3. In het begin zal enigszins rekening gehouden worden met de gewoonte-getrouwe werkplaats, zoals bv. men is **schepper, of raper, of winchman of weger; geleidelijk aan zal overgeschakeld worden naar „all round” mannen wat beduidt dat een vislosser praktisch alle plaatsen moet kunnen bekleden in de schakel van bewerkingen.**

4. Er wordt een „chef” en vier meestergasten aangesteld die het werk zullen leiden, doch waar nodig ook zelf moeten mede werken, kwestie van werkregeling. Deze personen zullen voor hun verantwoordelijkheid een bijkomende verdienste genieten, welke verder wordt beschreven.

5. Er wordt werkkledij voorzien, zoals voorgeschreven door de arbeidsovereenkomst.

6. Verlof. Het verlofnemen zal moeten gebeuren in shiften en in de zomermaanden, d.w.z. driemaal een derde van de ploeg in verlof zodat altijd twee derde beschikbaar blijven. De maanden van half juni tot half augustus worden vooropgezet, gezien het de kalmste perioden zijn in de vismijn.

7. Prestaties: Een normale prestatie „lossen” omvat thans doorgaans 8 à 10 uren nachtarbeid, hoewel vele voorbeelden van 12 en 14 uur arbeid kunnen aangehaald worden. Er zal naar

gestreefd worden de bezetting van „loswielen” rapen en wegen zo te regelen dat deze **maximum duur van 10 uur niet meer overschreden hoeft te worden**, wat dus een degelijke werkstelling met zich zal mede brengen, daarbij vooropgesteld dat **in de zomer naar max. 8 uur arbeid zal gestreefd worden** om de kwaliteit van de vis zo hoog mogelijk te houden.

8. Sancties tegen werkweigerings, diefstal en andere kunnen mede brengen schraping uit de beurtregeling voor enkele weken naargelang de ergheid van het geval, met eventueel als laatste sanctie intrekken van de vislosserskaart na bearaadslaging met een **soort komiteit bestaande uit de concessionaris en syndikale afgevaardigden.**

9. Loon. Normaal mag voorzien worden dat **de jaaropbrengst van de vismijn buiten garnaal, \pm 500.000.000 fr. zal bedragen.** Gezien zoals hoger beschreven geen andere vislossers meer zullen tewerkgesteld worden, zal **iedere vislosser zeker minstens twee dagen per week werken**, met in de zomer gedurende de verlofperiode voor de lossers de **mogelijkheid van drie en meer.**

Daarom wordt vooropgesteld dat **iedere vislosser betaald wordt, met een vast percent op de wekelijkse mijnopbrengst**, uitgezonderd garnaal, een percentage zo berekend dat bij 100 werkdagen (50 weken \times 2 dagen) per jaar de lossers minstens 200.000 fr. verdient, wat teruggedeeld door 50 weken zeker 4.000 fr. door een per week daar stelt, wat nu niet wil zeggen dat iedere week juist 4.000 fr. zal worden verdiend. Het zal dus gebeuren dat eventueel, gezien de wekelijkse verschillen in de mijnopbrengst, er weken zullen zijn van 5.000 fr. à 6.000 fr. en ook van 2.000 à 3.000 fr. doch het eindresultaat zal door de beurtregeling rond het beschreven jaartotaal van 200.000 fr. draaien per man. Diegene die het minimum van 4.000 fr. per week niet bereikt heeft op het einde van het jaar zal, volgens zijn weken prestatie, opgetrokken worden naar dit minimum, b.v. iemand wordt werkonbekwaam en heeft 40 weken gewerkt in het jaar en ontvangt 120.000 fr., dus gemiddeld slechts 3.000 fr. per week. Welnu, bij de jaarafrekening ontvangt hij 40.000 fr. bij, want 40 weken aan 4.000 fr. was dus 160.000 fr.

De loonsberekening evenals de getalsterkte van de ploeg moet ieder jaar herzien worden, dit in verband met de jaaropbrengst in de vismijn en de noodwendigheid van de getalsterkte van de ploeg naar gelang de aanvoer.

(Vervolg volgende bladzijde)

**h
netten
probleem?**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

23/126(T) Nieuwpoort. – Zeewaartse schietoefeningen.
Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 – 1983.

Gedurende de periode van 21 november tot en met 2 december 1983 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de kleine, midden en grote sector, als volgt :

- week van 21 tot 25 november 1983: dinsdag 22, woensdag 23, donderdag 24 en vrijdag 25 november 1983;
- week van 28 november tot 2 december 1983: dinsdag 29, woensdag 30 november, donderdag 1 en vrijdag 2 december 1983.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort – 7-11-83).

23/127 BeN Westhinder – Vlissingen route. – ± 2,5 M BeN SW Akkaert.
– Wijziging bebakening.

- Opgenomen uit de pos. 51°24'42"N — 2°46'11"E, een gele stompe lichtboei, dekkende een golfmeter, Pl (3 + 1) 10s;
- Uitgelegd in de pos. 51°24'52"N — 2°46'12"E, een gele stompe lichtboei, dekkende een golfmeter, voorzien van liggend kruis, Fl. (2 + 1) 10s.

(Zie Belg. krtn. D11 en D102 en Lichtenlijst 1979 N° 39)

(Loodswezen Oostende — 26-10-83)

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

Hand in Hand

Rederskaai 21, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17

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 –

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

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

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

De uitbetaling van de lonen, evenals de regeling van alle sociale aangelegenheden zal zo als thans door de O.V.A. gebeuren.

10. De vier meestergasten zullen elk 500 fr. per werkdag bijkomende verdienste genieten, gezien hun verantwoordelijkheid. Gezien de „chef” de rechterhand wordt van de concessionaris wordt voor deze een afzonderlijke hier niet te bepalen regeling getroffen.

11. Voordelen in natura. De concessionaris hoeft zich in principieel niet te moeien met de vis die gegeven wordt als voordeel in natura. Nochthans zou hij daar kunnen stellen dat een vaste lijn getrokken zou worden daarin zoals volgt:

Gezien het feit dat een andere werkregeling zal gevolgd worden, zal het zich zeer dikwijls voordoen dat meer mannen op een schip lossen dan thans. Het ware dan ook onlogisch van de reders te verlangen dat ze iedere keer aan al die mannen afzonderlijk hun zogenaamd „part” zouden moeten geven. Daarom ware het best mogelijk ook hierin in overeenstemming met de reders een soort vaste regeling te treffen, zoals bevoorbeeld in die zin, een schip heeft 500 bennen en geeft drie bennen vis als voordeel in natura aan de ploeg. Een regel voor alle hoeveelheden kan hier gemakkelijk gevonden worden.

Vooraleer deze overeenkomst, welke een degelijke oplossing geeft voor de „vislosser” kan afgesloten worden moet de concessionaris de zekerheid verkrijgen dat hij kan genieten van het stelsel van gedeeltelijk werkloosheid zoals thans bestaande tussen O.V.A. en R.V.A. gezien de economische toestand in de visserij.

PINTELON H.
OOSTENDE

Tot daar deze schrijvens toen door de huidige voorzitter van de Rederscentrale aan de toenmalige schepen gericht.

EN WAAROM NIET TE ZEEBRUGGE?

Het is onze lezers bekend dat Schepen Leys en een afvaardiging een paar maanden geleden met de visafslag en vertegenwoordigers van de Rederscentrale van de oostkust, Denemarken bezocht.

Te Zeebrugge geschiedt het vislossen door de stad Brugge en was de visafslag vroeger alleen in de handen van de visgroothandel om einde vorig jaar te eindigen en nu geleid te worden door de stad, de reders en de visgroothandel.

Ook hier bestudeert men de modernisering maar verlenen de reders van de oostkust daar hun volle medewerking, waar te Oostende de Rederscentrale, waar de beheerders op een paar na, onwetend gelaten worden, alles in het werk stelt om het zaakje in de war te sturen, daarin natuurlijk gesteund door een paar belanghebbenden en de onaantoonbare houding van de havenkapitein.

De vraag stelt zich waarom hier niet opgetreden wordt tegen de modernisering daar ook daar dezelfde methode zal ingeleid worden, zodat de reders van Zeebrugge die nu hier verkopen er vlug de voordelen van zullen ondervinden.

BESLUIT

Het zal niemand ontgaan dat er ten huidige dage zaakjes in de Rederscentrale gebeuren waarvan het grootste gedeelte van de beheerraad niets afweet.

We vernoemen slechts de ontvangst van de visafslagers van Lowestoft, welke beloofd werden de Belgische reders in te lichten van de voordelen welke ze hebben daar te gaan verkopen met een grote publiciteit voor de verkoop te Lowestoft en Grimsby.

Voeg daarbij nu het belangrijk vraagstuk van de modernisering, de buitenlandse reises van welke aard ook en zovele andere aangelegenheden, die voor onbegrijpelijke redenen aan de beheerraad en de leden verzwegen worden.

We hopen op die verkoop in het buitenland in ons volgend nummer terug te komen.

P. VANDENBERGHE

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

BELGISCHE BASIS TE ABERDEEN?

Na het geruchtmakend bezoek van een delegatie uit het Engelse Lowestoft om Belgische vissersvaartuigen naar hun haven te lokken en er regelmatig hun vis in de plaatselijke afslag te zetten, zouden er nu ook Zeebrugse treilers kunnen besluiten regelmatig te Aberdeen te verkopen. Dit is onder meer wat wij vanuit Aberdeen waar verleden week de Z.105 verkocht, van de Engelse agent konden vernemen. De reder van de Z.105 „Atlas”, Cattoor Robert kreeg te Zeebrugge het bezoek van zijn Engelse verkoopsagent en zou aanvaard hebben het betrokken vaartuig regelmatig te Aberdeen te laten verkopen, en dit minstens nog tot Kerstdag. Er zou ook nog een ander Zeebrugs vaartuig van uit Aberdeen de visserij uitoefenen. Aan de bemanning zouden er twee leden toegevoegd worden, zodanig, dat een paar bemanningsleden om beurt met het vliegtuig voor een verlof naar huis zouden kunnen komen. Dit zou minstens zo lang duren als de visserij op de Aberdeen- en Montrosebanken zou uitgeoefend worden, wat een viertal uren varen vanaf de haven van Aberdeen betekent. Men beweert hierdoor brandstofkosten te kunnen uitsparen.

De Z.105 van de rederij Atlas verkocht ook regelmatig te Grimsby. Verleden week besomde dit vaartuig te Aberdeen met ongeveer 680 van onze bennen, doorgaans pladijs, zowat 2,6 miljoen B.Fr. Schipper aan boord van de Z.105 is de zoon Freddy Cattoor. Sinds juni van dit jaar hebben ongeveer 20 Belgische vaartuigen regelmatig de haven van Aberdeen aangedaan. Voor de Belgische afslagen, de vislossers, de handelaars enz. een heel slechte zaak. We komen op de propaganda door de Rederscentrale en de verkoop in het buitenland daarvoor gedaan in een volgend nummer terug.

Oersterke vislijnen

**Zwaar gevet, dubbel
gegalvaniseerd**



**BEL
YMUIDEN
STORES**

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



SCHEEPSWERVERN

I.d.P.

Slipwaykaai 2
8400 OOSTENDE

☎ (059) 32.18.64

Na bureeluren (059) 23.40.19 - 23.41.25

Nieuwe Werfkaai 2
8400 OOSTENDE

☆ Nieuwbouw alle types vissersvaartuigen, sleepboten, dienstvaartuigen en pontons.

☆ Alle herstellingen en ombouw.

☆ Slipwerk - Schroeven - Schroefassen - Roeren.

☆ Nieuwbouw gebeurt binnen, onder volledig dicht gemaakte loods.

☆ Private scheepslift 1.000 ton.



De Z.185 „Esmerald Star” die zopas te water werd gelaten op onze werf



Twee beelden van de bijzonder vlotte stapelloop van de Z.185 „Esmerald Star” op de Scheepswerven Industrielle des Pêcheries te Oostende

Nog een nieuwe treiler voor de Zeebrugse vissersvloot

Z.185 „ESMERALD STAR” TE OOSTENDE VAN STAPEL GELOPEN

Maandagnamiddag deed zich in de Oostendse vissershaven een vrijwel uniek feit voor, dat tevens tekenend is voor de enorme nieuwbouwtrend die zich momenteel voor doet in onze visserijmiddens. Terwijl op de helling van de Industrielle des Pêcheries de Z.185 „Esmerald Star” langzaam in het vissersdok werd neergelaten, dobberden, pakweg dertig meter verder nog twee nieuwe treilers die aan een nakende voltooiing toe zijn, met name de Z.48 „Wodan” en de Z.121 „Barentssee”. De rederscoöperatieve S.C.A.P. legt momenteel de laatste hand aan de afbouw van die vaartuigen en, zoals reeds in ons voorgaand nummer gemeld, worden de „Wodan” en de „Barentssee” eind november, respectievelijk januari aan de eigenaars overgedragen.

