
HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 15 JUNI 1984 - NR. 22

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
TEL. (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

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 15 juni 1984 – Nr. 22

WAT IS KLEINE KUSTVISSERIJ? Moet zij zowel in Holland als in België geslachtofferd worden?

Inderdaad kan men zich nu wel afvragen wat de kleine kustvisserij nog is. Volgens E.E.G.-begrippen is dit een visserij die bedreven wordt door vaartuigen welke met de boomkor (bokken) mogen vissen op **platvis** (voornamelijk tong en pladijs) in de twaalfmijlzone.

De grens van deze schepen is getrokken op basis van hun brutotonnage en hun motorvermogen (p.k.) en bedraagt momenteel niet meer dan 70 brutoton en niet meer dan 300 p.k., waar dit vroeger 50 B.T. bedroeg.

Wat de p.k.'s betreft, bestaan er hier vaste normen wanneer het niet over afgestelde motoren gaat. Trouwens, men komt er toe dit principe in verband met de 300 p.k. algemeen van toepassing te brengen. Hierin kan er dus geen bedrog gepleegd worden, als het om niet afgestelde motoren gaat.

Wat nu de brutotonmaat betreft, verwijzen wij naar datgene wat wij reeds vroeger publiceerden, nl. het grote verschil, dat er bestaat tussen het oude meetsysteem, waarbij men als resultaat een bruto-registerton (**BRT**) kreeg en het nieuwe meetsysteem met als uitkomst een brutotonmaat (**BT**).

Niet alleen de eenheid van inhoud is verschillend, ook de wijze van meten is anders. Zonder er al te diep op in te gaan, kan men toch stellen, dat men met het nieuwe geldende meetsysteem aan een hoger cijfer komt dan met het oude.

Met het oude meetsysteem kon men het aantal bruto-registertonnen manipuleren. Met het nieuwe meetsysteem is dat niet mogelijk.

Alles zou dus klaar en duidelijk zijn, ware het niet dat de heren landbouwministers anders beslisten. Ook hier heeft men nl. voor een achterdeurtje gezorgd, door te bepalen dat men voor de kleinere schepen een bijkomende verklaring zou afgeven, inhoudend dat een vaartuig, minder dan 70 brutoton zou zijn, indien het volgens het oude systeem zou gemeten worden.

Over dubbelzinnigheid gesproken!

Wat anderzijds de 300 p.k. betreft, zijn wij eens gaan kijken in de vissersvloten van onze drie havens, nl. Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort en, wat Oostende betreft, hebben wij uit de middenslagvaartuigen een vlootje samengesteld van 16 vaartuigen, die gezamenlijk 1.684 brutoton vertegenwoordigen voor een totaal motorvermogen van 5.684 p.k.

Dat wil zeggen met een gemiddelde van 105 Brt en gemiddeld 350 p.k. (!). Dus 350 p.k. voor meer dan 100 Brt. En dat zijn dan middenslagvaartuigen die naar de Noord, de West, de Kreeftenput en naar het Kanaal gaan!

Hiertegenover zijn de 300 p.k.'s van onze bokkenvissers in de 12-mijlszone dan KLEINE KUSTVISSERSVAARTUIGEN.

Wat Zeebrugge betreft, hebben wij op dezelfde manier een vlootje van 14 vaartuigen samengesteld, met een gemiddelde brutotonnage van

net iets over de 100 Brt en met een gemiddeld motorvermogen van 335 p.k.

Voor Nieuwpoort wordt dit 9 eenheden met een gemiddelde van 350 p.k. en een gemiddelde brutotonnage van 98 Brt.

Wij voelen ons bijna gerechtigd af te vragen wie hier in feite zou moeten beschermd worden, deze middenslagvaartuigen of de Eurokotters van de kleine kustvisserij.

In elk geval mogen we de functie, die de 12-mijlszone voorbehouden was en is, namelijk deze van **kinderkamer voor de platvis**, met de nieuwe normen die de grootte en de motorsterkte van de kleine kustvisserij vastleggen, **zo spoedig mogelijk vergeten**.

Dit is natuurlijk, zowel ten nadele van de kleine kustvisserij als van de groter kotters.

Het is waarlijk onbegrijpelijk, met welke lichtzinnigheid men te Brussel in dit verband te werk is gegaan. En dit hoofdzakelijk op aandringen van dhr. Braks, de toenmalige Nederlandse minister van Landbouw en Visserij, die het noodzakelijk achtte de grens van 50 Brt naar 70 Brt te verleggen.

En zeggen dat geen enkel land, ook België niet, hiertegen zijn veto stelde!!! Dat ware beter geweest en zeker verstandiger, dan nu zitten te vitten over verbod tot verdere nieuwbouw voor wat onze bokkenvissersvloot betreft.

We mogen ons ook de vraag stellen, waar de biologen toen bleven, die er anders als de kip-

pen bij zijn, om de visstocks en visbestanden te beschermen, waarbij zij zelfs dikwijls in overdrijving zijn gevallen, zoals onder meer bij de haring, zodanig dat men nu plots honderd duizend tonnen vrijgeeft, op een wijze dat dit aanleiding zal geven tot zware prijsinzinkingen en tot een visserij zal leiden, die niet meer gebeurt voor zuivere consumptiedoelinden maar voor vismeelproductie of waardoor de kustvisserij fel benadeeld zal worden in eigen kustwateren, door technisch zeer sterk gemoderniseerde schepen met motoren welke in de praktijk geen 300 maar 500 p.k. zullen zijn. Groter hypocrisie kan men zich niet inbeelden.

Tegen de overcapaciteit van de Eurokotter in de 12-mijlszone hoorden we van de Rederscentrale geen enkel proteststem en nochtans ware dit beslist op zijn plaats geweest.

Nu worden de kleine tongen uitgemoord vooraleer zij tot het beginstadium van de volwassenheid gekomen zijn.

Anderzijds stellen we ons ook de vraag voor wanneer het reglement op de beperking van de boomkoropening tot 4 meter in de 12-mijlszone van toepassing zal worden?

Dit is een zeer noodzakelijke maatregel, alhoewel we het jammer en ongerijmd vinden van de E.E.G., om eerst de bouw van Eurokotters toe te laten voor de 12-mijlszone en ze dan, via een in feite onverwachtse, laat ons zeggen achterbakse maatregel, weer ongedaan te maken.

Wie zegde weer: „bezint eer ge begint”?

HOLLANDSE VAARTUIGEN IN BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN

Protest van Nieuwpoortse vissers

Volgens inlichtingen die ons bereiken, passen sommige grote Nederlandse treilers met motoren tot 2.000 PK, thans een andere werkmethode toe om in de Belgische twaalfmijlszone aan bokkenvisserij op tong te doen. Ze zakken af via de Franse grens en dringen zo in de beschermde kustwateren binnen, tot ter hoogte van Nieuwpoort. Zodra het vaartuig van de Belgische Zeemacht opduikt vluchtten zij, met hun sterke motoren, naar de Franse en/of internationale wateren en staat onze Belgische Zeemacht voor Pietje Snot. Wij hebben

vroeger reeds gemeld dat de middelen waarover onze Zeemacht beschikt absoluut ontoereikend zijn om een effectieve controle te kunnen doorvoeren. Ondertussen is hiertegen ook reeds protest gerezen van Nieuwpoortse vissers. Naar aanleiding van het bezoek van de Koning, vandaag donderdag dus, werden zwarte vlaggen in de masten van de treilers gehesen en zou het zelfs de bedoeling zijn een petitie te overhandigen aan de Koning waarin geprotesteerd wordt tegen het onrechtmatig optreden van de Nederlandse vissers.

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 !

INDRUKWEKKENDE BLOEMENHULDE TER NAGEDACHTENIS VAN OP ZEE OMGEKOMEN VISSERS TE NIEUWPOORT

Naar jaarlijkse traditie greep maandag, tweede Pinksterendag, de herdenking van de op zee gebleven vissers. Een bedoening, die ieder jaar weer intens wordt beleefd door de Nieuwpoortse bevolking, welke de visserij zeer genegen is. Ook vele overheidsdiensten woonden de plechtigheid bij.

Het begon allemaal op het stadhuis waar zoals naar gewoonte verzameld werd voor een bloemenoptocht naar het Vissersmonument op de Kaai te Nieuwpoort.

Met vooraan de personaliteiten werd stoetsgewijs opgestapt naar voornoemd monument waar een indrukwekkende bloemenhulde plaats greep nadat eerder een vissersmis was opgedragen in de vismijn zelf die ook al door een imposante menigte werd bijgewoond.

Nadien greep in de bovenzal van de vismijn een ontvangst plaats waar eerst het woord werd gevoerd door schepen Vermote. Deze dankte in de eerste plaats de talrijke aanwezigen voor hun medeleven met de families van de op zee omgekomen vissers.

En verder schepen Vermote: „Hoe moet ik verwoorden hoe onze visserij meeleefde toen op 13 januari jl. de treiler Z.424 verging met de vijf-koppige bemanning. Onder die vissers ook een stadsgenoot, met name Freddy Norullie.

Het noodlot heeft dus andermaal toegeslagen en juist daarom is de visserstiel zo gevaarlijk. Een voortdurende onzekerheid die verrassend kan toeslaan maar toch trekt de visser steeds weer naar zee”, aldus schepen Vermote.

Nieuwpoortse vissers werden gehuldigd

Zoals reeds eerder gezegd greep nadien een ontvangst plaats in de bovenzal van de Nieuwpoortse vismijn. Aanleiding hiervoor was de hulding van de vissers, die zich in het voorbije jaar verdienstelijk hadden gemaakt door de hoogste besomming te laten optekenen in hun respectievelijke categorie.

Vooraf hield schepen Bendels van de Vissershaven een toespraak waaruit wij hierna de be-

langrijkste passages weergeven.

„Vandaag, 11 juni 1984, is het opnieuw feest voor de Nieuwpoortse visserij. Het is ook weer eens de gelegenheid om hulde te brengen en dank te zeggen aan mensen uit ons eigen midden en waar kan dat best dan hier in deze mooie feestzaal boven onze vismijn?

Ofschoon de technische vooruitgang in de zeevisserij de afgelopen twintig jaar reuze-vooruitgang heeft geboekt, blijft het vissersleven toch nog altijd een van de hardste en meest gevaarlijke beroepen ter wereld...

Dag en nacht wordt de visser blootgesteld aan duizend en een gevaren.

De romantiek van het vissersleven, zoals we dat soms in jeugdboekjes en goedkope rommantjes aantreffen, is binnen de kontekst van de hedendaagse economische recessie ook zoek ge-

(Vervolg volgende blz.)



Enkele beelden van de vissershulde te Nieuwpoort; links boven: de optocht langsheen de kaai - rechts boven: de zegening van de vissersvloot - links onder: namens de rederscoöperatieven Hulp in Nood en S.C.A.P. werd een krans neergelegd door reders Vanthynes Arnel en Vanhoutte Ronny - rechts onder: de gevierde reders die in hun respectievelijke categorie de hoogste opbrengst lieten optekenen in 1983.

raakt... Het voorbije jaar was voor onze zeevisserij een droevig jaar.

Het is mijn bedoeling niet om hier op deze huldiging de droevige balans op te maken van zoveel ellende en droefheid.

Hier, in deze feestzaal, zijn onze gedachten toekomst gericht ... We kijken hoopvol naar de dag van morgen want gisteren is voltooid verleden tijd ... Ik zeg wel „hoop op de toekomst“!

En dat er hoop is, getuigen de talrijke scheepsnamen waarin we het woordje hoop terugvinden. Vissers zijn uiteraard hoopvolle mensen, want hoop doet leven zegt een oud-Vlaams spreekwoord, en zo is het ook!