De nieuwbouw loopt dus nog steeds als een sneltrein want ook in de Oosthoek, meer bepaald op de Scheepswerven De Graeve, zijn nog meerdere vaartuigen in aanbouw of in bestelling op een uitstekende scheepbouwwerf.

Terug nu naar de stapelloop van de Z.185 „Esmerald Star”. Bij middel van de zeer moderne scheepsliift van de werf Industrielle des Pêcheries, werd deze 37 meter lange eenheid te water gelaten onder een zeer ruime belangstelling. De Z. 185 „Esmerald Star” is meteen de tweede treiler, die door de voornoemde werf werd gebouwd maar de Industrielle des Pêcheries heeft dan wel andere activiteiten in de scheepsbouw.

De Z.185 „Esmerald Star” is in aanbouw voor rekening van de Rederij Sharmrock pvba. Maar iedereen weet nu stilaan, dat die naam staat voor het duo Frans Vanderveen (uit Oostende) en August Flitser (uit Zeebrugge).

Daar waar de jongste, in bedrijf genomen treilers een lengte hebben tussen 30 en 34 meter, is de „Esmerald Star” ruim 37 m. lang en meteen de langste eenheid, die in de jongste jaren te water werd gelaten. De treiler is ruim 8 m. breed

voor een diepgang van 4,60 m., zijnde de grootste bokkentreiler van onze vissersvloot. Onder de vele aanwezigen, die de stapelloop bijwoonden bemerkten wij ondermeer burgemeester Goekint van Oostende; schepen Maekelberge van de Oostendse haven had zich wegens ambtsbezigheden moeten verontschuldigen maar stuurde een telegram met heilwensen voor de rederij, scheepswerf en bemanning. Verder uiteraard de beide reders met hun familie en de heren Devestele van de werf, verge-

zeld door commissaris Geeraerts van de bouwende scheepswerf. Onder de personaliteiten herkenden wij ondermeer de hh. Martens en Jansoone, respectievelijk hoofdingenieur-directeur en adjunct-adviseur bij de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende; Blomme, bestuursdirecteur en districtshoofd bij het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart en verder de hh. Bourgois en Deblieck van de Zeevaartin-

(Vervolg volgende bladzijde)



De reders van de nieuwe treiler. Men bemerkt links August Flitser met echtgenote en kinderen, in het midden de scheepsbouwers Mathieu en Pierre Devestele met commissaris Geeraerts en uiterst rechts Frans Vanderveen en echtgenote.

spectie en de Scheepsmeedienst. Ook werd de aanwezigheid opgemerkt van de heer Raymond Bauwens, voormalig zaakvoerder van de Pecheries à Vapeur en tevens gewezen voorzitter van de Rederscentrale en nog talrijke andere mensen uit de zeevaart en visserijwereld.

Eenmaal het vaartuig op eigen krachten dreef, werd het verder gesleept tot aan de steiger van de scheepswerf waar nu de laatste hand wordt gelegd aan de afbouw. Als alles volgens plan verloopt, kan de dooplechtigheid al op 17 december as. plaatsgrijpen.

Tot slot van deze sobere maar sympathieke plechtigheid, kregen de aanwezigen nog een drink aangeboden in een van de loodsen van de werf.

TECHNISCHE GEGEVENS

Zoals gezegd is de „Esmerald Star” de grootste bokkentreiler van onze vissersvloot. De hoofdkarakteristiek ken zijn de volgende:

- lengte over alles: 37 meter
- breedte: 8,20 meter
- diepgang: 4,60 meter

De voortstuwing zal geschieden bij middel van een Bolnes dieselmotor met een vermogen van 1.360 PK bij 600 t.p.m. Die scheepsmotor is overigens van een geheel nieuw type. Er zijn met name twee verstuivers en dat heeft dan een gunstige invloed op enerzijds de levensduur van de motor en anderzijds op het brandstofverbruik want, volgens verklaringen van reder Vanderveen, zou een besparing van 15 % kunnen geboekt worden. Die hoofdmotor is voorzien van een keerkoppeling Masson van het type RSL 1850. De schroef, met een doormeter van 2,50 meter en meteen de grootste die voor de Belgische vissersvloot geleverd werd door de firma Van Voorden uit Zaltbommel, draait in een Hodi-straal-buis, eveneens geleverd door voornoemde firma. De vislier, met een capaciteit van 30 ton en zes trommels, werd geleverd door de Nederlandse firma Ridderinkhof (Padmos). Aan boord van de „Esmerald Star” bevindt zich tevens een ijsmachine die een dagelijkse produktie kan opbrengen van 2,5 ton en geleverd werd door de firma Ines, die eveneens instond voor de koelinstallatie in de visruimen.

De hydraulische stuurmachine werd geleverd door de firma Brusselle en is van het type HSR 120, terwijl een Daf-hulpmotor van 150 PK werd ingebouwd naast een kleine hulpgroep van 25 KW.

Tenslotte nog de navigatie-apparatuur, die geleverd werd door de firma SAIT-Electronics. Volgende apparatuur is ingebouwd: zender-ontvanger Skanti TRP 4000; VHF Skanti TRP 2500; 2 VHF D72A; kleurendieptemeter met twee frequenties Furuno FCV 121; tweede dieptemeter Furuno FE 606; kleurenradar Furuno FCR 1411; tweede radar Furuno FR 701; automatic pilot Wagner MK4; SSB-ontvanger R2000 en VHF-ontvanger ME100.

Vermelden wij uiteindelijk nog, dat de schilderwerken en het zandstralen werden uitgevoerd door de firma Sigma Coatings van Gustaaf Lauwereins, terwijl de firma Opdedynck instond voor de levering en plaatsing van de elektrische installatie.

Nog een belangrijk aspect van de uitrusting van de „Esmerald Star” is wel, dat het vaartuig is voorzien van een ankerlier, een onmisbaar apparaat ingeval van scheepsrampen. Het is de firma Van Lier uit Hoboken die instond voor de levering. Naar aanleiding van de doop hopelijk op zaterdag 17 december komen we hierop terug.



De nieuwbouw viert momenteel hoogtij. Terwijl vlak in de buurt de Z.185 „Esmerald Star” te water werd gelaten wordt de laatste hand gelegd aan nog twee nieuwe eenheden voor de Zeebrugse vissersvloot, met name de Z.48 „Wodan” die eind november in bedrijf wordt genomen en de Z.121 „Barentssee” die in de loop van januari wordt overgedragen.

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 1983 aangevuld tot einde december 1982.**
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 500 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.

Op 22 november as. viert Visserstehuis
DE BOLLE het twintigjarig bestaan

Voorzitter Opstaele:

EEN REALISATIE WAARVOOR DE GANSE KUSTBEVOLKING VERANTWOORDELIJK IS

Dinsdag jl. greep in het Visserstehuis „De Bolle” een bijzonder sympathieke bijeenkomst plaats. Aan de ene zijde van de tafel een groep beheerders van het Visserstehuis „De Bolle” onder leiding van voorzitter Opstaele, aan de andere kant de afgevaardigden van de meeste persmedia. Aanleiding tot deze bijeenkomst was de nakende viering van het twintigjarig bestaan van voornoemde instelling die destijds - wij schreven toen 22 november 1963 - gesticht werd door enkele mensen die het visserijbedrijf een warm hart toedroegen. Het was voorzitter André Op-

staele die memoreerde aan de eertijdse toestanden in aanwezigheid van beheerders Van Eeckhoutte, Seghers, Felix en Caestecker naast enkele personeelsleden van „De Bolle”.

Wij zullen in deze bijdrage geen ruimer aandacht besteden aan de historiek van het vissersstehuis; wij willen dat voorbehouden voor ons nummer, dat zal verschijnen naar aanleiding van de herdenking. Maar toch willen wij hier even dieper ingaan op de diverse toestanden, die aanleiding waren tot de oprichting van het tehuis dat oorspronkelijk hoofdzakelijk was be-



De h. A. Opstaele, voorzitter van het Vissersstehuis „De Bolle”.

stemd voor alleenstaande of jongere vissers, die hun studies achter de rug hadden, maar geen tehuis hadden.

Voorzitter Opstaele herinnerde er aan dat het gebouw, dat sedertdien natuurlijk in een behoorlijke staat werd gebracht, destijds kon aangekocht worden voor een zeer schappelijke prijs aan de stad Oostende. De vzw „De Bolle” is dus nu eigenaar van het gebouw. Mede door de financiële steun die nadien werd opgebracht door vele sympathisanten, kon men het gebouw volledig herinrichten en het weer bewoonbaar maken. Nochtans, zo zegde voorzitter Opstaele, zou die realisatie nooit mogelijk zijn geweest zonder de medewerking van de ganse kustbevolking. Van overal kwam financiële en materiële steun toegestroomd maar, zo vervolgt voorzitter Opstaele, dat was ook nodig want naast de subsidie die door de Staat, de Provincie, de Stad en de Nationale Loterij wordt toebedeeld, is er nog heel veel geld nodig om de kosten te dragen. Het mag dus wel een unicum genoemd worden, dat de ganse kustbevolking zich achter die realisatie heeft gezet. Daarmee hebben wij, zo stelt voorzitter Opstaele, niet alleen beantwoord aan een sociaal probleem door het opvangen van de vissers, die geen tehuis hadden, maar evenzeer helpen meewerken aan het gedeeltelijk saneren van een economisch probleem, met name het personeelstekort, dat toen in de visserij heerste. Bovendien was er de vraag waar de afgestudeerde vissers van het KW. Ibis heen moesten nadat zij de school hadden verlaten. De mensen die vanaf het eerste uur achter het Visserstehuis De Bolle stonden, voelden het als een noodzaak en een morele plicht aan zo'n initiatief deel te nemen, aldus voorzitter Opstaele.

Zoals gezegd, méér over het visserstehuis „De Bolle”, na de viering van het twintigjarig bestaan einde deze maand.



Ere-direkteur-generaal
Ministerie van Landbouw

DE HEER MARCEL STUYCK, OVERLEDEN

Vorige week bereikte ons onverwachts het bericht van het overlijden te Merelbeke van de heer Marcel STUYCK, gewezen directeur-generaal en hoofd van het Bestuur der Economische Diensten bij het Ministerie van Landbouw.

Deze vooraanstaande ambtenaar heeft tijdens de laatste jaren van zijn actieve loopbaan een belangrijke taak vervuld ten bate van de Belgische zeevisserij. Hij was het immers die van rechtswege Voorzitter was van de Adviescommissie Visserijprojecten, opgericht door het Koninklijk Besluit bij 5 mei 1973 ter aanpassing van onze zeevisserij aan de evolutie van het internationaal visserijgebeuren. Het is deze Commissie die zich uitspreekt over de waarde en de uitvoeringsmodaliteiten van de gemeenschappelijke acties die slaan op het testen van nieuw vistuig, het opzoeken van nieuwe visgronden en het verbeteren van de kwaliteit van

de visaanvoer, en de nodige kredieten er voor beheert.

Vanaf de oprichting van de Commissie in 1973 tot zijn vervroegde opruststelling in 1981 om gezondheidsredenen, is de heer STUYCK de man geweest, die met veel begrip voor de problemen van onze zeevisserij werkelijk leiding gaf aan de werking van genoemde adviescommissie. Met veel geduld, gezond verstand en ook zin voor humor was hij de ambtenaar die de belangen van het bedrijf wist te verzoenen met de eisen en beperkingen van de begroting en de ter beschikking staande kredieten.

De heer STUCK heeft helaas niet lang van zijn oppensioenstelling kunnen genieten. De sleepende ziekte die hem twee jaar geleden deed besluiten op rust te gaan, is hem fataal geworden. Hij werd deze week woensdag in zijn woonplaats Merelbeke ten grave gedragen.

AFSPRAKEN S.C.A.P. - HULP IN NOOD

Onze lezers worden er aan herinnerd dat de heer VANDENBERGHE Prosper, directeur van S.C.A.P. en Hulp in Nood, slechts OP AFSPRAAK te spreken is en dit zoveel mogelijk tussen 10 en 12 uur.

VISHANDELAARS OPGEPAST!