Dat het ons vissersvolk aan moed en durf niet ontbreekt bewijzen de recente aanwinsten in de vloot ... Jonge, moedige kerels durven het aan om voor eigen rekening te varen. Ze bouwen of kopen zich een eigen schuit, investeren hun zuurgewonnen spaarcenten, werken en wroeten en leggen aldus getuigenis af van hun groot vertrouwen in de zeevisserij.

Voor wat de huldiging van de laureaten 1984 betreft hebben we dit keer een nieuwe formule uitgewerkt en de visserijvloot volgens paardkracht van de motor ingedeeld.

In de categorie Garnaalvisserij werd de N.782 „Nancy“ van de rederij Freddy en Hendrik Giullemans laureaat. Deze garnaalkotter zette zo maar eventjes 9.015 kg. garnaal in de markt voor een totale opbrengst van 1.510.495 fr.

Eenieder van ons weet ook dat de Nieuwpoortse garnaal de meest geprezen garnaal is. Hoeveel handelaars krijgen er dagelijks niet te horen: „Mijnheer, zijn het garnaaltjes van Nieuwpoort?“ ... Ook dat is een van onze grote troeven en we wensen de gebroeders Guillemans hartelijk geluk met hun prestatie.

In de categorie van 150 p.k. werd de N.590 „Horizon“ van reder schipper Gilbert Desaevers primus. Dit vaartuig zette in 1983 voor 5.627.756 fr. vis op onze markt. Hartelijk proficiat schipper en bemanning!

In de categorie 151 tot 200 p.k. gaat de wimpel naar de N.720 „André-Jeanine“ van reder André Vercouter, met een besomming van 8.193.114 fr. Ook die laureaat krijgt van ons gelukwensen.

En tenslotte is er dan nog **de categorie van meer dan 200 p.k.** waar de N.22 „Zeester“ met het leeuwenandeel gaat lopen. Reders van het schip zijn Alain Rathé en William Puystiens en ook zij worden om hun aanvoer van 6.129.351 fr. oprecht gelukwensd.

Merkwaardig is wel dat alle laureaten uit gekende Nieuwpoortse vissersfamilies afstammen. Ik wens te onderlijnen dat het stadsbestuur zich verder zal inzetten om de visserij in het algemeen te steunen en bij de bevoegde overheid zal blijven aankloppen om de belangen van de visser te verdedigen en technische verbeteringen voor onze vissershavens af te dwingen.

Laat ons bijgevolg de toekomst hoopvol tegemoet zien, nu de E.E.G. de koek rechtmatig wenst te verdelen.

Tot besluit breng ik nog een eresalut aan de H.H. Jozef Verbanck en Jean Desaevers die bij de jongste herschikking van de vissershavenscommissie zich niet meer herkiesbaar hebben gesteld omdat zij nu van een welverdiende rust willen gaan genieten.

Onze dank aan dit tweetal dat zich jarenlang heeft ingezet voor de visserij en met fierheid op een verdienstelijke loopbaan kunnen terugblikken”.

De laureaten kregen ieder een schitterend plakket aangeboden terwijl hun dames met bloemen werden bedacht. Daarmee werd de plechtigheid besloten.



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust“ te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

Apollinaris

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

KONING BOUDEWIJN BEZOCHT NIEUWPOORTSE VISSERIJ EN VISSERSFAMILIES



Vandaag, donderdag, bracht Zijne Majesteit Koning Boudewijn een bezoek aan Nieuwpoort, met centraal in het gebeuren een nadere kennismaking met de vissers en de plaatselijke zeevisserij. De Vorst werd te Nieuwpoort begroet door de plaatselijke overheid en Vice-Admiraal Schlim, stafchef van de Belgische Zeemacht.

Eerder had Z.M. Koning Boudewijn een bloemkrans neergelegd aan het monument van zijn grootvader, wijlen Koning Albert I naar aanleiding van de vijftigjarige herdenking van het overlijden van Koning Albert.

Nadien begaf het gezelschap zich naar de vismijn en daar liet de Vorst zich voorstellen aan de families van de slachtoffers van de gezonken vissersvaartuigen, met name de O.202 „Pelagus” in januari 1982 en de Z.424 „Zeepaard” in januari jl. Tijdens die momenten speelden zich ontroerende taferelen af waarbij de Vorst troostende woorden over had voor de nog altijd rouwende families (foto links boven). Foto twee toont de Koning in gesprek met moeder Teetaert; haar zoon kwam om tijdens de scheepsramp met de „Pelagus”. Foto drie geeft een beeld van het gesprek dat de Koning voerde met Michael Vandierendonck, vennoot van de rederij „Zeepaard” wiens vaartuig, de Z.424 „Zeepaard” in januari jl. verging en waarbij Michael Vandierendonck een broer verloor. Op de onderste foto is de Vorst in gesprek met enkele van de opvarenden van de zeemachtmijnenveger „Van Haverbeke” die er, na dagenlange opzoeken in slaagden, het wrak van de „Zeepaard” te lokaliseren en te identificeren. Het onderhoud met de families liep veel langer uit dan gepland was maar dat kwam des te sympathieker over.

Er was ook een bezoek voorzien aan de Nieuwpoortse vismijn maar gezien de slechte weersomstandigheden werd daarvan afgezien. Men begon dus maar meteen aan de geplande werkvergadering waaraan enkele technici uit de visserijmiddens deelnamen. Hieronder geven wij een beeld van het presidium van die werkvergadering met v.l.n.r. de Grootmaarschalk van het Hof, Staatssecretaris De Keersmaker onder wiens bekwame bevoegdheid ook de visserij ressorteert, Z.M. Koning Boudewijn en Provinciegouverneur Olivier Vanneste.



De in bedrijfname van de O.278 „Longliner” ...

27 MILJOEN STAATSSUBSIDIES VOOR EEN RISKANTE ONDERNEMING!

Zondagvoormiddag, in het nieuw visserijdok (voor zover daar nog wat van overblijft) werd een treiler van meer dan 22 jaar, vernieuwd, in bedrijf genomen. Niet een klassieke planken- of bokkentreiler zoals er de jongste jaren wel meer gebouwd worden. Nee, het gaat hier om een vaartuig dat vele verbouwingen onderging omdat, zo willen de uitbaters het, de gemechaniseerde lijnvisserij zal bedrijven en dat is dan voor onze Belgische vissersvloot inderdaad een primeur (?) zeg maar een nieuwigheid want alsnog werd deze soort visserij, van origine Noors, nooit door onze eigen vissers bedreven. Onbekend maakt onbemind pleegt men wel te zeggen en daarom lopen nu al sommige vakmensen met grote vraagtekens in de kop rond. Het is natuurlijk makkelijk met cijfers te komen aandraven – ondermeer van de Franse treiler „La Belle Poule” die in 1982 en 1983 een topbesomming haalde met een gelijkaardige visserij – maar... cijfers zijn net als bikini's: veel wordt getoond maar het essentiële blijft bedekt. Wij durven ons dus veroorloven levensgrote vraagtekens te plaatsen achter deze onderneming met de bijkomende aantekening dat de betrokken rederij, via politieke manipulaties, er wel in geslaagd is een staatsussenkunst los te werken ten bedrage van 27 miljoen fr., aan 4% over 10 jaar verspreid, daar waar onze eigen reders die een tweedehandsvaartuig willen aankopen, beperkingen worden opgelegd, en meer dan dubbel aan interesten hoeven te betalen op een periode van maximum 7 jaar. Ook de O.278 „Longliner”, want om dat vaartuig gaat het hier in casu, is in feite een tweedehandsvaartuig dat door de rederij „Longliner” in 1978 voor een spotprijs werd aangekocht in Frankrijk om alleen geëxploiteerd te worden als een sportvissersvaartuig dat met lijnvisseren aan boord de grote vlakke op trok voor een dagtrip en gelegenheidslijnvisseren. Toen was het vaartuig eigendom van Hinderickx D., wonende te Oostkamp aan de Walbrugstraat, 38. Er moet dus wel degelijk een verkoop of minstens een commerciële transactie hebben plaats gehad met als onderwerp de „Achilles IV” maar toch kon nu door niet te aanvaarden politiek gevoel, een tussenkomst van 27 miljoen los geweekt worden.

DE DOOP

Zondagvoormiddag hield zich toch een tamelijk ruime menigte op in de buurt van het nieuwe visserijdok. Aldus bemerkten wij ondermeer Prof. De Croo, minister van Verkeerswezen en PTT die voor de gelegenheid om hem te bedanken als „Peter” fungeerde, van dichtbij geflankeerd door Jeanne Pauwelijn, Europees Parlementslid en schepen van de stad Oostende, die het zaakje tegen alle wetten en besluiten in, voor mekaar wist te regelen.

Zij werd natuurlijk daardoor door de rederij „Longliner I” geacht de meest geschikte vrouw te zijn om als „Meter” van de treiler op te treden. Verder bemerkten wij nog burgemeester Goekint van Oostende alsmede

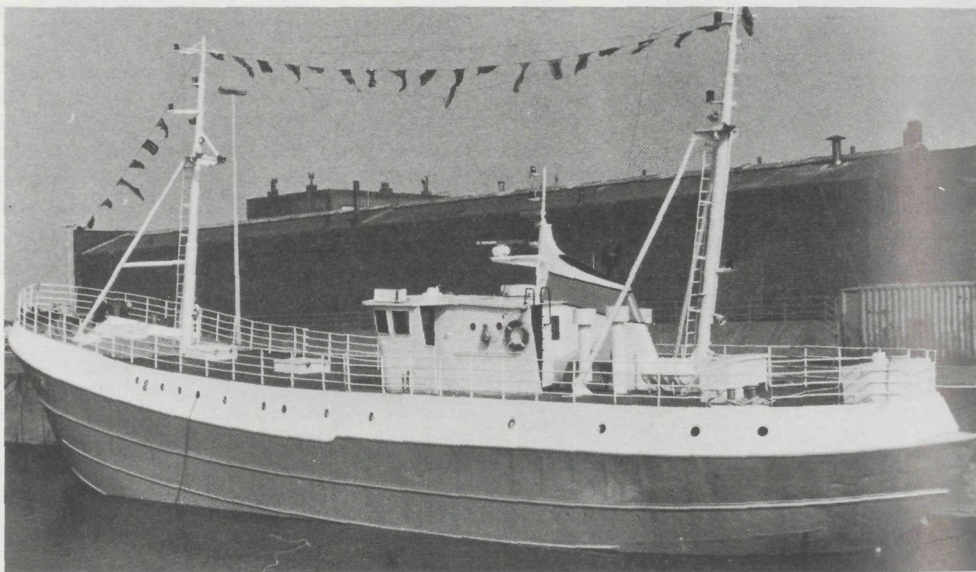
schepenen Bonnel en Quaghebeur; verder de h. Vancraeynest, directeur-generaal bij het Bestuur van Zeewezen en van de Binnenvaart, die in 1978 de toelating tot aankoop gaf op voorwaarde dat het schip alleen als gelegenheidslijnvisser zou worden gebruikt; de h. Blomme, bestuursdirecteur-districtshoofd bij dezelfde dienst; havenkapitein Ghys; voorzitter Pintelon van de Rederscentrale; Van Gerven, directeur van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid – Afdeling Brugge. Het was aalmoezenier Corneillie die met de hem gekende zwier Gods zegen over de „Longliner” kwastte, waarop de klassieke Paasnagels werden ingeklopt.

Nadien trok het ganse gezelschap aan boord van de „Longliner I” waar een ontvangst plaats greep en waarop door afgevaardigden van de rederij een korte toespraak werd gehouden. Een en al lof natuurlijk voor het initiatief van de rederij en de bijkomende aan-

tekening, dat de onderneming gewoon... geen verkeerde koers kon lopen.