EUROPEES RIJBEWIJS IN '84 INGEVOERD

- Categorie D niet meer geldig voor vrachtwagens
- Examen aan boord van specifieke voertuigen
- Nu ook categorie E voor aanhangwagens boven 750 kg'

De Europese Gemeenschap streeft naar een vrij verkeer van goederen en personen. Terzake worden talrijke richtlijnen en verordeningen uitgevaardigd, niet alleen met het doel van harmonisatie maar meer nog voor de verhoging van de actieve en passieve veiligheid van de voertuigen. Aldus verkeersminister De Croo op de viering van het 50-jarig bestaan van de technische controle en het 25-jarig bestaan van het studiefonds voor veilig wegverkeer.

Wat het rijbewijs betreft, zal het jaar 1984 gekenmerkt worden door de invoering van het Europees rijbewijs.

De eerste richtlijn van de EG-raad voorziet dat de tien lidstaten ten laatste op 1 januari 1986 het Europees rijbewijs moeten invoeren.

Bij ons zal dit rijbewijs naar alle waarschijnlijkheid in de lente 1984 zijn intrede doen.

Het huidige rijbewijs zal dan worden omgeïld voor een document dat in alle lidstaten identiek zal zijn. De nieuwe reglementering bevat in feite een groot aantal nieuwigheden:

- het specifiek karakter van het rijbewijs zal be-

nadrukt worden: naast de categorie A die een specifieke categorie zal vormen, zal het rijbewijs D, afgeleverd om een autocar-autobus te besturen, niet meer geldig zijn om met een voertuig van de klasse C (vrachtwagens) te rijden.

- De examens voor deze categorieën zullen moeten worden afgelegd aan boord van representatieve voertuigen van hun categorie, met name voor het rijbewijs D, een bus van ten minste 40 zitplaatsen en voor het rijbewijs C een vrachtwagen van minimum 7 ton. Men zal een specifiek examen moeten afleggen om met een aanhangwagen van meer dan 750 kg. (categorie E) te mogen rijden.
- in ons land zal ook een einde worden gemaakt aan een leemte in het systeem, dat elke houder van een rijbewijs, geldig voor een autovoertuig, de toelating geeft om van de ene op de andere dag een motor van 1000 cc of meer te besturen, zonder maar ooit een motorfiets in handen te hebben gehad.

Het specifiek rijbewijs voor tweewielers zal uit drie categorieën bestaan.

IN HET STAATSBLAD

Het koninklijk besluit van 7 september 1983 waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 5 juli 1983, gesloten in het paritair subcomité voor de haven van Zeebrugge tot toekenning van een vaste premie.

Het Belgische Staatsblad van woensdag 9 november publiceert o.m.:

Het koninklijk besluit waarbij algemeen verbindend wordt verklaard de collectieve arbeidsovereenkomst van 5 juli 1983, gesloten in het paritair subcomité voor de haven van Zeebrugge, tot vaststelling van sommige arbeidsvoorwaarden.

OOSTENDSE KUSTTREILER VERLIEST VISBOEL NA VASTSLAAN AAN ONDER WATER LIGGENDE VISLIJNEN

Het is voor de hand liggend dat de gelegenheidsvisser verder hinderend blijven optreden t.a.v. de beroepsvisser, en dan denken wij in de eerste plaats aan de kustvisser die actief zijn in de wateren onder de kust. Reeds vroeger hebben wij gewezen op de hinderende werking van de warrelnetten en nu, dat was dinsdag, heeft een kleine kusttreiler andermaal zware schade geleden. Dit keer ging het om uitgezette vislijnen die bij middel van kleine ankertjes worden gelegd maar dat is dan wel falikant uitgevallen voor de rederij Ranjo die de O.470 exploiteert. De netten van dit vaartuig sloegen vast aan de ankertjes en tegen dat de bemanning kon ingrijpen was het hele boeltje losgerukt en verdwenen. De netpees was gewoon door geknapt ingevolge de ruk. Ook de O.427 die in de buurt van de O.470 vissende was ondervond hinder van die vislijnen maar de netten gingen niet verloren.

En wat erger is. De voorschriften terzake stellen dat de vislijnen behoorlijk dienen afgebakend bij middel van boeitjes, voorzien van een vlaggetje en een licht; dat als merkteken. Welnu, de lijnen die door de O.470 werden opgevist waren gemerkt met een... reddingvest. Gelukkig heeft men daardoor enig spoor van de verantwoordelijken kunnen vinden want op de reddingvest stond geschreven „Emeraude - Grevelingen”. Deze onreglementaire bebakening maakt natuurlijk de zaak van de reder niet. Het maakt het alleen maar erger want bij hoog water verdwijnt dat „merkteken” onder het wateroppervlak en is dus niet meer te zien.

Wat ook, door de Rederij Ranjo die niet alleen materieel maar ook financieel verlies heeft geleden, werd bij de Waterschout klacht neergelegd en zal de rederij vergoeding eisen voor het opgelopen verlies. Wij komen op die vervelende affaire terug in ons eerstvolgend nummer.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1983

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 120 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Fa Harri, Prins Hendrikkade 90, Amsterdam.
Maritiem, Vissersweg 46 te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 135 F. voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

MARKTOVERZICHT

Niet veel te verwachten en toch meer dan een volle mijn vis te Oostende op maandag. Het verkopen van enkele Zeebrugse eenheden heeft er vooral voor gezorgd dat er meer tong was dan voorzien. Tong die wel iets duurder was dan verleden week, met uitzondering dan van de kleine soorten. Tarbot draaide rond de 385 fr. (grote) de andere sorteringen kregen tussen 180 en 330 fr. Twee IJslanse vangsten kregen eerder middelmatige prijzen met betere noteringen voor rode zeebaars, schelvis en leng bij de tweede vangst. Rode zeebaars kreeg toch nog de 60 fr. en zelfs tot 65 fr., blauwe leng varieerde rond de 60 fr. en kabeljauw van IJsland kreeg tussen 55 en 58 fr. De hoogste opbrengst hier was voor de O.317, 1,9 miljoen. Daarvoor werden echter wel ruim 900 bennen in de afslag gezet.

Een paar, nogal kleine, vangsten van de Monkey Bank. Schelvis kreeg hier tussen 55 en 63 fr., de totten van 28 tot 37 fr. Niet bijster veel steenschol en ook nogal weinig platvis. Die platvis kreeg dan ook tussen 56 en 68 fr. het kg.

Wijting is een beetje uit zijn goede doen van de voorgaande maanden. De aanvoer ervan is ook veel groter. Hierdoor viel kleine sortering tot het minimumpeil en kreeg de grote wijting nog slechts tussen 25 en 35 fr. De kabeljauwprijs is ook heel wat matiger geworden. Tussen 60 en 80 fr., deze laatste prijs voor de Kust-kabeljauw. Gul varieerde tussen 45 en 65 fr. Een meer dan normaal grote aanvoer van rode poon. Deze soort is dan ook een stuk goedkoper geworden en noteerde tussen 12 en 50 fr.

Voor de haringvissers viel er niet zo erg veel te rapen. De vangsten waren inderdaad nogal teleurstellend en bereikten zelfs geen 100 bennen op bepaalde dagen. De prijs is nochtans niet opgelopen, integendeel, er werd tussen 11 en 14 fr. betaald met maandag voor de eerste aangeboden bennen tot 22 fr.

De garnaalaanvoer blijft nog steeds onder de maat, de prijzen blijven ook hier nogal hoog en varieerden tussen 80 en 110 fr. het kg.

VRIJDAG 4 NOVEMBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
O.127	1	40	—	46.614
O.491	1	15	—	21.010
Z.525	2	15	100	44.304
O.211/184	1	18	—	51.724
O.116/142	1	35	—	97.832
O.141/369	1	—	20.400	260.544
O.26/306	1	40	8.000	133.040
O.127/303	1	—	3.100	44.640
O.135/275	1	17	4.350	64.624
O.309/N.719	1	28	700	40.474
O.229/N.752	1	15	6.950	107.540
O.128/279	1	6	1.950	31.438

MAANDAG 7 NOVEMBER 1983

O.317	20	930	—	1.962.177
O.318	18	465	—	1.486.317
MONKEY BANK				
N.706	14	190	—	381.563
O.243	12	220	—	532.355
WEST				
O.274	11	260	—	399.397

O.123	8	250	—	458.612
N.45	10	280	—	537.905
O.35	12	220	—	1.230.113
O.134	11	185	—	315.229
KANAAL				
Z.186	18	300	9.000	2.695.046
O.518	17	190	4.000	1.467.873
GO.54	17	400	2.500	1.482.892
NOORD				
Z.596	12	230	1.600	872.415
KUST				
O.128/279	1	—	9.400	117.984
O.127/303	1	—	12.150	154.938
N.708/709	1	15	11.650	180.914
O.309/N.719	1	10	3.650	61.888
O.229/N.752	1	—	1.400	18.176

DINSDAG 8 NOVEMBER 1983

KUST				
N.708/709	1	35	21.950	289.184
O.309/719	1	10	5.650	70.320
O.127/303	1	55	29.350	381.016
O.141/369	1	25	18.700	240.730
O.229/752	1	—	3.750	47.250
O.26/306	1	—	20.850	258.856
O.128/279	1	—	19.950	248.880
N.3/232	1	—	13.050	146.464
O.135/275	1	—	22.650	281.774

WOENSDAG 9 NOVEMBER 1983

KUST				
O.116/142	1	37	—	75.536
O.491	1	20	—	23.571
O.427	2	60	—	106.870
O.555/373	1	20	—	33.094
O.184/211	1	38	—	75.418

Verwachtingen

MAANDAG 14 NOVEMBER

IJSLAND: O.129 (370 m. ttz. 20 kab., 20 kools, 120 schelvis, 150 rode zeebaars, 20 gutvis)
 O.216 (780 m. ttz. 360 rode zeebaars, 170 leng, 140 kools, 20 staartvis en heilbot, 20 kab., 50 schotse schol, 20 schelvis)
 KANAAL: Z.183 - Z.196 (60 vis en 2600 tong)
 WEST: Z.502 - N.40 - N.41 - O.206 - O.118
 KREEFTENPUT OF WEST: N.723

DINSDAG 15 NOVEMBER

WEST: N.597 - O.108 (vermoedelijk)

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 7 november 1983

Grote schelvis	42,00/	62,00
Mid. schelvis	25,00/	45,00
Kleine schelvis	23,00/	
Kabeljauw	53,00/	58,00
Gul	46,00/	56,00
Wijting	34,00/	36,00
Schaat	70,00/100,00	
Zeebaars	60,00/	65,00
Leng (witte)	40,00/	48,00
Blauwe leng	40,00/	62,00
Schartong (Schotse schol)	25,00/	34,00
Heilbot	172,00/214,00	
Koolvis	27,00/	31,00
Hondstong (mieten)	30,00	42,00
Zeewolf	71,00/	
Staat	197,00/239,00	

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 3 NOVEMBER 1983

Z.126	W	400	180	12	799.780
Z.53	W	700	350	14	1.345.246
Z.200	W	4.500	320	14	1.440.474
Z.44	W	1.800	300	12	1.122.533
Z.89	W	3.000	480	10	1.822.656
Z.589	W	1.500	150	10	723.601
7.254.290					

VRIJDAG 4 NOVEMBER 1983

Z.484	N	100	180	13	754.503
Z.198	KRP	—	100	10	651.138
Z.427/548	K	30 gul	80 wijting		266.300
Z.201/601	K	35 gul	60 wijting		292.438
Z.554/560	K	35 gul	50 wijting		258.882
Z.578/580	K	35 gul	80 wijting		195.474
2.418.735					

MAANDAG 7 NOVEMBER 1983

Z.424	N	200	210	12	702.028
Z.559	KRP	100	120	9	633.223
Z.30	N	700	320	14	1.357.650
Z.506	N	500	300	14	1.390.735
Z.554/560	K	20 gul	25 wijting		158.610
Z.580/578	K	30 gul	70 wijting		240.830
Z.437/548	K	30 gul	70 wijting		230.708
4.713.784					

DINSDAG 8 NOVEMBER 1983

Z.84	W	2.700	350	11	1.360.985
Z.563	W	500	110	9	331.895
Z.98	KN	6.000	350	17	2.050.348
Z.12	K	600	40	8	283.070
Z.55	K	700	60	8	374.893
Z.568	W	500	60	8	292.745
Z.573	KRP	200	155	10	811.090
Z.201/601	K	70 gul	100 wijting		366.058
5.871.084					

WOENSDAG 9 NOVEMBER 1983

Z.46	KN	7.000	400	9	2.076.804
Z.307	KRP	100	130	9	567.168
Z.16	W	2.500	240	9	1.313.705
Z.90	N	600	500	11	1.652.663
Z.418	W	1.500	200	9	546.065
Z.578/580	K	25 gul	50 wijting		248.805
Z.554/560	K	25 gul	50 wijting		175.160
6.580.370					

NIEUWPOORT

DONDERDAG 3 NOVEMBER 1983

GARNAAL			
N.22		76 kg.	13.612 fr.
HARING			
N.736 - N.738		5.300 kg.	60.420 fr.

VRIJDAG 4 NOVEMBER 1983

VIS			
N.736 - N.738		2.528 kg.	38.516 fr.
N.88		2.554 kg.	74.605 fr.
N.590		2.555 kg.	74.605 fr.
N.346		4.105 kg.	101.888 fr.
N.575		4.105 kg.	101.889 fr.
N.172		2.671 kg.	87.825 fr.
N.788		2.672 kg.	87.826 fr.
N.720		864 kg.	51.332 fr.

GARNAAL		
N.22	86 kg.	12.991 fr.
N.782	130 kg.	13.600 fr.

ZATERDAG 5 NOVEMBER 1983

VIS		
N.720	89 kg.	6.390 fr.

GARNAAL		
N.22	150kg.	17.900 fr.

HARING
(kustvaartuigen)

MAANDAG 7 NOVEMBER 1983

VIS		
N.700	812 kg.	80.470 fr.
N.551	1.184 kg.	66.801 fr.
N.346	2.324 kg.	79.838 fr.
N.575	2.324 kg.	79.839 fr.
N.172	2.200 kg.	77.965 fr.
N.788	2.200 kg.	77.965 fr.
N.736	646 kg.	24.375 fr.
N.738	647 kg.	24.375 fr.

GARNAAL		
N.22	76 kg.	9.142 fr.

Op de maandagmarkt losten slechts drie koppels spanvissers en twee kleine Westvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 250 à 256 fr./kg en tong nr. 2 278 à 286 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 254 à 265 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 236 à 245 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 215 à 220 fr./kg en kleine tong 190 à 198 fr./kg. Middenslag tarbot bekam 215 à 270 fr./kg, varia 170 à 220 fr./kg en griet 180 à 230 fr./kg. Voor grote pladijs werd een marktprijs van 2900 à 3000 fr. de ben neergepend, voor middenslag of drieling pladijs van 2800 à 3050 fr. de ben en voor visjes van 1750 à 2100 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4200 à 4750 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2250 à 3500 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2280 à 2600 fr. de ben bekomen. Rog die in geringe mate werd aangevoerd, haalde 78 à 85 fr./kg als marktprijs. Wijting kende een beter afzetgebied dan verleden week. Grote wijting haalde 1400 à 1600 fr. de ben en kleine wijting 1000 à 1250 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 1750 à 1800 fr. de ben en kleine zandschar 1200 à 1300 fr. de ben. Tongschar bekam 80 à 125 fr./kg, robaard 58 à 70 fr./kg, zeehond 1800 à 2000 fr. de ben en knorhaan 1500 à 2000 fr. de ben. De marktprijzen bleven stabiel gedurende gans het verloop der veiling, zelfs werd een prijsstijging voor sommige vissoorten vastgesteld.

DINSDAG 8 NOVEMBER 1983

GARNAAL		
N.782	97 kg.	8.612 fr.

HARING		
N.172 - N.788	2.150 kg.	25.263 fr.

WOENSDAG 9 NOVEMBER 1983

VIS		
N.723	1.498 kg.	204.996 fr.
N.22	1.299 kg.	42.792 fr.
N.720	1.298 kg.	42.793 fr.
N.88	4.154 kg.	90.361 fr.
N.590	4.153 kg.	90.362 fr.
N.172	2.212 kg.	49.056 fr.
N.788	2.212 kg.	49.057 fr.
N.346	1.665 kg.	21.981 fr.
N.575	1.664 kg.	21.981 fr.

Vier koppels spanvissers plus één vaartuig van de West losten ongeveer samen 24.000 kg vis op de woensdagmarkt. Grote tarbot haalde 408 à 425 fr./kg, middenslag tarbot 280 à 325 fr./kg, varia 240 à 285 fr./kg en griet 190 à 250 fr./kg. Tongschar kreeg 85 à 120 fr./kg, rode soldaten 50 à 75 fr./kg, robaard 85 à 95 fr./kg en knorhaan 1250 à 1750 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3750 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 2700 à 3000 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3900 à 4300 fr. de ben verkocht en gul tegen 2000 à 2400 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog haalde 70 à 88 fr./kg en zeehond 2000 à 2250 fr. de ben. Grote wijting werd tegen de marktprijs van 1350 à 1500 fr. de ben opgekocht. Opnieuw diende ongeveer 6.000 kg kleine wijting tegen de opvangprijs aan de markt te worden onttrokken. Het blijkt dat kleine wijting als verbruiksprodukt door de gewone consument nog steeds niet aanvaard en gegeerd wordt. Hier is een mooie taak voor het Nationaal Propaganda Comité voor meer visverbruik weggelegd. Deze instelling tot het promoveren der kleine wijting bij de verbruikers. Voor grote zandschar werd 1900 à 2000 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1600 à 1650 fr. de ben. Er werd op de woensdagmarkt een ruime belangstelling der handelaars vastgesteld.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
4 nov.	5		18.396	585.235
7 nov.	5		12.379	511.628
9 nov.	5		24.155	613.379

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
3 nov.	1		76	13.612	137	137
4 nov.	2		216	26.591	104	119
5 nov.	1		150	17.900	90	98
7 nov.	1		76	9.145	97	108
8 nov.	1		97	8.612	88	90

HARINGAANVOER

NIEUWPOORT

3 nov.	1	5.300	60.420	11,40	11,40
4 nov.	4	6.186	74.907	12,10	13,60
5 nov.	2	1.590	17.580	11,00	13,00
8 nov.	1	2.150	25.263	11,75	11,75

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week verkochten twee Belgische vaartuigen te Grimsby. De O.231 St.-Carolus van de rederij „Hennaert-Delbol” zette er 782 bennen in de afslag en maakte hiervoor een brutobesomming van 2,6 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde prijs per ben van 3.300 fr. De Z.284 Vicky was eveneens te Grimsby aan de afslag en verwezenlijkte een brutobesomming van 2.064 miljoen B.fr. voor slechts 445 bennen, hetzij een gemiddelde prijs per ben van 4.640 fr.

GETIJDEN TE OOSTENDE

NOVEMBER

	(1)	(2)	(3)	(4)
11 vrijdag	0448	427	1133	087
EK 12 zaterdag	1725	421	2347	122
	0542	400	—	—
	1828	400	1231	099
13 zondag	0655	381	0050	135
	1943	392	1340	110
14 maandag	0816	378	0206	143
	2059	400	1456	115
15 dinsdag	0928	391	0323	140
	2202	418	1607	110
16 woensdag	1026	410	0430	127
	2254	436	1706	098
17 donderdag	1112	429	0523	109
	2335	451	1753	084
18 vrijdag	1147	446	0605	094
	—	—	1829	073
19 zaterdag	0008	463	0638	083
	1218	461	1901	065
VM 20 zondag	0039	473	0710	076
	1248	477	1930	061
21 maandag	0110	482	0742	072
	1322	490	2004	060
22 dinsdag	0144	488	0819	070
	1400	498	2041	062
23 woensdag	0223	488	0901	068
	1444	497	2123	065
24 donderdag	0306	480	0946	065
	1531	488	2207	072
25 vrijdag	0354	464	1037	065
	1625	472	2257	084
26 zaterdag	0448	443	1136	068
	1726	453	2357	101
LK 27 zondag	0551	423	—	—
	1836	439	1246	075
28 maandag	0708	412	1018	117
	1959	435	1404	078
29 dinsdag	0829	416	0230	122
	2116	445	1522	072
30 woensdag	0939	432	0346	113
	2220	459	1630	058

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	voor	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	voor	Oostende
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	7 november	8 november	9 november
Lappen	285 311	.....	.....
Grote	255 262	.....	.....
3/4	200 210	.....	.....
Bloktongen	190 200	.....	.....
Vóór-kleine	150 163	.....	.....
Kleine	130 138	.....	.....
Slips	120 124	.....	.....

ZEEBRUGGE

	7 november	8 november	9 november
Grote	298 309	304 307	301 307
Bloktongen	255 267	246 256	269 271
Fruittongen	199 220	184 191	198 219
Schone kleine	181 197	165 191	166 172
Kleine	163 172	132 157	148 153
Tout petit	144 166	125 137	128 138
Slips	139 153	122 128	125 136

NIEUWPOORT

	7 november	8 november	9 november
Tong I	250 256	.....	.....
Tong II	278 286	.....	.....
Tong III	254 265	.....	.....
Tong IV	236 245	.....	.....
Tong V	215 220	.....	.....
Kleine tongen	190 198	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	7 november	8 november	9 november
Platen	60 68	.....	.....
Iek (groot-klein) ...	59 66	.....	.....
Derde slag	46 58	.....	.....
Platjes	26 36	.....	.....

ZEEBRUGGE

	7 november	8 november	9 november
I	61 64	62 69	58 63
II	60 64	60 53	60 62
III	56 60	53 55	49 51
IV	44 46	40 41	33 40
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	7 november	8 november	9 november
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	58 60	.....	60 75
Platjes	35 42	.....	30 34
Drielingen	56 61	.....	54 60

OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 13.11 tot 19.11.83

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 13 en 19.11.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 13.10.83
- Dagelijks te 06.00, behalve op 13 en 14.11.83
- Dagelijks te 18.00, te 20.00, en behalve op 19.11.83
- Op 19.11.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.30 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 13.11.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 13 en op 19.11.83
- Dagelijks te 10.00 u., behalve op 13 en op 14.11.83
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 19.11.83

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40, te 13.55, te 16.35.
- Op 13 en 14.11.83 bijk. te 12.00

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 15.20, te 17.50
- Op 13 en 14.11.83 bijk. afv. te 13.20

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
Dedecker O.
Dirix
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Lievens M. Fr.
Saelens
Thoon G.
Van Belle J.
Algemene Lektuur
Berten M.
Bolle G.
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Sparzaamheidstraat 1, Oostende
Kapellestraat 65, Oostende
Ad. Buylstraat 33, Oostende
Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Th. Van Loostraat 26, Oostende
Koninginnelaan 39, Oostende
Langestraat 95, Oostende
Voorhavenlaan 179, Oostende
Stuiverstraat 422, Oostende
Duinenstraat 302, Bredene
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
P. Elisabethlaan 72, Bredene
Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge
Knokkestraat 118, Heist
Vlamingstraat 22, Heist
St. Antoniusstraat 45, Heist
Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	7/11	7/11	7/11	7/11	8/11	8/11	8/11	8/11	9/11	9/11	9/11	9/11	7/11	7/11	9/11	9/11
Tarbot groot	357	390	321	381	.....	318	354	.....	357	394	.....	.....	.....	.....	408	425
Tarbot middel	275	303	296	301	.....	234	284	.....	216	284	.....	215	270	.....	280	325
Tarbot klein	170	231	198	219	.....	133	187	.....	128	176	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	180	190	185	190	.....	153	163	.....	180	196	.....	180	230	.....	190	250
Griet middel	117	140	139	152	.....	116	136	.....	114	164	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	80	100	105	112	.....	83	104	.....	102	109	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	60	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	50	57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	70	94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	40	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	13	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	38	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	79	86	.....	67	.....	.....	66	72	.....	78	85	.....	70	85
Keilrog	.....	.....	103	.....	.....	97	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	60	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tiltten	40	80	70	76	.....	48	58	.....	35	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	28	72	70	82	.....	74	75	.....	60	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	31	78	63	68	.....	42	48	.....	26	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	12	26	33	36	.....	14	16	.....	6	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	55	80	92	119	.....	80	89	72	76	64	82	84	95	78	86	.....
Gul (groot)	42	77	85	104	.....	72	78	59	61	60	69	70	.....	48	.....	.....
Gul (middel)	38	62	60	68	.....	.....	.....	52	.....	50	54	45	.....	40	.....	.....
Gul (klein)	22	48	33	49	.....	35	47	28	41	23	26	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemonddhamme	152	274	178	275	.....	137	278	.....	142	309	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	28	36	20	24	.....	20	26	34	36	24	36	28	32	27	30	.....
Wijting klein	18	20	18	.....	.....	19	.....	18	19	19	21	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	22	28	24	27	.....	25	27	.....	24	30	.....	26	36	33	40	.....
Steenschol	14	158	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	21	60	45	51	.....	28	31	.....	31	36	.....	35	40	.....	.....	.....
Hondshaai	12	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	8	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	12	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	125	85	120	.....
Volle haring	12	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	6	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	44	112	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	55	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	12	.....	.....	18	.....	35	40	40	15	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15	20	.....
Rode Poon (roobaard)	12	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58	70	85	85	.....
Grauwe poon (knorhaan)	6	9	10	.....	.....	6	.....	.....	6	.....	30	40	25	35	.....	.....
Rode knorhaan	23	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 25 oktober** werd aangevoerd: 305 kisten kabeljauw; 533 kisten wijting; 11 kisten schol; 3 kisten schar en 6 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 40 kg.:

kabeljauw twee 316-272; kabeljauw drie 214-192; kabeljauw vier 206-166; kabeljauw vijf 172-162; schol drie 192-176; schol vier 154-126; wijting drie 78-36; bot 35; steenbolk 45.