Nadien kwam ook Minister De Croo aan het woord. Hij wees ondermeer op het verschil in sfeer tussen de in bedrijfname van een groot koopvaardijchip, waar alles volgens de protocolaire plichtplegingen gebeurt, daar waar het er in de visserij veel gemoedelijker, zeg maar in een puur familiale sfeer aan toe gaat. Het vaartuig noemde hij het werkinstrument, de opvarende vissers de werkers en die combinatie moet, **zo hoopte** Minister De Croo, leiden tot een winstgevende combinatie van techniek en mankracht. **Verder gaf hij de verzekering dat op het kabinet van Verkeerswezen verder absolute voorrang zal verleend worden voor de initiatieven, die uitgaan van de visserijmiddelen; niet-tegenstaande wij, aldus Minister De Croo, ook gebonden zijn aan EEG-voorschrijf**

(Vervolg volgende biz.)



De O.278 „Longliner I”, gemeerd in het nieuw visserijdok.



De bemanning die straks aan boord van de „Longliner I” de haken zal buiten zetten.

**ten, zal ik er op waken dat geen ver-
traging wordt opgelopen in de verdere uit-
bouw van de vissersvloot.** Ik ben gelukkig,
aldus Minister De Croo, dat aan de kust nog
bepaalde tradities in ere worden gehouden
maar ik wil nogmaals de nadruk leggen op
het gevaarlijke van de vissersstiel. Niet ie-
dereen komt terug en dat geeft ons dan weer
ter overweging, dat de natuurelementen
nog altijd heer en meester zijn over de mens,
zo besloot Minister De Croo zijn toespraak.

DE „LONGLINER I”

Wij zegden het reeds eerder, de „Longliner I” is helemaal geen nieuw vaartuig. Het werd in 1963 gebouwd op de Scheepswerf Boot NV te Alphen a/d Rijn (Nederland) maar werd onmiddellijk overgebracht naar de Franse haven van Boulogne van waaruit het regelmatig de visserij bedreef. De hoofdka-
rakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles: 38,07 m
- breedte: 7,12 m
- holte: 3,85 m

Volgens de meting heeft het vaartuig een brutotonnage van 324 ton en een nettotonnage van 97 ton. De voortstuwing geschiedt bij middel van een Industriemotor met een vermogen van 680 PK van het bouwjaar 1963.

In 1978 werd het vaartuig dan door de firma Hinderyckx aangekocht in Boulogne en naar Oostende overgebracht. Daar werd het uitgerust voor het beoefenen van de sportvisserij en daarvoor werd het ingeschreven als sportvissersvaartuig, de „Achilles IV”. Nadien dus, om het huidig initiatief te kunnen realiseren, werd het verkocht aan de rederij „Longliner I” met als vennoten enerzijds de zoons J. & D. Hinderyckx en anderzijds de firma Valcke.

Over die zaak en de kredieten er ten onrechte voor verleend, komen we later terug.

KREEFTJESVERKOOP IN OOSTENDSE AFSLAG TERUG OM 6.15 UUR

In de Oostendse afslag zal in het vervolg de kreeftjesverkoop om 6.15 u. doorgaan in plaats van om 7 uur.

Deze nieuwe regeling zal zich echter beperken tot de maandagverkoop. De andere dagen gaat de verkoop door om 7 u.

Het is een traditie, kwestie van de dringende verzorging die de kreeftjes nodig hebben, dat eerst met de verkoop van de kreeftjes begonnen wordt, onafgezien van de verkoopbeurt van de vis van de betrokken schepen.

Vroeger ging de verkoop van de kreeftjes te Oostende ook al om 6.45 u. door, omdat men met de verkoop van de vis om ongeveer 7 uur wenste aan te vangen.

Daar er thans meer en meer vaartuigen zich met kreeftjes aan de Oostendse afslag aanbieden, is het reeds voorgekomen, dat men slechts om half acht met de verkoop in de eerste beurt van de vis kon starten.

Dit wenst de havendirectie nu te vermijden omdat het lossen en het wegen van de vis ingesteld is op een verkoop met aanvangsuur te 7 uur en omdat door een voorkeurbehandeling inzake de verkoop van kreeftjes, de vis hierdoor niet nodeloos langer in de verkoophal dient te blijven staan, hetgeen vooral in de zomermaanden niet bevorderlijk is voor de kwaliteit van de vis.

Een goede maatregel dus.

ERE-WATERSCHOUT WILFRIED HENDRICKX OVERLEDEN



Maandag is te Oostende, na een slepende ziekte, de heer Wilfried Hendrickx overleden op 74-jarige leeftijd. Negen jaar heeft hij nog kunnen genieten van een welverdiende rust nadat hij, na een imposante carrière bij de Zeevaartpolitie te Oostende, op 1 maart 1975 op rust ging.

Uiteindelijk heeft hij de ultieme strijd verloren en meteen verliest vooral de visserij een van de meest markante figuren want de h. Hendrickx stond vooral bekend als de grote vriend van de vissers.

Zijn leuze was „Dienen”. En dat is het inderdaad gans zijn loopbaan geweest.

Ontelbaar zijn de diensten door hem aan de administratie en de zeelieden bewezen.

Werd er een visser of reder hard aangepakt door zijn oversten of waren het reders of vissers die zich op een ongeoorloofde wijze vergrepen aan de wetten en reglementen, dan trachtte hij de wet, de politiematregelen en dus de correctionele rechtbanken te zien vermijden.

Over zijn ganse loopbaan de vele anecdoten vertellen welke hij vóór, tijdens en na de oorlog meemaakte zou een boekwerk zijn van hulp, raad en werklust.

Hij was door alle vissers, alle reders graag gezien. Wanneer ze fouten hadden gemaakt of zich vergrepen hadden

aan de wet of het reglement, dan gingen ze naar Wilfried Hendrickx. Deze wist zijn oversten steeds naar de gematigde kant te leiden.

Politie was hij in woord. Maar politoneel trad hij zelden hard op. Hij was een echte Sassenaar, te Bredene geboren op 2 februari 1910. Vader was een zeeman, bewees ook oneindig veel diensten toen hij vele jaren in de lbisschool als instructeur werkzaam was en was zelf een man die wist hoe met vissers en met zeelieden diende te worden omgegaan.

Het was slechts op 1.8.1935 dat Wilfried Hendrickx in dienst van het waterschoutsambt te Oostende kwam, na gedurende vier jaar in dienst te zijn geweest van de firma Dens en Co.

Gedurende 40 jaar was hij aan het waterschoutsambt te Oostende in zijn verschillende functies verbonden.

Hij werd er slechts gedurende drie jaar van verwijderd om van 16 oktober 1957 tot 1 oogst 1960 dienst te doen te Antwerpen als luitenant der Zeevaartpolitie.

Dat het hem te Antwerpen weinig beviel en dat hij aan de kust geweldig gemist werd, hoeft geen betoog.

Spoedig, al ging dat zo gemakkelijk niet, gingen toen stemmen op om hem hier terug te zien in dienst komen.

Dat gelukte slechts na veel aandringen en invloeden. Sedertdien bleef hij nog 25 jaar onafgebroken verbonden aan het waterschoutsambt te Oostende, waar zijn werk steeds de stempel zal dragen van eenvoud en bezadigd zijn.

In de loop van al die jaren had hij niet alleen met de grootste onderscheiding van leerling ter kustvaart, maar ook dat van criminologie, civiele bescherming, enz. het diploma bekomen. Hij werd vereerd met verschillende eretekens, waarvan het laatste dat was van Ridder in de Kroonorde.

Sedert 1 maart 1975 genoot Wilfried Hendrickx van een verdiende rust.

Niettemin liet hij zich nog overvloedig in met ondermeer de Koninklijke Roei- en Nautische Sport Oostende, zegmaar de „Sport Nautique” waarin hij vele jaren zetelde als bestuurslid en voortdurend in de weer was om deze prestigieuze club te helpen. Ook de „Sport Nautique” verliest in de heer Hendrickx een waardevol medewerker.

Zaterdag as. wordt de afgestorvene ten grave gedragen. Om 10.30 u. grijpt in de St. Jozefkerk van Bredene-Sas een rouwdienst plaats waarop de teraardebestelling volgt.

Aan de familie van de afgestorvene biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan in het zware verlies dat hen komt te treffen.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

LIEGEN DAT DE STUKKEN ER AF VLIEGEN! MAAR WIE LIEGT?

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart, die gisteren, woensdag, opnieuw bijeen kwam, dreigde uit te draaien op een eerder saaie bedoening.

Doodgewone gevallen werd een voor een afgehandeld maar echt pikante stof zat er niet in tot ... de affaire van de O.500 „De Hoop” aan de beurt kwam.

Een vrij izarre toestand situeerde zich rond dit vaartuig van reder Godelieve Crombez die, samen met haar man en schipper Lauweryns, aan een onderhoor werden onderworpen.

Een vaudevilleklucht werd het uiteindelijk maar de affaire werd afgesloten met de vermanende vinger van voorzitter Guffens die recht-voor-de-raap liet verstaan dat meined met gevangenisstraf kan bestraft worden en toen ... werd Godelieve Crombez even bleek.

Waar het om gaat? Enkele maanden geleden stak de O.500 „De Hoop” in zee met aan boord een „blende passagier”. Dat was al niet naar de zin van schipper Lauweryns, die wel wist dat zulks verboden was omdat die passagier, niet toevallig de echtgenoot van Crombez Godelieve, niet aangemonsterd was. Toen schipper Lauweryns ook nog vaststelde, dat de monsterrol zich ook niet aan boord bevond, rook hij natigheid, maakte rechtsomkeer en stond binnen de kortste keren weer op de Oostende visserskaai.

Eerst wordt schipper Lauweryns Roger onderhoord en die weet te vertellen, dat hij onder dwang van Godelieve Crombez de echtgenoot, onaangemonsterd, aan boord moest mee nemen.

Wel onder dwang, verduidelijkte getuige, want anders riskeerde ik mijn job te verliezen. Ik had al lang genoeg aan de dop gestaan en met 600 fr. per dag moet je geen dikke boterhammen smeren. Trouwens, ik wist wel waarom de monsterrol niet aan boord was; ik vermoedde wel dat de eigenares van het vaartuig een andere schipper zou aanmonsteren. Trouwens, kort nadat wij aan de wal waren, werden wij op staande voet ontslagen, vertelt getuige Lauweryns.

Vervolgens komt getuige Taelboom, echtgenoot van Crombez Godelieve in de getuigestoel te zitten. Hij zegde, dat hij die reis mee maakte omdat het vaartuig pas een nieuwe motor ingebouwd had gekregen en er iets mank was gelopen met de dagtank en dit dan resulteerde in het verlies van de beide boelen.

Trouwens, zo verduidelijkte getuige Taelboom, ik heb in het verleden al meer van die clandestiene reisjes mee gemaakt zonder aanmonsteren. In een half jaar gebeurde dat vijf tot zes keer. Over die bewuste monsterrol vertelt getuige dat hij die wel degelijk had weggenomen omdat een bemanningslid moest afgemonsterd worden, dan nog tegen de zin van de schipper.

En dan komt Godelieve Crombez, netjes gekapt zoals altijd, naar voren. Zij geeft een zeer omstandige uitleg over de feiten maar bij herhaalde malen wordt zij op onjuistheden betrapt. Zo ondermeer wat de monsterrol betreft.

Zij blijft pertinent beweren, dat die wel degelijk aan boord lag; in een of andere lade, zegt zij maar de voorzitter gaat haar meteen met een

scheef oog bekijken. Erger wordt het nog als zij pertinent beweert, dat haar man, buiten die ene keer, nooit clandestien een zeereis heeft mee gemaakt.

Geconfronteerd met de schipper en haar echtgenoot, blijft Godelieve Crombez bij haar standpunt. Uw schipper en Uw echtgenoot liegen dan, vraagt de voorzitter. Natuurlijk, replikeert Godelieve Crombez zonder verpinken maar gelijkertijd wordt zij steeds kleiner in de getuigestoel.

En als de drie mensen de zaal uit zijn, doet een van de raadsleden het veelbetekend gebaar van de gebalde vuist. Die Taelboom is nog niet thuis, lacht hij.

Schipper weigerde af te varen

Een andere zaak betrof het weigeren tot afvaren door schipper Freddy Lachat met de O.472 „Jean-Bart II”. Deze schipper liet zijn vaartuig in de steek omdat hij oog had op een ander vaartuig.

Als argumentatie haalt hij aan, dat een nieuwe matroos nog niet was aangemonsterd en dat het vaartuig bovendien niet veilig was.

Dat wordt evenwel weerlegd aan de hand van een schrijven van de Zeevaartsinspectie aan het Waterschoutskantoor waarin te lezen staat dat, op het ogenblik der feiten, het vaartuig wel degelijk veilig was en kon uitvaren.

Bovendien wordt Lachat er van verdacht de monsterrol te hebben achtergehouden en het pas later, via de scheepsjongen, aan de reder te hebben bezorgd.

Overtredingen tegen verkeersscheidingsstelsel

Vervolgens worden twee gevallen van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel behandeld. Schipper Rappé van de Z.90 geeft de feiten toe en beweert wel, dat hij dat deed om zijn vaartuig zo vlug mogelijk in de opper van de Engelse kust te kunnen brengen wegens een flinke noordwesterbries en, dat is altijd een gevaarlijk zaakje, zegt de schipper.

*
*

Een tweede identiek geval betrof de overtreding die begaan werd door schipper Ackaert Pedro van de Z.126. Ook hij geeft de feiten toe maar merkt wel op, dat hij wel degelijk vissend was, waar de autoriteiten lieten verstaan dat hij niet vissend was.

Geen beroepsfouten

Tenslotte sprak rijkskommissaris Carly nog twee vorderingen uit; een eerste geval betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de O.141 „Don Bosco” en een Boulonese treiler.

De feiten gebeurden tijdens de spanvisserij met de O.369. Het Franse vaartuig zette ongestoord koers verder maar kon achteraf toch geïdentificeerd worden. In zijn vordering is rijkskommissaris Carly van oordeel dat noch door de schipper noch door de andere opvarenden van de

O.141 beroepsfouten werden begaan. Iedereen wordt dus buiten zaak gesteld.

Vervolgens wordt nog een advies uitgesproken inzake het dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.548 waarbij matroos Mallefeyt Leon door verdrinking om het leven kwam nadat hij over boord was geslagen. Ook in deze zaak werden geen beroepsfouten weerhouden.

HUWELIJK

Op zaterdag 23 juni as. wordt het huwelijk ingezegend van mejuffer Kathleen Barremaecker met jonheer Johan De Graeve, zoon van de in de visserijmiddens gekende scheepsbouwer Roger De Graeve.

Aan het jonge paar en de wederzijdse ouders onze beste heilwensen.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

HET GROOTSTE MAATJESBROOD TER WERELD

Aan de A.F.Z. Hamburg ontlenu we dat men te Hamburg in West-Duitsland, het grootste maatjesbrood in de wereld zal gaar maken.

Hiertoe wordt een platte broodschiif van 4 meter in het vierkant gebruikt die naderhand zal belegd worden met 2.500 maatjes en 50 kg. ajuin.

Een Hamburgse bakker en een Hamburgse vishandelaar zorgen respectievelijk voor de platte broodschiif en voor de maatjes en ajunnen.

Terzelfdertijd zullen rond het maatjesbrood volksspelen plaats grijpen met cabaretmuziek en bierstanden.

Het maatjesbrood zal daarna in kleine stukken aangesneden worden en aan de aanwezigen aangeboden en verkocht worden. De opbrengst zal gebruikt worden om geschonken te worden aan de maatschappij voor redding van schipbreukelingen.

Zoals het gewoonlijk met dergelijke extravagante zaken gebeurt, zal tevens een aanvraag gedaan worden om een erkenning in het Guinness Book of Records. Mogen we dan wellicht binnen kort een nieuwe recordpoging verwachten uit de één of andere hoek met een propagandistische inslag voor de maatjespubliciteit.

Dat er verder voor de Duitsers bij het maatjesbrood bier en ajuin bij te pas is gekomen baart ook geen verwondering ... En nu maar uitkijken wie in de naaste toekomst nog beter doet, met een groter broodschiif, meer maatjes en meer ajunnen.



De reusachtige pladijs die werd gevangen door reder Manfred Van Elslande en zijn crew.

EEN KANJER VAN EEN PLADIJS

Door de bemanning van het garnalvisserstvaartuig O.481 werd een pladijs binnen gebracht, die zo maar eventjes bij de 8,2 kg. woog!

Volgens inlichtingen ingewonnen bij vissers, zou dit hier te Oostende nog niet voorgevallen zijn, ten minste voor zover onze inlichtingsbronnen strekken.

Het visje had een lengte van 88 cm en een breedte van 53 cm en zou dus eerder in de klasse van de grote tarbot of bij de heilbot thuis horen. Ook op het Rijksstation voor de Zeevisserij had men geen weet van een pladijs van dergelijke grootte.

Lezers die van een nog groter gevangen pladijs kennis hebben, worden verzocht ons dit te laten weten. Graag zullen we dit optekenen en laten verschijnen.

Onze eventuele correspondenten geven dan liefst het jaar aan, de plaats waar de vangst gedaan werd en het vaartuig dat het beestje binnen bracht.

Zeggen we nog, dat de pladijs waarover we het hier hebben, gevangen werd ongeveer 6,5 mijl uit de kust tussen Schuur 1 en Schuur 3 in de vroege donderdagmorgen van 7 juni.

De bemanning aan boord waren reder Van Elslande en matrozen Vanhooren Alfons en Rogge Serge.

Reder Manfred Van Elslande zal er echter geen lekkere hap aan gehad hebben want de pladijs die een lengte had van 88 cm was een en al vet. Niet te eten, zegde Van Elslande.

ALLERLEI

■ De in Ierland geboren uitvinder van het Decca-Navigator Systeem, Bill O'Brien, overleed in Groot-Brittannië op een ouderdom van 76 jaar. Hij bracht zijn uitvinding in 1936 in Amerika van toepassing op de vliegtuigen om hun snelheid te bepalen. Bij het uitbreken in 1940 van de oorlog, ging hij naar Engeland om het Decca-systeem te ontwikkelen en het werd onder meer gebezigd bij de landing van Normandië op „D-Day”. Hij was ook nog bij gelegenheden aanwezig op openingen van Decca-Stations.

HOOGWATERBOEKJE 1984

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Steunlijst t.b.v. nieuwbouwwerken voor de Ibis BIJDRAGEN BLIJVEN BINNENKOMEN!

Zoals bekend werd door „Het Visserijblad” een steunlijst opgezet met als doel, het helpen spijzen van het nieuwbouwfonds voor de werken die momenteel aan de gang zijn ten behoeve van het Koninklijk Werk Ibis.

Nu moeten wij toegeven dat de respons van de mensen en bedrijven die rechtstreeks of onrechtstreeks bij de visserij betrokken zijn, erg groot is want dagelijks wordt de lijst aangedikt met bijdragen en dat betekent dan een belangrijke financiële steun voor het voornoemde nieuwbouwfonds dat voor een deel met eigen middelen de werken moet zien betaald te krij-

gen.

Wij doen derhalve nogmaals een oproep tot steun. Dat kan gebeuren door:

- 1) storting ten bate van het Nieuwbouwfonds van het K.W. Ibis op nummer 000-0207440-54;
- 2) storting op postrekening 000-0418987-44 van het Visserijblad met vermelding „Steunfonds Ibis”;
- 3) storting op bankrekening 384-1605309-43 van de rederscoöperatieve S.C.A.P., eveneens met vermelding „Steunfonds Ibis”.

Alsnog hebben volgende personen of bedrijven een bedrage geleverd:

- Rederscentrale	100.000 fr.
- Rederscoöperatieve S.C.A.P.	50.000 fr.
- Beroepsvereniging Hand in Hand - Oostende	50.000 fr.
- Onderlinge Visafslag Oostende	50.000 fr.
- Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood	50.000 fr.
- Smessaert Josephine & Sleuyter Florent (O.260)	5.000 fr.
- P.V.B.A. Rammeloo Gebr. (N.708-N.709)	1.000 fr.
- Verleene Lucien (O.369)	5.000 fr.
- Rederij Shamrock p.v.b.a. (Z.185)	5.000 fr.
- Bouwondernemingen Van Heule - Oostende	1.000 fr.
- P. Vandenberghe (Drukkerij Nieuwsblad v.d. Kust)	5.000 fr.

Van de zakenrelaties van de rederscoöperatieve S.C.A.P. kwamen volgende stortingen binnen:

- Bolnes Motorenfabriek (Nederland)	9.821 fr.
- Naamloos	1.000 fr.
- IJmuiden Stores (Nederland)	1.538 fr.
- BP-Trading - Antwerpen	10.000 fr.
- Anglo Belgian Corporation (ABC) - Gent	2.500 fr.
- Groep Aspeslagh - Oostende	(waardebons) 1.000 fr.
- Kantoor Morbee - Ballegeer - Knokke	10.000 fr.
- Antwerpen Motorenwerke	2.000 fr.
- Econosto - Antwerpen	5.000 fr.
- Holvoet - Kortrijk	300 fr.
- Schunk und Ebe - Antwerpen	750 fr.
- Lowyck & Zn - Oostende	5.000 fr.
- Alleweirelt - Arnoys	1.000 fr.

Nieuwe betalingen sedert vorige week:

- Bogaert Jaak - O.148	1.000 fr.
- Van Leeuwen - Vilvoorde	500 fr.
- Beroepsvereniging Hand in Hand - Zeebrugge	20.000 fr.

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

door Emile VROOME, oud-schepen der Visserishaven,
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

Ook deze week besteden wij aandacht aan het werk van wijlen Emile Vroome, gewezen schepen van de Oostendse vissershaven, dat handelt over de „Evolutie van de Oostendse Vissershaven”. Deze week hebben wij het vooral om de eertijds zo bekend geraakte exodus van een deel van de Oostendse vissersvloot naar Argentinië waar onze noeste vissers probeerden een nieuwe toekomst op te bouwen. Over het hoe en het waarom van die uitwijking schrijft Emile Vroome, naast andere onderwerpen, het volgende:

Dit alles is wel een sprekend bewijs van het bestaan van een degelijk gemoderniseerde vissersvloot die eveneens in grote mate, benevens haar economische uitrusting zeer comfortabele logisaccomodatie aanbiedt voor de bemanningsleden.

De durf en sterke ondernemingsgeest van onze reders beperken zich niet alleen tot de Oostende haven, want evenals er in 1914 uitgekeken werd naar visgronden in Congo, werd in 1948 en later door verscheidene Oostendse vissers de gedachte opgevat om hun geluk te gaan beproeven op de oost-westkust van Zuid-Amerika, waar grote braakliggende visgronden op vaardige ploegers lagen te wachten. Dit tengevolge van een weinig lonende Noordzeevisserij in de jaren 1948-1951.

Zo vertrokken op 31 december 1948 de O.325 „Charles Darwin” metende 102,68 bruto ton, toebehorende aan de reder-vissers De Wulf Robert en Julien, en de O.748 „Ocean's Gift” toebehorende aan de reder-visser Pieter Boels, naar Chili. Deze vissersschepen weken verder uit naar Peru, waar zeer lonende visserij kon beoefend worden. Jammer dat laatstgenoemd vaartuig op 8 maart 1952, tengevolge van een dom ongeval, zou vergaan.

Op 15 maart 1949 vertrok de O.314 „Vredeman” (thans „Don Bosco”), 97,51 bruto ton groot en toebehorende aan de reder-visser Rafaël Nyville, met als schipper August Ghys, naar Argentinië.

Op 25 november 1949 volgden de N.739 „Flandria” en de O.205 „Montreal”.