De besommingen waren:

HD 5 + VD 18 f 9.700; UK 27 + UK 307 f 9.200; UK 90 + WR 163 f 12.700; UK 233 + UK 234 f 4.750; VD 19 + VD 73 f 16.200; IJM 3 + IJM 27 f 7.250.

Aan de **woensdagmarkt van 26 september** werd aangevoerd: 437 kisten kabeljauw; 665 kisten wijting; 16 kisten schol; 23 kisten schar; 5.204 kisten haring; 15 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 40 kg.:

kabeljauw één 288; kabeljauw twee 286-212; kabeljauw drie 208-176; kabeljauw vier 174-156; kabeljauw vijf 154-110; schol drie 168; schol vier 122-105; wijting drie 65-33; schar 104-83; haring één 37-30,40; bot 33-29; fint 22; steenbolk 43; horsmakreel 68; rode poon drie 166.

De besommingen waren:

HD 5 + VD 18 f 7.200; KW 12 f 5.100; UK 27 + UK 307 f 11.400; UK 90 + WR 160 f 7.400; UK 128 + UK 142 f 30.300; UK 1/41 + UKM 271 f 44.100; UK 129 f 2.400; UK 208 f 24.800; VD 19 + VD 73 f 19.000; WR 225 + WR 226 f 14.900; IJM 3 + IJM 27 f 12.800; verder drie Texelaars met f 75.000.

Aan de **donderdagmarkt van 27 oktober** werd aangevoerd: 4.085 kg tong; 8 kisten tarbot en griet; 436 kisten kabeljauw; 988 kisten wijting; 24 kisten schol; 14 kisten schar en 1.072 kisten haring; 38 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

gr. tong 21,01; grm. tong 15,55; klm. tong 10,60-10,04; éénen 8,18-8,02; tweeën 7,91-7,79.

Per 40 kg.:

tarbot 400-244; kabeljauw twee 300-222; kabeljauw drie 190-168; kabeljauw vier 162-142; kabeljauw vijf 140-92; schol drie 220-162; schol vier 126-90; wijting drie 63-33; haring één 39,60-35,20; steenbolk 57-26; horsmakreel 38-34; bot 30.

De besommingen waren:

HD 5 + VD 18 f 10.200; KW 4 + KW 149 f 17.000; KW 26 + KW 167 f 25.100; UK 27 + UK 307 f 7.350; UK 129 f 2.800; UK 173 f 39.500; UK 233 + IJD 234 f 6.400; VD 19 + VD 73 f 17.800; IJM 3 + IJM 27 f 21.400.

Aan de **maandagmarkt van 31 oktober** werd aangevoerd: 9.455 kg. tong; 152 kisten tarbot en griet; 126 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 399 kisten wijting; 1.196 kisten schol; 96 kisten schar; 4.414 kisten haring; 243 kisten diversen.

Prijzen in gulden: Per 1 kg.: tarbot 21,72-20,47; grote tong 20,55-18,66; grootmiddel tong 14,68-14,28; kleinmiddel tong 10,10-9,74; tong één 8,03-7,73; tong twee 7,86-7,50.

Per 40 kg.: krab 33-28; inktvis 118-108; steenbolk 94; bot 36; haai 114-76; tarbot 800-386; griet 445-222; kabeljauw één 258-242; kabeljauw twee 292-242; kabeljauw drie 232-196; kabeljauw vier 212-172; kabeljauw vijf 190-124; 156-132; schol één 180-156; schol twee 170-154; schol drie 140-128; schol vier 114-105; wijting drie 105-63; tongschar 320-153; haring één 37,40-29,40; roggem 180-60; hammen met kop 354-140.

De besommingen waren: KW 4 + KW 149 f 22.900; KW 11 f 29.000; KW 22 f 58.500; KW 26 + KW 167 f 23.000; KW 34 f 50.700; KW 45 f 45.900; KW 51 + KW 221 f 21.700; KW 88 f 34.900; KW 113 f 21.300; KW 145 f 45.400; KW 173 + KW 214 f 39.800; KW 189 f 44.000; UK 90 + WR 160 f 13.200; WR 67 + WR 68 f 11.500; IJM 44 f 44.500; IJM 154 f 4.100.

Aan de **vrijdagmarkt van 4 november** werd aangevoerd: 9.530 kg tong; 68 kisten tarbot en griet; 708 kisten kabeljauw; 877 kisten wijting; 526 kisten schol; 98 kisten schar; 989 kisten haring; 87 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 21,80-21,05; grote tong 21,24-21,02; grootmiddel tong 15,14-14,66; kleinmiddel tong 10,33-10,02; tong één 8,41-8,04; tong twee 8,24-8,09.

Per 40 kg.:

hammen zonder kop 522; horsmakreel 70-44; rode poon drie 148-140; rode poon drie 148-140; krab 46; haak 122-112; haring één 33,20-30; tongschar 332-162; tarbot 790-397; griet 413-224; kabeljauw één 246-212; kabeljauw twee 266-204; kabeljauw drie 188-160; kabeljauw vier 162-140; kabeljauw vijf 140-80; schol één 196-162; schol twee 184-162; schol drie 182-120; schol vier 112-104; wijting drie 71-26; schar 106-32; schar 106-32; witte koolvis drie 140; bot 33-30; steenbolk 48-30; hammen met kop 296-240.

De besommingen waren:

HD 5 + VD 18 f 5.300; KW 12 f 6.600; KW 77 f 14.600; UK 23 f 16.200; UK 27 + UK 307 f 4.300; UK 90 + WR 160 f 24.500; UK 128 + UK 142 f 29.400; UK 129 f 3.900; UK 233 + UK 234 f 13.200; VD 19 + VD 73 f 18.200; VD 243 f 8.700; IJM 3 + IJM 27 f 8.800; verder vier Texelaars en twee Goedereeders welke tezamen f 225.000 besomden.

LAUWERSOOG

Voor de maandagmarkt werden 800 kisten plat en rondvis gelost en gesorteerd. De gestripte schol IV bracht f 2,32 per kg. Het hoogste resultaat was f 62.414. Door de wederom toenemende harde wind kon een groot gedeelte van de vloot eerst dinsdagmorgen uitvaren.

Voor de woensdagmarkt liepen 8 kabelvissers binnen met in totaal 600 kisten gul en wijting.

De kleine gul bracht f 2,33-2,07 per kg. op. De toren gul (kabeljauw V) f 3,10-2,62, de middel gul f 3,50 en de grootste gul van f 4-3,70.

Ook donderdag alleen rondvis, ruim 1.300 kisten in de markt geplaatst door 6 kabel- en 2 spanvissers. De opbrengst van de gullen lag voor 't algemeen iets lager dan voorgaande dag.

De vrijdagmarkt gaf wederom een behoorlijke aanvoer nl. ruim 500 kisten gelost door 24 schepen. De aanvoer bestond hoofdzakelijk uit schol en gullen. De dichte schol IV werd verhandeld voor f 2,19-2,45 per kg., schol III tot f 3,08 en de grotere soorten tot f 3,70. De kleine torren bleven boven de twee gulden tot f 2,32, de torren gul op f 2,75-2,53. De middel gullen begonnen op f 3,50 en de grote gullen op f 3,70 maar zakten op het eind van de markt naar f 3,10. De kabeljauw II bleef boven de vier gulden.

Bij de platvis kotters was de hoogste besomming f 50.741 en de spanvissers f 52.527. Bij de kabelvissers was het hoogste weekresultaat f 36.609. Door 45 garnaalschepen zijn in deze week bijna 56 ton garnalen aangevoerd. De vangsten bij Lauwersoog worden minder, zodat er al een aantal schepen westelijker op zijn gaan stomen om in de nabijheid van IJmuiden te vissen. Tot en met woensdag bedroeg de aanvoer 11 ton, op donderdag en vrijdag respectievelijk 21 en 23 ton.

De pellerijgarnalen werden verkocht tot f 5,97

(Vervolg volgende bladzijde)

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 31-10 t.e.m. 4-11-1983

Door 96 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
53.267 kg.	Tong	f 497.751,26	van f 9,34
13.672 kg.	Tarbot	f 176.326,25	van f 12,90
142.665 kg.	Schol	f 421.580,72	van f 2,96
68.960 kg.	Kabeljauw	f 214.164,22	van f 3,11
6.201 kg.	Griet	f 35.453,08	van f 5,72
9.508 kg.	Schar	f 16.013,67	van f 1,69
37.815 kg.	Wijting	f 37.066,37	van f 0,90
229.119 kg.	Diversen	f 908.273,35	
561.199 kg.		f 2.306.628,92	

NEDERLAND

per kg., hetgeen een gemiddelde weeprijs van f 5,72 opleverde. Het hoogste resultaat f 18.685 werd behaald voor een vangst van 3.261 kg. Voor acht schepen konden besommingen genoteerd worden van elf tot zestien duizend gulden en voor 13 schepen van zeven tot tien-duizend gulden.

Ondanks een dag minder vissen voor de gehele vloot weer een goede week met behoorlijke tot uitstekende besommingen.

De weekaanvoer bestond uit 55.986 kg. garnaal en 311.666 kg. vis, hetgeen een weekomzet van ruim één miljoen gulden opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 31/10 t/m 4/11 1983

	kg.	4,73 -	5,97 per kg.
Pellerij garnalen	55.986 kg.	4,73 -	5,97 per kg.
Tong	1.391 kg.	7,36 -	18,92 per kg.
Tarbot	716 kg.	9,16 -	19,11 per kg.
Griet	385 kg.	4,71 -	6,60 per kg.
Tongschar	738 kg.	2,90 -	3,86 per kg.
Schol	63.885 kg.	2,19 -	3,89 per kg.
Kabeljauw	135.702 kg.	1,85 -	4,35 per kg.
Wijting	54.045 kg.	0,82 -	2,13 per kg.
Schelvis	402 kg.	3,74 -	4,80 per kg.
Schar	7.207 kg.	1,24 -	1,62 per kg.
Bot	1.977 kg.	0,65 -	0,66 per kg.
Poon	216 kg.	0,65 -	3,14 per kg.
Heek	15 kg.	3,37 -	4,89 per kg.
Horsmakreel	335 kg.	0,10 -	0,15 per kg.
Diverse soorten zeevis	44.6500,10 -	8	per kg.