Deze drie Oostendse vissersvaartuigen hebben heden ten dage nog steeds Mar del Plata als thuishaven, en varen van daaruit regelmatig ter visvangst.

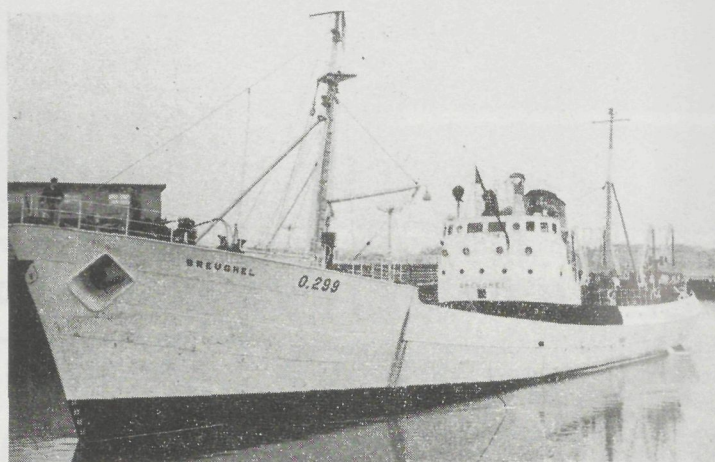
Op 4 augustus 1949 verliet de O.241 „Irène Rafaël”, metende 138,51 bruto ton, en toebehorende aan de heer Louis Zonneke, Oostende, om naar Chili uit te wijken. Ook dit vaartuig heeft daar een lonende visserij gevonden en heeft Antogasta als thuishaven.

De meest markante expeditie zou nochtans deze zijn van de heer Gabriel Van Iseghem, een rasecht Oostendenaar en reder van een achttal Oostendse vissersvaartuigen.

Vooraleer met zijn ganse vloot uit te wijken, ondernam de heer Van Iseghem verschillende studiereizen.

Een eerste verkenningstocht in 1949 naar Noord-Afrika, overtuigde hem ervan dat het politiek klimaat er zich niet leende tot enige bloeiende economische bedrijvigheid.

In 1950 toog hij naar Zuid-Amerika en bestudeerde er meer speciaal de visserijmogelijkheden langs de kusten van Brazilië, Uruguay en Argentinië. Zijn keus viel uiteindelijk op Argentinië.



Het vlaggeschip van de Oostendse vissersvloot O.299 „Breughel”.

Immers:

1. er waten daar enorm rijke visgronden;
2. de afzet was er verzekerd door de aanwezigheid van enkele grote steden met een tiental miljoen mensen (Buenos-Aires alleen telt zes miljoen inwoners);
3. de weg en treinverbindingen waren goed;
4. het is een rijk land met delfstoffenlagen, een uitgebreide landbouw en veeteelten en een toekomstmogelijkheid biedend voor een vijftigtal miljoen mensen;
5. er is geen rassenstrijd in het verschiert; men treft er immers alleen blanken aan en iedereen beschouwt er Europa als zijn moederland.

Bij zijn terugkeer trof de heer Van Iseghem de meest uitgebreide voorbereidingen om de voorgenomen expeditie te doen slagen. Zelfs een vriesinstallatie en een gans reparatiebedrijf voor het onderhoud zijner schepen zou medegenomen worden.

Eindelijk, op 23 oktober 1951, rond 11 uur, verlieten de acht Oostendse vissersvaartuigen van de heer Van Iseghem, Oostende, nl.:

- de O.280 „Nicole”, 106,92 bruto ton;
- de O.332 „Jean-Pierre”, 106,42 bruto ton;
- de O.339 „Luc”, 72,44 bruto ton;
- de O.340 „Christiane II”, 72,44 bruto ton;
- de O.341 „Marie-Louise”, 72,44 bruto ton;
- de O.343 „Gabriel”, 78,17 bruto ton;
- de O.344 „August-Nathalie”, 78,17 bruto ton;
- de O.786 „Christiane”, 15 bruto ton.

In totaal waren er 130 personen aan boord.

Het kleinste vaartuig, nl. de O.786, zou reeds enkele uren na zijn vertrek, recht voor Duinkerke, tengevolge van een zware zee, vergaan. Na Brixham, Lissabon, de Kaapverdische Eilanden en Recife (Brazilië) aangedaan te hebben, arriveerden de zeven Oostendse vissersvaartuigen in Mar del Plata (Argentinië), van waaruit zij heden ten dage nog steeds regelmatig ter visvangst uitvaren, tezamen met de hogervermelde, eerder uitgeweken vissersschepen O.314, O.205 en N.739.

(Vervolg volgende blz.)

Dat het onze Oostendse vissers aldaar naar den vleze gaat, blijkt wel uit het feit dat de meesten onder hen reeds wat grond kochten en bezig zijn er zich een eigen huis te bouwen.

De toekomst ligt voor hen wijd open. Immers, Argentinië is een rijk land met voor zijn kust onmetelijk rijke, en misschien wel de rijkste visgronden ter wereld.

Weer zal het de Oostendse durfkracht en visserijkennis zijn die, ver in de vreemde, het hare zal bijdragen ter oplossing van het nijpend wereld-voedselprobleem.

De toekomst der vissershaven

De ligging van Oostende op het aardrijkskundig vlak is zeer gunstig omdat zij een afzetgebied bestrijkt, waarvoor een uitstekend verkeersnet ter beschikking staat, zowel voor België als voor de andere Europese landen.

In oktober 1956, betuigde Prins Alexander zijn grote genegenheid voor de vissersbevolking door zijn aanwezigheid bij de viering van het vijftigjarig bestaan van het Koninklijk Werk „Ibis”.



Het instituut „Helena en Isabella Godtschalck”.

Dit Koninklijk Werk van de visserij, opgericht ten jare 1906 door Z.K.H. Prins Albert, later Koning Albert, ten gunste van de wezen der zee, is toegankelijk voor de weesjongens der Belgische zeelieden. Sinds 1924 is een afdeling gevormd voor de beroepsvorming der leerlingen-vissers, spruitend uit onze vissersmiddens. Het programma der school omvat: het lager en godsdienstig onderwijs, de zeevaart, het breien en herstellen van visnetten, roeien en zwemmen, de visvangst op zee, draadloze telegrafie, het verzorgen alsmede herstellen van scheepsmotoren. Vanaf 14 jaar krijgen de kwekelingen verder praktische opleiding van een motorsloepschool.

Melden we ook nog als een voorbeeld de stichting „Helena en Isabella Godtschalck”, opgericht ten jare 1925, voor de oude zeelieden en vissers. Dit gesticht staat open voor de behoeftige en invalide zeelieden en vissers; man en vrouw worden er ook opgenomen in de daartoe bestemde appartementen. Dit werk verstrekt aan de verpleegden volledig onderhoud en alle nodige zorgen, zoals dit in de huiselijke kring geschiedt.

Benevens voornoemde werken met menslievend karakter, zijn er veel andere inrichtingen sedert de eerste wereldoorlog tot stand gekomen, zoals het Zeewetenschappelijk Instituut, waarvan het werkprogramma omvat: de zee, haar flora en haar fauna, die wetenschappelijk en technisch bestudeerd worden, o.m. door opzoekingskruistochten met het vaartuig „Hinders”, door het Bestuur van het Zeewezen ter beschikking gesteld en waarvan de resultaten in verhandelingen worden medegedeeld.

Ook een dienst voor Hydrografie werd opgericht, wiens bevoegdheid bestaat in het opmaken van hydrografische kaarten, het opzoeken van versperringen in de vaarwaters,

stroomwaarnemingen en studies over het vaststellen van het stroomregime vóór onze kust, de controle der bebakening, het toezicht over de maregrafische posten, het berekenen der karakteristieken van het getij, enz...

Vergeten wij ook niet een Propagandavereniging voor Visverbruik, met inrichting van lessen en spreekbeurten voor het aanleren van de bereiding van vis, alsook de verschillende Bonden die zich speciaal bezighouden met de verdediging van de belangen van onze Zeevisserij. Bij al deze ter bevordering van het zeevisserijbedrijf opgerichte milieus dienen gevoegd: degelijk georganiseerde diensten van de Zeevaartpolitie, Onderzoeksraad voor de Zeevaart, een wachtschip voor de visserij, een paritair Comité voor de Zeevisserij, een Comité voor lectuur op zee en onderlinge zeeverzekeringsmaatschappijen. Verder een flink geoutilleerde aanvoerhaven, bestuurd door een bekwaam gemeentelijk personeel, een moderne vloot met bemanningen van goede reputatie die voor niets achteruitdeinzen, een gunstig afzetgebied en dank zij eveneens de taaierheid en de schranderheid van onze geniale scheepsreders, van een energiek handelskorps en bovenal het noeste werk van duizenden koppen onverschrokken vissers met knappe, ervaren kapiteins en stuurlui, zullen de Oostendse vissershaven steeds doen bloeien!

Hulde aan onze visserij

Maar vergeten wij het nooit! Heeft de zee ons veel voorspoed verzekerd, ze heeft ons ook ontelbare dierbare levens gekost en families in de ellende gedompeld. Aan die zeehelden, aan die moedige wroeters-slachtoffers, moet de ganse Natie immer erkentelijk blijven!

We mogen ons dan ook in zekere mate verheugen in het feit, dat enkele toegewijde mensen door de stichting van lokale verenigingen een blijvende hulde aan die dapperen der zee willen in stand houden, nl. de „Verenigde Vismijnvrienden” en „Het Loze Vissertje”. Deze laatste vereniging werd 50 jaar geleden opgericht op initiatief van wijlen Koning Leopold II, die tijdens een reis naar Zweden een soortgelijke vereniging in ogschouw had kunnen nemen en dewelke een diepe indruk bij de doorluchtige Vorst had verwekt.

Verder dient ook aangestipt, als bijzondere hulde aan de vissers en aan de zee, de plechtigheid der jaarlijkse Zeewijding met Ommegang.

(wordt vervolgd)

VERKEERDE MONTAGE

In onze twee jongste nummers is, tijdens de montage, een fout gebeurd. In de overloop van de ene week naar de andere, werd midden in de zinsnede geknipt, zodat dit inderdaad wel een verward beeld geeft. Daarom herhalen wij hier voor alle duidelijkheid nogmaals de bewuste passage:

Wat later in 1936, werd het Brandarisdok gedempt; dit was in het jaar 1900 gegraven en verwezenlijkte de aansluiting van het eerste handelsdok met de afleidingsvaart die reeds in 1820 gegraven werd. Het Brandarisdok diende hoofdzakelijk voor het meren der opliggende of tijdelijk niet-varende vissersvaartuigen, maar werd met de oprichting van de nieuwe vissershaven overbodig en zonder nut. Thans wordt op dezelfde plaats de nieuwe vak- en hotelschool gebouwd.

VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

ZEEROVER (1)

De maand van „zotten April”, die z'n naam niet gestolen heeft, was ook op zee niet te genieten. Een keer dat ze in 't Noordoosten zit kan de harde, koude bries weken en wel maanden blazen. Voor de visserij op de Oostkust van Engeland is het nu niet precies het gedroomde weer, maar het belet ons niet de dagelijkse taak naar behoren uit te oefenen.

We hebben erger gezien. En 't heeft trouwens de KG. 12 ook niet belet aan zeeroverij te doen. 't Bloed kruipt waar 't niet kan lopen, zegt 't spreekwoord.

Waar ziet men beter dan op zee, dat de zee van iedereen is? De eindeloosheid onder de grote hemelkoepel hecht geen geloof aan 's mensens beperkingen. En die onder dit geweld in 't zweet zijns aanschijs aan de kost komt, geloof er ook niet aan.

En ook in 't latijn zegt men zo schoon, dat de zee van alleman is: *Usus maris publicus, et proprietas nullus!*

En eksplikeert de schipper-reder in ontroerende maar Nederlandse bevoordingen: „dat hij geen kwaad heeft gedaan”. Met de eelte hand op het ruwe zeemanshart...

En we kunnen hem daarin volgen, maar de tijd van de romantiek is definitief voorbij. We kunnen nog wel even dromen van de vrijheid ter zee, maar meer dan ooit staan tussen droom en werkelijkheid wetten en praktische bezwaren!

ZEEROVER (2)

Afgemeten tegen de dagelijkse onverbiddeijkheid van het grote beroep, in de eenzaamheid onder Gods grote koepel, is de ontvoering van de mariniers een moment van dolle pret allicht. Kortom, de betrekkelijkheid van de dingen. Maar zo ziet de brede hand van de wet dat niet. Wetten zijn er om nageleefd te worden.

Soms zegt men dat ze er zijn om omzeild te worden en daar schijnen de Denen in Europees verband wel werk van te willen maken.

Als ge de vrijheid van de grote vlakke gewend zijt, dat is het duidelijk dat de haven en zeker achter de sluis, wel een gevangenis moet lijken. We nemen aan, dat die vliegende hollander, na een tijdje veilig en wel opgeborgen te zijn geweest achter 't visserssas te Oostende, wel twee keer zal nadenken vooraleer nog eens mariniers te gaan ontvoeren!

BLOMMETJE

De onderlinge visafslag kreeg van 't Visserijblad een blometje. „'t Gaat allemaal veel beter als 't in privé handen berust”, zegt 't blad, dan als de staat of stad er zich gaat mee bezighouden.

Zo gaat dat inderdaad zolang alles goed gaat, zei de Scharter, maar reders trekken er gauw hun handjes vanaf wanneer er geen goeie winst meer zit in hulder schip. Zo ook voor andere zaken, die dan wel door openbare diensten moeten worden uitgevoerd.

Maar die zullen zich wel nooit met de zeevisserij bezighouden, waarmee we dan bedoelen, het „grote werk”. Duidelijk heeft 't Visserijblad gelijk wanneer ze meent dat de administratieve diensten een remmende werking hebben op de vlotte uitvoering van 't zeevisserijleven.

AFSCHEID (1)

Reder Georges Rabaey, 75 jaar oud, ging ter ziele! Een leven en een loopbaan in de Vlaamse zeevisserij. Een fameuse bijdrage aan de ontwikkeling van de zeevisserijtechniek.

De Franse treiler „Cité d' Aleth” verging met man en muis, 10 werkers van de zee eensklaps van het toneel verdwenen door het vastslaan van de boel. Steeds maar wordt gezocht naar een waarborg, een garantie, een systeem, om automatisch en heel rap een boel te doen vieren. Een eindeloos vraagstuk dat bij ons maar al te goed gekend is.

Eindeloos vraagstuk samen met het probleem van de zwemvest. Inderdaad volstaat het niet een zwemvest te dragen wanneer een drenkeling na enkele minuten reeds gedoemd is te sterven door onderkoeling.

Matroos Mallefeydt ging over boord.

De zee blijft een harde minnares.

AFSCHEID (2)

En „Nonkel Lowie”, Louis Vanderwal uit het befaamde nest van de „Wolle's” uit Oostende, hebben we in de loop van de laatste maand ook begraven. Zijn broers Gusten, Pier, Albert en Free Wolle waren hem allang geleden voorafgegaan voor de laatste grote reis.

Terwijl de jeugd speelde op de voetpaden van de Conterdam, is hij vertrokken. Hij zou wel even om brood gaan op de hoek en een „patteetje” meebrengen voor bij de koffie.

En toen is hij omvergevallen, op het voetpad.

„Dat gebeurt wel eens ...” zei hij nog troostend tegen zijn kleindochter, die verschrikt toegelopen kwam.

Dat was het afscheid, definitief!

Een paar reizen naar IJsland met zijn grote broer Gusten. Maar de zee, op zee, die vertrouwde hij niet, al was hij van 't zout doordrenkt. Maar leven zonder de zee dat kon toch ook niet. Een hele leven lang in de vismijn. De ton riekt altijd naar de haring. Een hele leven lang in 't hart van 't visserijwezen.

Kalm, bezadigd, noest en ijver. Een heel lang - en toch 'n kort - leven in de vis.

De laatste tijd doofde zijn (zelfgerolde) sigaret wel eens tussen zijn vingers en hij was ook erg zwijgzaam geworden.

Hij moet nu beslist in de schoonste vismijn van 't hiernamaals een job hebben gevonden. Na zovele jaren wist hij wel wat gutten was, en koppen en zouten en fileren.

Dan hebben de kinderen hun spelletjes voortgezet.

Op 't voetpad. „Dat gebeurt wel eens ...”

GELUK (1)

Een vijfendertig meter lange Nederlandse treiler overkwam het angstaanjagende gebeuren van een torpedo in de korre. Die dan nog ontplofte ook! Of die daar even geluk hebben gehad aan boord. Het schip is niet gezonken en werd niet opvallend zwaar beschadigd. Toch werd het vervolgens door de zeevaartinspectie afgekeurd.

Als we nagaan hoe dikwijls wij alhier bommen en mijnen in de korre krijgen, dan houden we toch even ons oude hart vast, koude rillingen lopen over onze arme, door fleuricijn geteisterde rug.

Die waagt wint zegt het spreekwoord, maar we blijven toch liever een beetje uit de buurt van de gebieden, die door de „Berichten aan Zeevarenden” werden bekendgemaakt als gevaarlijk. En tóch, daar is wellicht een visje meer te vangen. *Entre les deux, mon coeur balance...!*

GELUK (2)

't Visserijblad relativeerde zijn mening over de stortplaatsen en vuilnisbelten rondom de Oostendse haven door even te verwijzen naar de berichten uit de Duitse visserijwereld. In Hamburg gaat het immers ook al niet veel beter.

Geruststellend nieuws, dat evenwel niet veel verandert aan de toestand. Er zijn van die minima, die we moeten kunnen aanvaarden in onze maatschappij.

We lazen ook in „Het Visserijblad” van de laatste maand, dat de Britten de tongenvisserij in de Ierse zee en het Kanaal moeten stoppen. De Hollanders zouden daar evenwel aan overbevissing doen. Het bloed kruipt waar het niet lopen kan...!

Tegenwoordig bepalen de kwota hoelang er mag gevist worden. 't Wordt dus gewoon strijd tussen biologen en hun computers en de rederijen met hun nijverheid. Op weg naar het gepaste compromis.

Wij gaan ondertussen deze maand weer om kreeftjes naar de Kreeftenput en dan verkopen we niet meer in de mijn van Zeebrugge maar in Oostende.

Dat de Britten op zoek zijn naar nieuwe visserijwegen en daarbij hun gewillig oog hebben laten vallen op de rijke kreeftengronden, east of Lowesoft en Grimsby?

We doen stiltejes voort maar stellen toch vast, dat we hard moeten knokken om aan onze trekken te komen. Soms met geluk!

We lezen ook nog dat een meneer Van der Meer, geboren in 1945, directeur van Visserij is geworden bij het Ministerie van Landbouw in Nederland. In de administraties als aan boord van de schepen worden de stuurlui alsmaar jonger. Of zouden wij alsmaar ouder worden?

De evolutie van de Oostendse handelskamer: boeiende lektuur van tussen Petit Paris en 't Hazegras. Achter die tekst zullen verbeeldingrijke lezers de tijd van Siesen Keun, Treeze d'Hollander en Fikken Rokkenschietter van de groenselwinkel in de Fregatstraat kunnen terugvinden.

(Vervolg volgende blz.)

BESPAREN

De laatste maand lazten we ook in ons eigen lijfblad, dat de schepen beter zouden verkopen in eigen land dan dit in Groot-Brittannië te doen omdat daarmee toch veel werk in eigen streek verloren gaat.

Toch weet iedereen ook, dat er goed kan gevaren worden wanneer men z'n vis in kløeke ponden kan omzetten en het traject naar de visgrond kan verkorten, kwestie van de dure brandstof te besparen.

Anderzijds schijnt het nu wel duidelijk dat visbakkerijen geen overlopende propaganda meer zijn voor de vis maar een handig middelje voor politiekers en eigen reclame!

De zee kan mensen scheiden maar ze brengt ze ook bij mekaar. De grote feestelijkheid, de happening van de maand was onbetwistbaar de inhuldiging van Oostende's nieuw werf S.C.A.P.

Hoge koppen wiens droom steeds door de zee is bewoond. Het was koud maar 't is altijd koud voor wiens hart niet door het avontuur wordt verwarmd. De zee brengt mensen tot elkaar.

De geduldige tijd had gepoogd de oude werf, treurig overschot van een menselijke vergissing met een tapijt van vriendelijk gras te beleggen. Een andere baas, een van de new wave is gekomen, de grote schoonmaak werd gedaan en een nieuwe slip gebouwd.

Een nieuwe lente, een nieuw geluid.

„Yesterday was but a dream”.

Een kiel werd gelegd.

De hele dynastie van 't vlaamse visserijwezen was present, de beau-monde was aanwezig bij de geboorte van een nieuwe treiler. De kroonprins, met de vitaliteit van een Bengaalse tijger, had van pure pret zijn beste hoed, zijn beau brummel, opgezet.

Er ist zu alt um nur zu spielen

Zu jung um ohne wunch zu sein...!

De ene plant de boom, de andere plukt de pruimen.

En dan hebben we op de geboorte gedronken, hoog het hart, hoog het glas.

Conform aan de traditie, weinig dames. Geen „visscherinnetjes” met voorschot en kaketuutjes en kloefen, maar heerlijke geplatineerde, vlaamse elegantie op hoge hakken wiens rokken door de kille zeebries werden opgewaaid.

Zalf voor zere ogen, een schittering tussen allemaal die sombere hoge (grijze) koppen en hun oratische watervallen.

Une tranche de vie.

Wij hebben op de geboorte gedronken. Wie zal door de willekeur van het toeval, het grote avontuur aan boord van dit nieuwe vaartuig meemaken?

Wie worden hier de kampioenen?

Welke geestdrift en welk lijden werden hier gereserveerd aan hen die door een beweging van het hart onweerstaanbaar naar de zee werden gelokt?

Het kruim, zij die het waar moeten maken op de grote vlakke, de kampioenen van de zee, waren afwezig.

De grote afwezigen, zoals altijd.

En onze baas, met een hoed op?

Dat was nu eens geen zicht.



Neem de magnesium
daar waar hij is

Natuurlijk gashoudend mineraal water,
één der rijkste aan magnesium

GROTE DEENSE HARINGPUFVISSERIJ

En dan spreken biologen van de noodzakelijkheid van een kwota

Van het herstel van de haringstocks en de goede haringjaarklassen nemen de kleine Deense kotters het hunne van om massa's jonge éénjarige haring te gaan vissen voor vismeeldoelinden. Dit is natuurlijk niet toegelaten, maar wie zal deze vele kleine kustvissersvaartuigen tegen houden?

De éénjarige haring, die met tienduizenden tonnen weggevoerd wordt, is amper tien cm lang. De betrokken Deense vloot gaat officieel op spratvisserij, maar vermits er niet zoveel sprat meer zit, is het praktisch al kleine haring die in het net terecht komt.

In de spratvisserij is een bijvangst aan haring van hoogstens 10% toegelaten, maar hier zijn de verhoudingen omgekeerd en is de bijvangst over de 80% zo deze al niet de 90% bereikt. En wie controleert dat? Waar zijn die Europese controleurs?

Deze pufvisserij op de zeer jonge haring is door elkeen gekend en ook te Brussel, maar niemand doet er iets aan. We herinneren ons nog, dat enkele jaren terug in een reportage van Fishing-News een bijdrage verscheen over het wegvissen in het Kattegat en Skagerak door de Deense kleine kotters van duizenden tonnen jonge haring, op een ogenblik, dat er nog een volledi-

ge vangstverbod op de haring in de Noordzee heerste.