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 23 t.m. 29 oktober 1983

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	73.480	5,36
Handels Garnalen	20	4,30
Tong	68	15,78
Schol	1.599	3,05
Schar	306	2,21
Bot	538	0,81
Tarbot	11	9,84
Griet	9	6,51
Kabeljauw	2.326	4,32
Wijting	2.772	1,21
Zeebaars	63	19,62
Harder	28	4,50
Paling	135	11,21
Krab	59	2,52
Steenbolk	98	0,92
Diversen	290	—

GOEDEREDE

DONDERDAG 3 NOVEMBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	143	2.898	20,26
Tong gm	382	5.494	14,38
Tong km	320	3.215	10,05
Tong I	430	3.408	7,93
Tong II	319	2.465	7,73
Tarbot I	67	1.389	20,73
Tarbot II	47	774	16,46

Tarbot III	131	1.419	10,83
Tarbot IV	247	2.473	10,01
Tarbot afw	93	710	7,63
Griet I	44	429	9,76
Griet II	384	2.165	5,64
Schol 1 (G)	17	69	4,05
Schol 2 (G)	55	224	4,08
Schol 3 (G)	100	347	3,47
Schol 4 (G)	313	714	2,28
Kab 1 (G)			2,28
Kab 2 (G)	237	1.268	5,35
Kab 3 (G)	2.343	8.705	3,72
Kab 4 (G)	971	3.397	3,50
Kab 5 (G)	2.622	7.016	2,68
Kab (afw)	33	17	0,50
Wijt. 3 (G)	6.014	8.139	1,35
Wijt. 4 (G)			1,35
Schar 1	937	1.704	1,82
Poon gr	4	12	2,97
Poon 1	65	177	2,72
Poon 2	585	693	1,18
Bot	717	524	0,73
Tongschar	7	32	4,60
Schol 1 (O)	68	280	4,12
Schol 2 (O)	523	2.075	3,97
Schol 3 (O)	3.231	10.976	3,40
Schol 4 (O)	5.311	12.8712,42	
Krab	14	26	1,87
Inktvis W	6	48	8,01
Inktvis ZW	9	17	1,84
Kuit/Lever	3	16	5,48
Harder	1	3	2,78
Steenbolk	817	727	0,89
Mullen			0,89
Paling	26	304	11,71
Diversen	2.453	7.978	3,25
Garn. Exp 2	4.705	19.842	4,22
Garn. Bnl 2	2.500	10.461	4,18
TOTAAL	37.294	125.500	

DONDERDAG 4 NOVEMBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	2.343	44.867	19,65
Tong gm	7.335	105.135	14,33
Tong km	8.042	79.597	9,90
Tong I	12.148	95.634	7,87
Tong II	5.497	41.006	7,46
Tarbot I	1.062	21.987	20,70
Tarbot II	821	14.081	17,15
Tarbot III	1.543	15.942	10,33
Tarbot IV	1.434	14.266	9,95
Tarbot afw	808	6.044	7,48
Griet I	2.183	19.805	9,07
Griet II	5.007	27.625	5,52
Schol 4 (G)	820	2.181	2,66
Kab 1 (G)	220	1.039	4,72
Kab 2 (G)	1.029	4.688	4,56
Kab 3 (G)	4.966	17.157	3,45
Kab 4 (G)	3.291	10.078	3,06
Kab 5 (G)	11.147	25.503	2,29
Kab (afw)	66	33	0,50
Wijt. 3 (G)	9.489	11.066	1,17
Wijt. 4 (G)	2.428	2.100	0,86
Schar 1	9.664	17.576	1,82
Makr. III	3	3	0,97
Poon gr	9	22	2,43
Poon 1	516	1.111	2,15
Poon 2	3.868	3.298	0,85
Rog I	1.662	5.405	3,25
Rog II	3.520	4.994	1,42
Schel. 3 (G)	42	157	3,73
Bot	719	544	0,76
Tongschar	524	2.412	4,60
Schol 1 (O)	4.308	15.550	3,61
Schol 2 (O)	11.570	41.955	3,63

Schol 3 (O)	48.878	142.393	2,91
Schol 4 (O)	43.777	104.7902,39	
Haai +	639	1.634	2,56
Krab	981	271	0,28
Inktvis W	133	1.122	8,44
Inktvis ZW	629	1.161	1,85
Harder	3	11	3,71
Steenbolk	5.975	4.422	0,74
Mullen	5	10	2,04
Hammen	50	689	13,78
Diversen	28.353	101.959	3,60
Garn. Exp 2	5.429	23.611	4,35
Garn. Bnl 2	3.081	13.127	4,26
TOTAAL	256.017	1.048.060	

BRESKENS

Aanvoer over de week van 30 oktober t.m. 5 november 1983

Gemidd. prijs per kg.

7.075 kg. export garnalen	voor f	4,90
10.006 kg. pellerij garnalen	voor f	5,53
585 kg. bot	voor f	0,70
3.213 kg. schar	voor f	1,86
26.301 kg. schol	voor f	3,05
4.733 kg. tong	voor f	10,35
2.079 kg. tarbot	voor f	11,52
2.775 kg. griet	voor f	6,43
29.958 kg. kabeljauw	voor f	3,51
13.950 kg. wijting	voor f	1,00
262 kg. rog	voor f	3,71
21 kg. makreel	voor f	1,17
3.128 kg. poon	voor f	1,08
26 kg. haai	voor £	2,59
42 kg. ham	voet £	17,26
67 kg. baars en herder	voor f	17,41
187 kg. tongschar	voor f	5,53
20 kg. schelvis	voor f	3,89
3.567 kg. inktvis	voor f	2,49
638 kg. bolk	voor f	1,09
4 kg. koolvis	voor f	4,53
12 kg. paling	voor f	12,06

SLECHTE START VOOR DE „SCH 72” BUNKERVERLIES OLIE

De prachtige nieuwe diepvriestreiler „SCH 72” de grootste van de Nederlandse vloot, de „Prins Bernhard” van de rederij Cornelis Vrolijk, kende wat men zou mogen noemen, een slechte start. Bij het bunkeren is een grote hoeveelheid stookolie in het water van de vissershaven van IJmuiden terecht gekomen.

Na de ontdekking van de vervuiling door de havendienst werd de Rijkswaterpolitie verwittigd om een onderzoek naar de herkomst in te stellen en om de schuldige(n) aan de vervuiling op te sporen. Ter zake dienen de verantwoordelijkheden nog vastgelegd. Opdracht werd intussen aan een gespecialiseerd bedrijf gegeven om de dikke laag oliebrei die op het water drijft op te ruimen. De oorzaak is nog niet gekend of te wijten aan nalatigheid, bij het vullen.

DE PREMIETERUGGAVEN DOOR HULP IN NOOD

De reders worden er aan herinnerd dat de 20 ten honderd teruggaven op hun verzekeringspremie voor het jaar 1982, ten burele van Hand in Hand Zeebrugge, bij de heer Jef Verbanck te Nieuwpoort en ten kantore van Hulp in Nood, H. Baelskaai 27 te Oostende mogen afgehaald, waar het bedrag in de vorm van een bankcheck uitbetaald wordt.

MARINE ACADEMIE

Op zaterdag 26 november as. zal tijdens een plechtigheid het academiejaar 1983-84 van de Marine Academie te Antwerpen officieel worden in aanwezigheid van voorzitter Prof. W. Debrock en de leden van de Raad van Beheer. Deze plechtigheid gaat door in het Stadhuis te Antwerpen met aanvang om 11.30 u. Ir. J. Theunis, inspecteur-generaal van Bruggen en Wegen zal een lezing houden over „De Maritieme toegankelijkheid van de Belgische Zeemacht”.

BRIEVENBUS

OPBRENGST VISSERSVAARTUIGEN

Mijnheer,

Bij het nagaan van de opbrengsten der schepen welke in de Oostendse vismijn verkopen, stellen we vast dat U regelmatig de opbrengst van de verkoop der vissersvaartuigen van de rederij Hertsens negeert of toch niet opneemt.

Daar het hier een openbare markt is, zouden we graag de reden daarvan kennen, vermits wij de statistieken over de ganse vloot vervalst zien. Ook deze bij verkoop in het buitenland komen niet alle in uw blad voor.

N.V.

Nota der Red.:

U hebt gelijk. Bij nazicht stellen we vast dat de reder aan de O.V.A. verboden heeft, deze te geven, alsof wij ze in een openbare markt zelf niet kunnen opnemen.

We hebben van uw verwijt nota genomen en zullen er in 't vervolg voor zorgen dat deze verkopen ook weergegeven worden, daar dit niemand, schade kan berokkenen en de reder in kwestie het recht niet heeft de resultaten van een openbare verkoop te weigeren. Het is belangrijk want deze komen veel in andere dag- en weekbladen voor.

Wat de verkopen in England betreft, moet u zich wenden tot de officiële instanties, daar alleen deze van de bedragen in kennis gesteld worden.

DE HEER BAUWENS AAN DE BETERHAND

De heer Bauwens tot vóór enkele jaren lange tijd voorzitter van de Rederscentrale heeft onlangs een zware operatie ondergaan.

Niettegenstaande hij de ouderdom van 82 jaar heeft bereikt, is hij flink aan het herstellen.

Wij wensen hem verder een goed beterschap en nog vele jaren van goede gezondheid te mogen genieten.

UNCTAD-CONFERENTIE OVER SCHEEPSREGISTRATIE

Maandag is in Genève de UNCTAD-conferentie over scheepsregistratie begonnen. Ook de V.S.A., Liberia en Panama hebben een afvaardiging naar deze bijeenkomst, die een tweetal weken zal duren, gezonden. Alle vorige UNCTAD-conferenties over dit onderwerp werden voordien door deze drie landen genegeerd.

Reeds midden 1981 aanvaardde het scheepvaartcomité van de UNCTAD een resolutie waarbij op een geleidelijke afschaffing van de zogenaamde „goedkope-vlag-landen” werd aangedrongen. De meeste Westerse landen stemden tegen deze resolutie.

Liberia en Panama zijn de grootste zgn. „goedkope-vlag-landen”, terwijl de V.S.A. de grootste gebruiker van deze registratiemogelijkheid is.

De zopas begonnen conferentie moet een volgende, in maart van volgend jaar te houden bijeenkomst waarop een ontwerp tekst voor een internationale overeenkomst zal worden opgesteld, voorbereiden.

Tot op heden was de V.S.A. sterk tegen dergelijke internationale regeling gekant. Nu echter de kans bestaat dat een dergelijke regeling er kan komen, wenst de V.S.A. er niet van uitgesloten te zijn, menen sommige waarnemers op de conferentie.

DE HEER DUMAREY ERNSTIG ZIEK

De heer Dumarey, oud schepen van de Oostendse handels- en vissershaven, is zaterdagnacht teruggekeerd van een vergadering der socialistische Internationale te Madrid.

Als groot voetballiefhebber was hij zondag nog op de wedstrijd K.V.O.-S.K. Roeselare aanwezig om maandag plots te moeten gehospitaliseerd worden en woensdag geopereerd te zijn.

Sedert lang liet de gezondheid van de taaie vakbondsleider te wensen over en alleen zijn buitengewone wilskracht hield hem ten burele en in zijn politiek milieu overeind.

We wensen hem een spoedig herstel na de zware operatie welke hij deze week ondergaan heeft.

DE O.81 NOG NIET VARENSGEREED

Vorige week meldden we dat de O.81 na de zware brandschade welke naar het schijnt uitliep van 1.280.000 fr. tot 2.000.000 fr., binnenkort de visserij zou vervoegen. Thans vernemen we dat een krukasschade, gevolg van eigen vergissingen, dit uitvaren voor verschillende weken zou verhinderen.

De O.81 is voorzien van een motor M.W.M. van 1970. Het schip zelf is 31 jaar oud en was destijds de grootste IJslanvaarder welke aanvankelijk eigendom was van de Pêcheries à Vapeur en op de werf van Beliard Crighton gebouwd.

NIEUWE ZEESLUIS IN ZEEBRUGGE WORDT INGEVAREN

De „Nordwind” van de North Sea Ferries is het eerste commerciële vaartuig dat gebruik zal maken van de nieuwe zeesluis te Zeebrugge. De veerboot, die een regelmatige dienst tussen de Noordzeehaven en Hull en vv. onderhoudt, heeft dinsdag voor het eerste gebruik gemaakt van het nieuwe kunstwerk.

Met de bouw van de zeesluis in Zeebrugge werd 1972 een aanvang gemaakt. Met een totale lengte van 694 m., waarvan 500 meter nuttige schutkolk, een breedte van 57 m. en een waterdiepte van 15 meter vormt dit sas een nieuwe verbinding voor schepen tot 125.000 t. draagvermogen naar de Zeebrugse achterhaven.

De sluis is uitgerust met vier deuren, twee langs elke uiteinde. Deze deuren hebben een lengte van 58,6 m., een breedte van 10,9 m. en een hoogte van 34,4 m.

Het is de bedoeling dat in het voorjaar 1984 koning Boudewijn het nieuwe kunstwerk officieel in dienst zal stellen.

Dit in gebruik stellen en het steeds meer uitbreiden van de trafiek in deze haven wordt in alle opzichten voor de talrijke vissersvaartuigen die de haven aandoen, een gevaar.

OVER HET ETEN VAN OESTERS

Bijna twee per duizend der mensen lijden aan oesterallergie. Voor deze mensen is de nuttiging van één enkele oester reeds voldoende om onpasselijk te worden. Zo te zien, gaat het dus in werkelijkheid om grote uitzonderingen. De oester bestaat uit 85% water, 7% eiwit, 5% koolhydraten en verder uit mineralen. Zo te zien dezelfde elementen en samenstelling zoals men dit in melk en in eieren vindt.