De door de Denen in het Kattegat en Skagerak weggevoerde jonge haring voor vismeeldoelinden is dezelfde haring die later uitzwermt naar de centrale en noordelijke Noordzee.

Het is duidelijk dat, vooral de Britten, aan het wegvissen van betrokken jonge haring geen boodschap hadden en Fishing-News dit toen ook, overvloedig met foto's geïllustreerd in hun weekblad aanklaagde. Dit alles zonder gevolg.

De Denen trekken het zich niet aan en ook nu niet. In bepaalde middens zoekt men thans reeds naar uitvluchten om de Deense visserij, zo niet goed te keuren, dan toch stilzwijgend te laten gebeuren, omdat er anders te veel haring in de Noordzee zou komen te zitten en de afslagen overrompeld zouden worden met een totale inzinking van de haringprijs als gevolg.

Indien dit inderdaad zo zou worden, dan kunnen we niets anders dan van een slecht E.E.G.-beheer spreken. Te grote haringklassen is inderdaad niet alleen het gevolg van gunstige omstandigheden voor de ontwikkeling van de haringlarven, maar eveneens en wel in de eerste plaats, van een te groot haringbestand. Men had dus een paar jaar eerder de visserij op de

haring moeten toelaten, met een geleidelijke opvoering van de kwota.

Dat de vismeelindustrie in Denemarken moet in stand gehouden worden omdat het hier over grote belangen gaat, moet in feite toch ondergeschikt gemaakt worden aan het algemeen belang en aan de door de E.E.G. uitgevaardigde reglementen.

Men moet geen visbestand gedurende jaren gaan beschermen en op een groot peil brengen om een bepaald land toe te laten aan massale pufvisserij op jonge éénjarige haring te kunnen doen.

Een goed beheer van de haringstand kan toch op andere manieren gebeuren en houdt niet in, dat er voor een pufvisserij op kleine haring van een tiental centimeter lengte, moet gezorgd worden, om het „enfant terrible” van de E.E.G. niet voor het hoofd te stoten of ter wille te zijn.

Anderzijds tast men de geloofwaardigheid van de E.E.G. aan met het gedogen van een onwetige pufvisserij op de zeer kleine haring.

Ook zullen we maar over de doeltreffendheid van de sinds enkele maanden benoemde E.E.G.-inspecteurs zwijgen. We hebben er vroeger reeds op gewezen dat dit een lachtertje wordt.

„HET VISSERIJBLAD”

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Opnieuw een „gebroken” week met maandag geen verkoop maar toch een meer dan behoorlijke drukte in de Oostendse vismijn.

Vrijdag kregen we een redelijke aanvoer die toch vooral bestond uit gul van één span. Die zorgden voor ruim 1.000 bennen en hadden daarmee genoeg om ieder een stuk over het miljoen te besommen.

Laten we niet te hoog van de toren blazen, toch is het zo dat het de laatste weken beter gaat met onze gulvissers. De vangst is er en ook de prijs is renderend.

Die prijs ging vrijdag zelfs in stijgende lijn. Voor pladijs betoonden vooral de Nederlandse kopers belangstelling; dat was ook dinsdag zo toen een viertal van die vangsten aangevoerd werden.

De grootste vangst was voor de Z.185 die een opbrengst bereikte van 1,6 miljoen met rond de 600 bennen. Schol ging van de hand aan een prijs die rond de 50 fr. het kg. schommelde met de kleinere sortering als duurste. De „platen” bleven rond de 45 fr. schommelen terwijl voor iek en derde slag tussen 50 en 56 fr. betaald werd.

Zeer goede prijzen voor kabeljauw en gul. Bij een inzet van de markt aan 82 fr. werd nadien tot 112 fr. betaald voor één kilo kabeljauw, prijs die nadien weer terugviel tot 108 fr. De gulsorteringen „3” kregen rond de 80 fr. en zelfs tot meer dan 90 fr., de andere soorten tussen 55 en 70 fr.

Ook wijting bleef in trek met de kleine sortering schommelend tussen 28 en 46 fr. en de grote tussen 60 en 76 fr. Zelfs wijting van de kreeftenput werd dit keer verkocht.

Een aanvoer van rond de 280 bennen kreeftjes uit twee vangsten. De prijs voor de grote sortering lag tussen 105 en 170 fr., de kleine sortering werd verkocht tussen 45 en 95 fr., ook al volgens de kwaliteit. Geen meevaler dus voor de kreeftenvangers, wat wel enigszins mocht verwacht worden bij een stijgende aanvoer en de Plechtige Kommuniefesten en Pinksteren voorbij.

Tong is zeer schaars geworden, de prijs van alle sorteringen is meteen gestegen waarbij voor bloktong en driekwartsortering tot 330 fr. betaald werd. Grote tarbot kreeg tussen 320 en 348 fr., de andere sortering tussen 200 en 280 fr. Staartvis werd verkocht tussen 140 en 280 fr.

Steenschol was de tegenvaller van de week, middensortering viel terug tot 60 fr. en minder, de grote sortering zakte van 135 fr. naar 90 fr. Rog is schaars en duur gebleven terwijl ook soorten als haai, rode knorhaan en hondshaai erg weinig aangevoerd werden.

Voor garnaal werd zaterdag een erg hoge prijs betaald; er was toen trouwens maar één klein vangstje op de markt en hiervoor werd 409 fr. het kg. betaald. De volgende dagen werden meer normale maar toch nog erg goede prijzen genoteerd waarbij dinsdag tussen 220 en 245 fr. betaald werd. De vangsten blijven ondertussen zeer klein.

VRIJDAG 8 JUNI 1984

dag.	vis	tong	fr.
NOORDZEE			
O.232/285	14	1.100	— 2.535.522

NOORD					
O.303	13	220	—	585.562	
O.33	12	200	—	727.877	
KREEFTENPUT					
O.306	13	50	2.500	678.563	

DINSDAG 12 JUNI 1984

NOORD					
Z.185	14	600	—	1.698.469	
O.274	14	270	—	645.561	
O.127	14	300	—	696.771	
O.114	14	350	—	849.686	
KREEFTENPUT					
O.123	13	30	3.000	373.776	
Z.569	13	40	3.200	521.855	
WEST					
N.708	12	130	—	465.615	
N.719	12	120	—	457.192	
O.206	12	140	—	468.499	
O.134	12	160	—	590.407	
O.309	12	170	—	583.613	
KANAAL					
Z.583	16	160	300	873.189	
Z.196	15	100	1.000	779.997	

WOENSDAG 13 JUNI 1984

WEST					
O.141	13	120	—	420.730	
Z.296	8	100	1.000	616.706	
Z.596	10	120	1.000	656.880	
KREEFTENPUT					
O.26	12	30	4.000	436.352	

Verwachtingen

MAANDAG 18 JUNI

WEST: O.35 - O.118 - N.3 - N.752 - O.108
KANAAL: O.518
KREEFTENPUT: N.597 - N.723
NOORDZEE: O.135/O.275 (vermoedelijk)

DINSDAG 19 JUNI

NOORDZEE: O.128/O.279 - O.318
KANAAL: Z.499
WEST: Z.502 - N.45

WOENSDAG 20 JUNI

WEST: N.709
KANAAL: O.83 (vermoedelijk)
NOORDZEE: O.243/N.706 (vermoedelijk)

ZEEBRUGGE

DINSDAG 12 JUNI 1984

Z.27	W	900	150	14	940.393
Z.176	N	100	200	13	886.040
Z.53	W	700	150	11	1.055.655
Z.189	W	1.200	180	10	683.860
Z.78	KN	2.800	260	16	1.920.578
Z.408	KRP		105	10	453.005
K.55	K	100	40	3	148.140
K.582	KRP		70		432.520
Z.510	KRP		150		598.230
Z.30	W	1.200	300		1.765.848

WOENSDAG 13 JUNI 1984

Z.315	N	290	12		49.532
Z.48	W	400	400	15	98.344
Z.559	KRP		115	8	462.081
Z.89	W	100	160	13	108.742

Z.507	W	600	80	12	370.010
Z.321	W	600	60	12	42.501
Z.474	K	700	30	3	250.256

NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 JUNI 1984

VIS					
N.512		128 kg.			26.722 fr.
N.720		163 kg.			23.317 fr.
N.736		263 kg.			26.829 fr.
N.590		620 kg.			39.495 fr.
N.52		3.221 kg.			537.413 fr.
N.172		3.223 kg.			214.042 fr.

Op de vrijdagmarkt losten twee Westvaartuigen en vier kustvaartuigen samen ongeveer 7.600 kg tong, dit voor een bruto-waarde van 867.818 fr. In ruime mate werd er tong, varia en Westvis aangevoerd. Zodoende konden de winkeliers ruimschoots hun assortiment aanvullen, dit met het oogmerk op het Pinksterweekende. Tong nr. 1 kreeg 238 à 246 fr./kg en tong nr. 2 274 à 285 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 302 à 311 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 302 à 312 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 274 à 286 fr./kg en kleine tong 186 à 194 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 390 à 408 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 296 à 328 fr./kg, varia tegen 180 à 230 fr./kg en griet tegen 185 à 290 fr./kg. Staartvis werd tegen 248 à 326 fr./kg geboekt, zonneviss tegen 239 à 254 fr./kg en tongchar tegen 72 à 164 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 4000 à 4250 fr. de ben op, middenslag- of drielingpladijs tegen 3500 à 3750 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5300 à 5500 fr. de ben geveild en gul tegen 3500 à 5000 fr. de ben. Voor vlaswijting werd 3600 à 4000 fr. de ben bekomen en voor kongel 40 à 45 fr./kg. Grote wijting noteerde men tegen 3100 à 3260 fr. de ben en kleine wijting tegen 1700 à 1850 fr. de ben. Er werd voor grote zandschar 1850 à 2200 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1250 à 1400 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4400 à 4600 fr. de ben aan de koper gebracht, tilten tegen 3800 à 4100 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3500 à 3750 fr. de ben en katrog tegen 2500 à 3000 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 3000 à 3200 fr. de ben neergepend, voor zee- of zandhaai 1250 à 1700 fr. de ben en voor zeehond 2100 à 2300 fr. de ben. Rode soldaten werden tegen 4250 à 4500 fr. de ben aangekocht, robaard tegen 80 à 90 fr./kg en knorhaan tegen 900 à 1300 fr. de ben. Alle geboekte prijsnoteringen kenden een forse stijging in vergelijking met de prijzen op de woensdagmarkt geboekt. Vanwege de handelaars werd een ruime belangstelling waargenomen en alle bekomen marktprijzen konden duur genoemd worden.

DINSDAG 12 JUNI 1984

VIS					
N.720		199 kg.			32.743 fr.
N.590		270 kg.			22.153 fr.
N.736		248 kg.			48.528 fr.
N.52		983 kg.			70.784 fr.
N.346		1.496 kg.			106.703 fr.
N.88		166 kg.			29.488 fr.
N.349		253 kg.			34.330 fr.

Op de dinsdagmarkt losten zes kustvaartuigen en één vaartuig van de West hun vangst. Tong

nr. 1 kreeg 228 à 236 fr./kg en tong nr. 2 254 à 260 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 308 à 318 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 304 à 320 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 286 à 294 fr./kg en kleine tong 218 à 228 fr./kg. Voor grote tarbot werd 264 à 288 fr./kg geboekt, voor middenslag tarbot 222 à 280 fr./kg, voor varia 180 à 230 fr./kg en voor griet 214 à 280 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3500 à 4000 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 3300 à 3600 fr. de ben en visjes tegen 1500 à 1700 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 5300 à 6000 fr. de ben opgetekend, voor gul 3400 à 5000 fr. de ben en voor kongel 45 à 50 fr./kg. Grote wijting werd tegen 3650 à 4200 fr. de ben geboekt en kleine wijting tegen 1700 à 1900 fr. e ben. De grote zandschar werd tegen 2100 à 2250 fr. de ben genoteerd en de kleine zandschar tegen 1500 à 1650 fr. de ben. Tongschar haalde 85 à 176 fr./kg, robaard 96 à 100 fr./kg en knorhaan 1600 à 2300 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4250 à 4750 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4250 à 4500 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3800 à 4250 fr. de ben en katrog tegen 3000 à 3250 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kreeg 2900 à 3200 fr. de ben, zee- of zandhaai 1100 à 1450 fr. de ben en zeehond 2700 à 2900 fr. de ben.