Algemeen geldt de menig, dat een oester moet geslurpt worden rechtstreeks uit de schaal en ingezwolgen. Dit is verkeerd, vooral bij een persoon met een gevoelige en zwakke maag. De oester dient dus in feite gekauwd te worden en reeds in de mond aldus vermengd te worden met de peptonen en laktonen, die een begin van spijsvertering uitmaken. Vooral geen alcohol samen nuttigen met oesters, want dat leidt tot zware maagstoornissen. Door de invloed van de, in de maag aanwezige alcohol, kapselt de de ongekauwde oester zich in, wordt hard en laat zich niet verteren en blijft zoals men dit in de volksmond zegt op de maag liggen. Hierdoor scheidt de maag dan nog een overdosis aan maagsappen af om deze wederspannige brok toch te ontbinden en klein te krijgen waardoor de darmen door te veel maagsap onordelijk beginnen te reageren. Niettegenstaande de overvloed aan maagsappen wordt de oesteproteïneklos toch moeilijk opgelost. (ontleed aan A.F.Z. Hamburg.)

Apollinaris

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

EEN VISPROMOTIECAMPAGNE

■ De Britse Sea Fish Industry Authority, die plannen voor een grootse vispromotiecampagne opgesteld had voor een bedrag van liefst 1,640 miljard B.fr. werd naar de bestuursafdeling teruggestuurd om deze plannen te herzien. De betrokken visserijministers uit Schotland, Wales en Engeland waren van oordeel, dat de belastingbetalers wel recht op meer hadden wat de plannen betreft en dat er voor dergelijk bedrag meer mogelijkheden inzitten dan hetgeen voorgesteld werd.

■ In Engeland en Wales samen, verminderde in de loop van het jaar 1982 het aantal beroepsvissers met 192 en in Schotland verminderde dit met 129. In Noord-Ierland daarentegen dat eveneens tot Groot-Britannië behoort, verhoogde het aantal beroepsvissers met 58. Hieruit kan men dus het besluit trekken, dat de visserij in Noord-Ierland de wind in de zeilen heeft. Anderzijds is een vermindering van het aantal beroepsvissers niet noodzakelijk gelijk te stellen met een achteruitgang van de visserij. Inderdaad, door vernieuwing en modernisatie van de vissersvloot is de vangstcapaciteit per ingezette visser normaal heel wat hoger dan in de voorgaande jaren en ook hun verdienste.

■ De nieuwe Britse wet die de Britse vissersvaartuigen verplicht dat minstens 75% van de bemanningsleden aan boord uit Britten of komende uit de EEG-landen bestaan, kreeg voor het eerst een toepassing. Een Britse schipper, die met zijn vaartuig van uit Falmouth de visserij uitoefent werd tot een boete van 400 duizend B.fr. veroordeeld en het vistuig ter waarde van 625 duizend B.fr. werd aangeslagen. Van de bemanning bestaande uit 11, varen er slechts 7 Britten en de 5 overige van Spaanse nationaliteit. Dat de Engelsen eens een beslissing genomen, van aanpakken weten, is een feit. We mogen er een lesje aan nemen.

■ Een groep van vijftig vissers uit Brixham in Groot-Britannië, heeft een kustvissersredersfederatie gesticht om hun belangen beter te kunnen verdedigen. Zij gaan onder meer niet akkoord, dat men toelaat dat middenslagschepen toch in de 12-mijlszone met de boomkorre de visserij mogen uitoefenen door het afstellen van hun zware motoren tot 300 Pk. Om alle mogelijke misbruiken te verhinderen, wensen zij in de 12-mijlszone een beperking uitgedrukt in de lengte van het vaartuig en in de spanwijdte van het net. We zijn het volledig met hen eens, want ook hier wordt er aan de kustvisserij weinig of geen aandacht verleend niettegenstaande zij de mensen zijn die veel bijdragen en weinig kosten.

■ Verleden week was er in het Britse Hull slechts één enkel vissersvaartuig aan de afslag en dan nog een buitenlander. Een IJslands vaartuig zette een duizendtal van onze bennen in de afslag en besomde hiervoor 2,4 miljoen B.fr. Gelukkig voor de handel werd er ook nog wat vis over land van andere plaatsen aangevoerd. Hull heeft nog slechts een herinnering aan een roemrijk verleden ten tijde van de eigen machtige IJslandvisserij, zoals Oostende ook

nog mag terugblikken op zijn glorierijk verleden, toen wij meer dan 30 IJslandse vaartuigen kenden en er elke week ongeveer acht aan de visafslag waren. Die tijd komt niet meer terug, maar de regering die voor werkgelegenheid moet zoeken, dient ook hier in te grijpen!

EN OESTERS?

■ Ook in Groot-Britannië neemt men in bepaalde gevallen drastische maatregelen ter bescherming van bepaalde vis- en schelpdierstanden. Aldus werd de oestervisserij in de Solent die andere jaren vanaf november tot maart mag uitgeoefend worden, teruggebracht van begin november tot 16 december. Hierbij komt nog, dat de week-ends niet mag gevist worden. De vergunning om oesters te dragen werd opgetrokken tot 20 duizend B.fr. en de gevangen oesters moeten een bepaalde grootte hebben. Ze mogen niet doorheen een ring vallen van 63 mm.

KONTROLE

■ Een reder van een kustvaartuig uit het Engelse Flamborough werd door een Engelse rechtbank veroordeeld tot een boete van 9 duizend B.fr. en acht duizend fr. kosten omdat hij geweigerd had een inspecteur van de visserijdienst aan boord toe te laten voor een controle van het vaartuig en de vangst.

■ Door de Britse Royal-Navy is er een onderzoekingscommissie opgericht nadat een houten kustvissersvaartuig in dichte mist tegen een fregat opbotste, die aan het anker lag juist vóór de ingang van de haven van Brixham. Gans de boeg van het vaartuig werd hierbij opengespleten en het was met moeite, dat het vaartuig kongered worden en binnen gesleept. Aan het betrokken fregat wordt verweten, dat het zeker niet op deze plaats had mogen stil liggen.



Het zwaar beschadigde houten vissersvaartuig dat met moeite gered werd

(Foto Fishing News)



Te Lowestoft in Groot-Britannië zakte de prijs van de haring gevoelig en bepaalde schippers geraakten hun haring zelfs niet kwijt. Op de foto zien we, hoe één van de betrokken schippers zijn haring terug over boord zette en in zee dumppte.

(Foto Fishing News)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ Door de rijkspolitie werden twee duikers uit Blankenberge op het eiland Schouwen op illegale oestervangst betrapt toen ze te Scharendijke maar liefst 250 kg. oester aan wal brachten. Deze partij oester had een waarde van meer dan 30 duizend B.Fr. De oesters werden uit het Grevelingenmeer opgehaald en door de Rijkspolitie terug in ditzelfde meer gezet. Het zal zeker wel een hartige rekening worden voor de twee Blankenbergenaars.

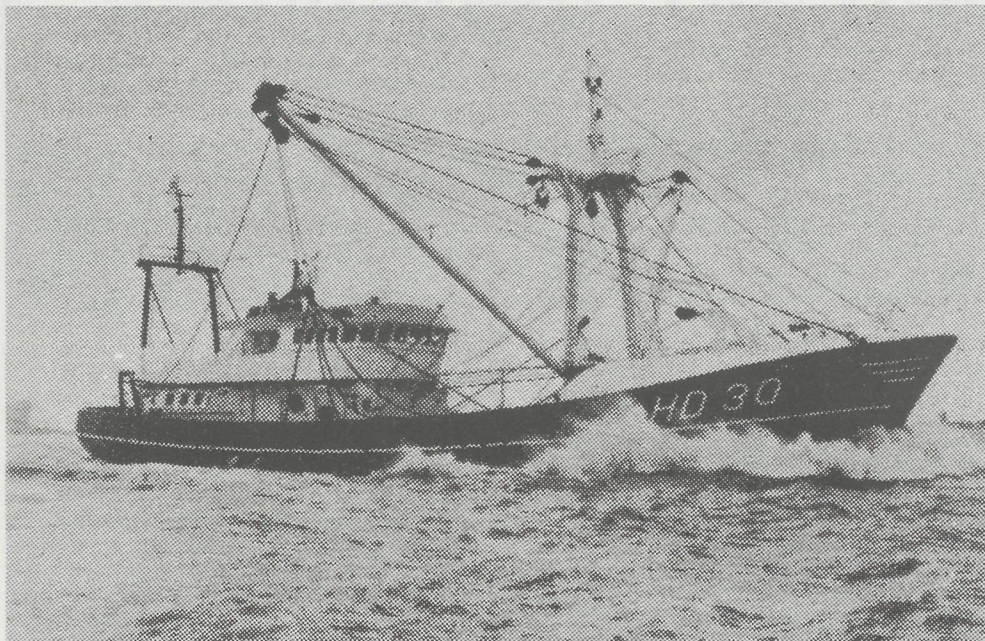
■ Als we nagaan wat er bij onze Noorderburen in Nederland gedaan en ondernomen wordt voor vispromotie, dan hapert er hier in België zichtbaar iets. In Nederland kennen we de vlaggetjesdagen, visschotelwedstrijden, open-deur-

GEEN NIEUWS UIT NEDERLAND

Geen nieuws uit Nederland! Dat wil dan zeggen, alweer een nieuwe kotter, want dit is inderdaad niets nieuws meer.

Het was, op 29 oktober II. dat in Den Helder terug een nieuwe kotter door de werf na de proefvaart aan de eigenaar overgedragen werd. Het handelt hier over de nieuwe kotter „HD 30 Simon Senior” van de rederij Koorn. Hiermede heeft deze rederij nu praktisch twee gelijke kotters varen, samen met de „HD 32 Klaasje”. De nieuwe kotter heeft een lengte van 38,75 m., een breedte van 8 m. en een holte van 4,40 m. Tussen de loodlijnen meet het vaartuig 34 m. Motor is een Werkspoor Diesel van bijna 2.000 Pk aan 1.000 t/m. De schroef met een diameter van 2,70 draait in een straalbuis. Verder zijn er in de machinekamer nog twee hulpmotoren van respectievelijk 265 en 110 Pk. Verder natuurlijk de laatste snuffjes wat betreft de visopsporingsapparatuur en het vistuig.

Wij herhalen: waar gaat het heen?



De nieuwe kotter HD.30 „Simon-Senior”. (Foto ontleend aan Stuurboord-Visserijeditie).

dagen, vishandelsdagen, wedstrijden voor de schoonste visetalage, enz., enz... In België blijft men hiertegen werkelijk bij de pakken zitten. Bij ons doet men aan show, maar noch Propagandacommissie noch Rederscentrale, niettegenstaande de miljoenen lidgeld, doen iets.

■ Niettegenstaande, zowel de West-Duitse als de Nederlandse biologen een goed najaar-garnaalseizoen voorspeld hadden, moeten we nu toch vaststellen, dat dit enigszins verkeerd uitgelopen is, zodanig zelfs, dat Westduitse garnalenkotters thans voor de kusten van Friesland en Holland komen vissen op de garnaal. De garnaalvisserij in het gebied van de Duitse Waddeneilanden is inderdaad niet renderend en daarom komen de Duitse kotters meer zuidelijker hun geluk beproeven. Veel van deze kotters komen uit Büsum. Misschien zouden de biologen, die het een paar maanden terug over een uitzonderlijke goed voor de deur staand garnaaljaar hadden, ons nu een verklaring kunnen bezorgen waarom dit niet uitgekomen is. Ook bij ons in België moeten we gewis over een tegenvaller, wat de aanvoer betreft, gaan spreken. En ook hier had men een rijk garnaaljaar voorspeld.

■ De heer kapitein Maarten Rog van het hospitaalkerschip „De Hoop” werd door de Nederlandse Koningin onderscheiden met de zilveren medaille als beloning wegens belangloze diensten voor de weerkundige beveiliging van sloop- en luchtvaart, dit op voordracht van de minister van Verkeer en Waterstaat. Onze hartelijke gelukwensen aan de man, die de vissers van welk land ook, grote diensten bewees.

■ De vistreiler „KW 174” kreeg op een Nederlandse scheepswerf zijn motor ingeplant van 4.400 Pk. We menen dat hierbij alle verdere commentaar overbodig is.

E.E.G.

MAKREELUITVOER

■ We hebben verleden week medegedeeld, dat de Commissie te Brussel de uitvoersubsidies voor makreel heeft afgeschaft. We hebben toen terzelfdertijd laten uitschijnen, dat dit zwaar zou aankomen voor Nederland, Groot-Brittannië en Ierland. Thans is men reeds in betrokken landen gaan uitrekenen wat deze beslissing aan de makreelvisserij en uitvoerders zal kosten. Aldus vernamen we, dat dit voor Groot-Brittannië voor het betrokken bedrijf op 120 miljoen B.fr. zal komen te liggen. De subsidieregeling duurt reeds zes jaar en de Commissie te Brussel was van oordeel dat de makreeluitvoerders thans reeds voldoende sterk staan en een voldoende zakenrelatie hebben opgebouwd om het zonder subsidies te kunnen halen.

In verband met de afschaffing van de uitvoersubsidie op de makreel naar derde landen, is de Ierse visserijminister Paddy O'Toole naar Brussel gevlogen om minstens een uitstel van twee weken te bekomen, waarin de problemen die de afschaffing scheppen, zouden kunnen onderzocht worden. De EEG-voorzitter Thorn Gaston weigerde dit uitstel maar beloofde dat een speciaal onderzoek zal gewijd worden aan de Ierse moeilijkheden ter zake.

Zoals we het zelf reeds verleden week hebben voorgesteld is het inderdaad vanwege de krapheid aan middelen in de EEG-kas, dat men er toe gekomen is, onder meer de uitvoersubsidies voor makreel naar derde landen af te schaffen. Deze afschaffing werd voorgesteld door de EEG-commissaris voor de landbouw Paul Dalsager. De subsidie aan de landbouw werd alleen maar voor uitbetaling verdaagd. Voor de visuitvoer, in casu hier voor de makreel, werden ze daarentegen afgeschaft. Zou men hier kunnen gewagen van twee maten en gewichten? De landbouwers vertegenwoordigen inderdaad zoveel meer aan kiezerspotentieel.

HOE HET E.E.G.-GELD VERSPILD WORDT

■ Er zijn thans voor het eerst zes EEG-inspecteurs in dienst wier taak het is, de nationale visserij-inspecteurs te controleren. Ze zullen daarom eerst en vooral contact opnemen met deze. Zes landen hebben elk één EEG-inspecteur geleverd namelijk Groot-Brittannië, Frankrijk, Ierland, West-Duitsland, Denemarken en België. Waarschijnlijk zal er één inspecteur aangeduid worden uit elk land, die over een visserijvloot beschikt en uit bepaalde landen twee. Deze inspecteurs mogen in elk land van de Gemeenschap optreden, alhoewel het duidelijk is, dat men hierbij rekening zal houden met de talentkennis der betrokkenen. Om het even wie kent geen Deens, Iers, Nederlands, enz...

NOORWEGEN

■ Het Noors verbod op de visserij inzake schelvis in het Noors gedeelte van de Noordzee, heeft voor een ernstig tekort aan vis gezorgd op de afslagen van de Schotse noordoostkust, zodanig zelfs dat men in de visverwerkingsbedrijven spreekt, dat er noodzakelijk tot afdankingen zal moeten overgegaan worden indien het tekort aan verse visaanvoer blijft aanslepen.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANSE KRABBENVISSERS VERGAAN EN VIJF MAN VERDRONKEN

Een kleine krabbenvisser van 10,50 m. lengte, metende 8 Brt met een motor van 120 Pk en zes (!) man aan boord met als thuishaven St.-Malo is vrijdag 28 oktober voor de kusten van St.-Malo vergaan. Slechts één van de opvarenden heeft zich kunnen redden. Het is uit de mond van deze overlevende, een 27-jarige matroos, dat men het verhaal over dit dramatisch gebeuren heeft kunnen vernemen.

Volgens de geredde was het vrijdag rond de middag dat de schipper-eigenaar het sein gaf om de visserij te staken. Men had toen ongeveer duizend kg. krabben aan boord en dit was een goede vangst om hiermede naar de thuishaven te lopen. Nadat alle krabbenbakken aan boord waren genomen en terwijl de bemanning hun boterhammen aansprakten, werd het vaartuig plotseling getroffen langs stuurboord door een onverwachtse grote golfslag. De ganse lading krabben samen met de bakken en ander materiaal schoof langs één kant en het vaartuig kapseisde. Terzelfdertijd kwamen alle mannen in het water terecht. Men trachtte zich tevergeefs op de kiel van het omgeslagen vaartuig te heisen, want dit zonk na enkele tijd. De beste zwemmer onder de bemanningsleden, de 27-jarige Georges Gadeau, de enige die trouwens aan de verdrinkingsdood zou ontsnappen, zwom naar het kleine reddingsvlot dat eveneens te water kwam en bestaande uit een polystyreen bord van 1 m. op 1,50 m. met koorden omheen waar eventuele drenkelingen zich kunnen vasthouden. Hierop hielp hij de te water liggende kameraden naar het vlot, maar spoedig werd men gewaar, dat vooral de koude en ook wel de paniek de gevaarlijkste vijanden zouden worden. Georges Gadeau was bij het leger in de marine geweest, waar hij ook lessen had gevolgd in overleving op zee. Hij zetten zijn kameraden dan ook voortdurend aan om in beweging te blijven door met de benen in het water te slaan en ook om beurten met een vrije arm, zelfs door luid spreken en zingen!

HET DRAMA:

De overlevende heeft echter één voor één zijn kameraden zien loslaten en in de golven verdwijnen. Het begon reeds na het eerste half uur dat de eerste, slechts gekleed met een hemd en pull overmand door de koude, moest loslaten en alle vijf elk met wijd open ogen van schrik en ontzetting zagen hem in het water verdwijnen. Dit gebeuren gaf een eerste slag aan het moreel van de overblijvenden en de schipper-eigenaar was er zodanig kapot van, dat hij er zelfs aan toevoegde dat zij allen verloren waren.

Een uur later moest een tweede matroos loslaten en ook deze verdween zonder klacht te uiten in de golven en drie uur later was het de schipper-eigenaar, die losliet. De overlevende heeft hem weg en weer geschud, geslagen zelfs, maar de ongelukkige, net als de vorige die loslieten, was praktische buiten kennis, verdoofd, gevoelloos en totaal willoos. Met het invallen van de duisternis liet een vierde man los en gleeed zacht in de diepte en de vijfde tenslotte rond 22 uur. Vanaf dit ogenblik werd het een

lange hemelgergende strijd voor Gadeau om te overleven en dit nog meer dan twaalf uur lang tot tegen de middag.

Als laatste overblijvende had hij zich toen op het reddingsbord gehesen dat zich nog juist boven water hield. Niettegenstaande hij zich nu buiten het water bevond voelde hij zich toch langzaam verstijven, gevoelloos en willoos worden. Met de ochtend kwam terug hoop in hem op omdat hij veronderstelde dat men hem ging zoeken, maar toch duurde het nog een drietal uren vooraleer hij een helikopter in de lucht hoorde overvliegen. Het was toen elf uur, zoals hij uit de stand van de zon kon uitmaken. Meteen werd hij terug wakker precies of men hem met zweepslagen uit zijn verdoving gehaald had. Aan het rondcirkelen boven zijn reddingsbord, werd hij gewaar, dat men hem ondekt had. Hij voelde meteen dat hij terug macht over zijn lichaam kon verkrijgen, zodanig pepte hem dit op. Een eerste boei die men uitwierp miste hij, maar aan de tweede kon hij zich krampachtig vasthouden en laten optrekken. Hij werd afgevoerd naar het hospitaal, waar enkele tijd later zijn vrouw en zijn vijf kleine kinderen hem vervoegden. Later gevraagd of hij terug naar zee zou gaan, antwoordde hij onmiddellijk bevestigend.

Een **zachte dood**: als men over een dergelijke dood mag gewagen dat zij zacht is, schijnt het toch dat de drenkelingen die hebben moeten loslaten en in het water verdwenen, op dit ogenblik zodanig gevoelloos zijn en onbewust, dat zij niet eens gewaar werden dat zij in het water gleden en verdrongen. Een schrale troost lijkt dit ons toch.

OVER DE VEILIGHEIDSVOORSCHRIFTEN BIJ KLEINE KUSTVISSERS

In verband met de verdrinking van 5 opvarenden in Frankrijk van een vaartuig van 10,50 m. heeft men zich daar terug vragen gesteld nopens de veiligheidsmaatregelen. Het is bij onze zuiderburen zo, dat vaartuigen beneden de 12 m. ontsnappen aan heel wat veiligheidsverplichtingen. Aldus moet er aan boord van dergelijke scheepjes geen reddingsvlot zijn, maar is het voldoende over een reddingsplank te beschikken, met koorden omheen waaraan de opvarenden zich in het water kunnen vasthouden. Dit was ook het geval met de „Natalie-Jerôme” die door een golfslag langs stuurboord kapseisde, waarbij 5 van de 6 opvarenden verdrongen door te lang in het koude water te moeten blijven hangen. Dit is niet de eerste maal dat éénzelfde en gelijke ramp gebeurt en toen sprak men eveneens over het gebrek aan veiligheidsmaatregelen, maar tenslotte bleef het altijd zoals het was.

Anderzijds had men eveneens aan boord van betrokken vaartuig boven de stuurhut een verlengd platform aangebracht om de vele krabbenbakken een plaats te bezorgen, hetgeen natuurlijk niet van aard was op de stabiliteit van het vaartuig te bevorderen. Ook waren er op de tragische reis twee passagiers mede aan boord.

Het waren ook deze twee opvarenden die het eerst de koord van de reddingsplank hebben moeten lossen en in de diepte verdwenen. Ook zijn er geen speciale reddingsvesten aan boord verplichtend, noch boeien die zich bij het zinken van het vaartuig automatisch losmaken en signalen uitzenden. Wat het betrokken vergaan vaartuig betreft heeft men ook naderhand een zwaardere motor ingebouwd.

Het is duidelijk dat men bij de oorspronkelijke bouw van het vaartuig, voor wat de stabiliteit betreft, hiermede allemaal geen rekening heeft gehouden, noch kunnen houden.

Ook de Franse overheid is door het drama van het verdrinken van vijf van zes opvarenden weer eens wakker geschud, maar voor hoelang? En wat zullen zij eraan doen?

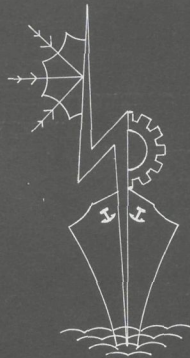
GROOT-BRITANNIE

■ In Engeland is sinds zondag 30 oktober de haringvisserij op de Westkust geopend. De deelnemende vaartuigen vissen daar op veertiendaagse kwota. Voor de treilers bedraagt dit veertiendaags contingent per vaartuig 85 ton voor deze minder dan 27,50 m., 95 ton van 27,50 m. tot 36,65 m. en 120 ton voor de meer dan 36,65 m. Voor de seiners wordt dit voor dezelfde lengte van vaartuig, respectievelijk 95, 110 en 120 ton. Hopen we nu maar, dat ook de betrokken vissers op de Westkust niet ontgoocheld worden over de haringprijs zoals deze op de Oostkust.

■ Door een open boot zoals wij die ook hier in de eerste jaren na de oorlog van 1914-1918 hebben gekend, werd in het Engelse plaatsje Cromer (Norfolk) het plaatselijk rekord voor kleine boten op de haringvangst gevestigd met boven de twee duizend kg. Dit zijn open boten die met een kleine Pk-motor van op het strand in zee steken. Om de diep geladen boot echter terug op het strand te krijgen, had men wel twee tractoren en enkele vrijwilligers nodig. Een open boot heeft immers geen dek. Vele schrijven of spreken van boten, wanneer ze een dek hebben, wat niet juist is.

■ In Groot-Britannië, in het bijzonder op de Oostkust van Engeland, namelijk in het kustgebied van Lowestoft tot Yorkshire, beklagt men er zich in visserijmiddelen over dat de haringprijs geen hoge toppen scheert en er weinig belangstelling voor deze vissoort bestaat. Hierbij komt nog, dat tamelijke vangsten evenmin van aard zijn om de vraag te bevorderen. Toch kreeg men verleden week in Lowestoft nog 800 B.fr. de ben, of 16 fr. het kg. Dus nagenoeg dezelfde prijs als diezelfde week in de Oostendse afslag. Gelukkig wordt nogal wat haring opgekocht om in te vriezen voor aas der lijnenvissers, maar ook eens deze bron uitgedroogd, vreesst men voor een grote inzinking van de haringprijzen. In Engeland meent men dat de huisvrouwen het verleerd zijn, door de lange verbodsjaren, nog haring ter verbruiken. Ook bij ons schijnt men het eten van gerookte haring en kippers verleerd. Te duur, gezien de kosten van verwerking eraan verbonden, is het antwoord.

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:

(059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD:

(059) 32.31.48

J. PRAET

70.38.79

L. DEDRIE

26.64.99

JOS PRAET

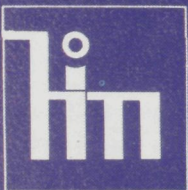


HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