WOENSDAG 13 JUNI 1984

VIS			
N.752	2.342 kg.	123.760 fr.	
N.720	162 kg.	21.846 fr.	
N.88	175 kg.	20.830 fr.	
N.575	1.104 kg.	91.177 fr.	
N.700	407 kg.	46.767 fr.	
N.788	132 kg.	25.771 fr.	
N.22	241 kg.	41.355 fr.	
N.512	627 kg.	77.249 fr.	

GARNAAL			
N.782	79 kg.	23.305 fr.	

Een vaartuig van de West en zeven kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Voor tong nr. 1 werd 228 à 236 fr./kg betaald en voor tong nr. 2 236 à 244 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 250 à 265 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 262 à 266 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 255 à 265 fr./kg en kleine tong 180 à 190 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 360 à 380 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 230 à 290 fr./kg, varia tegen 170 à 210 fr./kg en griet tegen 190 à 260 fr./kg. Staartvis werd tegen 270 à 286 fr./kg geboekt, zonnevis tegen 254 à 340 fr./kg, tongschar tegen 75 à 126 fr./kg, rode soldaten tegen 80 à 86 fr./kg en robaard tegen 80 à 85 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3000 à 3500 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of middenslag pladijs

3000 à 3300 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw haalde 4600 à 4900 fr. de ben en gul 4400 à 4700 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 4000 à 4050 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1950 à 2200 fr. de ben. Moerrog boekte men aan 3600 tot 3700 fr. de ben, tilten aan 3250 tot 3400 fr. de ben, scherpstaarten aan 3500 à 3700 fr. de ben en katrog aan 2600 tot 2900 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekam 2750 à 2900 fr. de ben, zee- of zandhaai 500 à 800 fr. de ben en zeehond 1250 à 1700 fr. de ben.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
8 juni	6		7.618	867.818
12 juni	7		3.615	344.729
13 juni	8		5.190	448.755

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
13 juni	1		79	23.305	295	295

WEST-DUISSLAND

■ De propaganda voor meer visverbruik in West-Duitsland kreeg een stootje vanwege het ministerkabinet toen men er tafelde met uitsluitend visgerechten. Uitverkoren visgerecht voor de Bondskanselier Kohl was daarbij gepocheerde schelvis met mosterdsaus. Er kwamen ook maatjesharing en vissalade bij te pas.

■ West-Duitsland betreft heel wat filets van pladijs uit Nederland. Hiertoe behoren zeker de pladijs die de Nederlanders ook in de Belgische afslagen opkopen of laten opkopen. Dat wil zeggen dat de Nederlandse visverwerkingsbedrijven aan de Belgische aanvoer winnen, in plaats dat het onze visverwerkingsbedrijven zijn die ter plaatse de, door onze treilers aangebrachte vis bewerken en naar West-Duitsland sturen. Men heeft inderdaad heel wat meer aan de verkoop van afgewerkte producten dan aan de verkoop van het niet verwerkt produkt. Mag men hieruit een tekort aan handelsgeest vanwege onze grootkopers verwijten?

VISZWENDELAAR KRIJGT REKENING TE BETALEN

Een zekere Donaat Vanneste uit Rekkem werd zo pas door de rechtbank te Brussel veroordeeld tot 4 jaar cel en 6.000 fr. boete en een ter beschikkingstelling van de regering voor een duur van tien jaar. Deze zware rekening kreeg hij aangeboden vanwege zijn oplichterijen. De man gaf zich herhaaldelijk uit als groothandelaar in vis en als dusdanig bestelde hij duizenden kg. vis in Nederland die hij achteraf niet betaalde. Op deze manier kan hij zijn vis goedkoop afzetten en was dan ook bij vele restaurants en viswinkels graag gezien. Om afrekeningen aan de B.T.W.-administratie, de Sociale Zekerheid, de belastingen en dergelijke meer, bekommerde hij zich niet. Voor de buitenwereld pocht hij met zijn firma „Anaconda Corporation” met zetel op het eiland Jersey vanwaar hij zogezegd

zijn vis betrok. Hij liep echter tegen de lamp met de affaire van de rottende vis te Strombeek-Bever waar het gerecht verplicht werd in te grijpen. Hij werd toen aangehouden en zijn vele oplichterijen kwamen aan het licht. Van zodra hij, na beëindiging van het gerechtelijk onderzoek voorlopig vrij gelaten werd, begon hij echter opnieuw met zijn zwendel, waardoor heel wat eerlijke vishandelaars geschaad werden. Gezien zijn onverbetterlijkheid meende de rechter hem, na de beëindiging van zijn straf, nog tien jaar ter beschikking van de regering te moeten stellen, dat wil zeggen dat Vanneste opgesloten blijft onder een mild regiem. Of dit hem echter beter zal maken is beslist een vraagteken. Ondertussen is de vishandel gelukkig van een creatuur verlost die deze handel in een kwalijk daglicht stelde.

GETIJEN TE OOSTENDE

JUNI

15 vrijdag	0157	447	0832	039
	1416	437	2102	016
16 zaterdag	0242	444	0910	049
	1437	434	2145	014
17 zondag	0326	436	0949	053
	1540	426	2226	012
18 maandag	0412	423	1030	055
	1622	412	2309	012
19 dinsdag	0456	407	1114	057
	1707	396	2334	019
20 woensdag	0543	392	—	—
	1754	380	1203	064
LK 21 donderdag	0635	382	0043	033
	1850	369	1258	076
22 vrijdag	0733	377	0138	051
	1951	363	1400	087
23 zaterdag	0834	378	0239	067
	2054	365	1505	093
24 zondag	0934	383	0341	074
	2152	373	1608	091
25 maandag	1029	391	0441	073
	2244	385	1705	082
26 dinsdag	1118	400	0531	066
	2330	399	1753	070
27 woensdag	1159	410	0612	057
	—	—	1836	059
28 donderdag	0011	415	0652	050
	1236	421	1915	048
NM 29 vrijdag	0051	431	0730	043
	1314	432	1957	035
30 zaterdag	0133	444	0811	036
	1355	440	2041	020

JULI

1 zondag	0218	452	0855	030
	1439	444	2130	005
2 maandag	0308	455	0942	026
	1526	443	2221	-008
3 dinsdag	0359	452	1033	026
	1618	438	2314	-015
4 woensdag	0453	446	1125	032
	1710	430	—	—
EK 5 donderdag	0551	437	0009	-012
	1807	420	1219	045

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	11 juni	12 juni	13 juni
Lappen	232	247	235 240
Grote	240	247	245 255
3/4	282	300	240 254
Bloktongen	287	304	244 253
Vóór-kleine .....	.....	.....	215 222
Kleine	239	245	195 204
Slips	240	.....	185

ZEEBRUGGE

Grote	241	248	236	240
Bloktongen	238	240	248	253
Fruittongen	282	310	264	282
Schone kleine	265	297	207	229
Kleine	208	222	204	208
Tout petit	173	195	185	189
Slips	164	181	179	182

NIEUWPOORT

Tong I	228	236	228	236
Tong II	254	260	236	244
Tong III	308	318	260	265
Tong IV	304	320	262	266
Tong V	286	294	255	265
Kleine tongen	218	228	180	190

PLADIJS

OOSTENDE

	11 juni	12 juni	13 juni
Platen	45	49	48 52
lek (groot-klein) ..	51	55	44 53
Derde slag	52	54	41 53
Platjes	26	30	26 28

ZEEBRUGGE

I	58	64	42	45
II	46	54	43	46
III	50	56	42	44
IV	25	27	25	27
V .....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	70	80	60	70
Platjes	30	34	26	34
Drielingen	66	72	60	66

4.500 KG. BETON EN IJZEREN KETTING IN HET NET VAN DE O.190

De O.190 van reder Desmit Lucien kreeg in de vroege morgen van vrijdag 1 juni, een bijzonder zware vracht in één zijner netten. Het was onmogelijk om dit aan boord te winden, nadat men reeds meer dan 5 uur lang gewerkt had om het net ter hoogte van het vaartuig te krijgen. Daar was men echter verplicht het net met het gevaarte zijdelings langs boord hangend in het water mede te slepen, hopend, dat men bij het binnenkomen van de haven met de vracht niet aan de grond zou komen. Voor schipper-eigenaar Lucien Desmit was het eveneens onmogelijk op eigen kracht naar binnen te komen omdat de kans te groot was om de, deels onder het vaartuig hangend net, in de schroef te krijgen, tenzij hij het net afkapt.

Er werd dan ook beroep gedaan op de O.538 van zijn schoonbroeder om de O.190 naar de haven van Oostende op te slepen. Het „vrachtje”, dat later een betonnen blok van bijna 3 ton bleek te zijn met een ijzeren ketting en een gewicht van 1,5 ton verbonden en gebruikt om een boei aan vast te leggen, werd door het net opgeschept 2,5 mijl uit de kust en 1/2 mijl west van de buitenstroombank.

Bij het binnenlopen van de haven vreesde de schipper een ogenblik, dat het gevaarte dat zijdelings onder zijn vaartuig hing, in het slijk zou vastkomen, maar men slaagde er toch in zonder kleerscheuren ter hoogte van het sas van de vismijn te komen. Daar heeft een zware kraan van de „Noordzee” de blok beton en de ketting kunnen ophalen en op de kade leggen. Intussen was het Loodswezen reeds verwittigd en de loodsboot „Zeearend” heeft nog dezelfde namiddag 1 juni de betonnen blok en de ketting komen weghalen.

Al met al één dag verlet voor de O.190, die nog maar pas in zee was, evenals voor de O.538,

terwijl daar nog een opsleping bij te pas kwam. Anderzijds mogen we ons toch wel een paar vragen stellen. Inderdaad was de boei reeds dagen geleden afgedrukt en ook het Loodswezen was hiervan op de hoogte. Het Loodswezen heeft wel een nieuwe boei in zee gelegd en hiervoor een andere betonblok voorzien van een nieuwe ketting gebruikt maar had, volgens de vissers, de verloren gegane blok beton en de ketting moeten opzoeken en aan wal brengen, of anders de visserij verwittigd moeten hebben van de vermoedelijke ligplaats van de verloren gegane betonnen blok en ketting.

De vraag stelt zich nu natuurlijk wie de schade door de O.190 en de O.538 opgelopen, kwa vis-verlet en opsleping, zal vergoeden. Ongevallen veroorzaakt aan of met vistuig zijn niet verzekerd. Het Loodswezen zou hierin dus dienen tussen te komen. In elk geval heeft de reder van de O.190 recht op een vergoeding voor het binnen brengen van de blok beton en de ketting die toch een zekere waarde vertegenwoordigen. Wellicht kan hiermede hun opgelopen schade enigszins vergoed worden. Eerste vereiste hieromtrent is dus de waardebepaling van het geredde getuig.

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: WAT BEHELST EEN AKTE REGELING OVEREENKOMST VOORAFGAAND DE ECHTSCHEIDING BIJ ONDERLINGE TOESTEMMING?

ANTWOORD:

De akte omvat:

- Het akkoord dat de echtgenoten hebben gesloten over de verdeling van hun goederen. Zij zijn hierin volkomen vrij en moeten geen rekening houden met de bepalingen van hun huwelijkskontraat. Naast de concrete verdeling van de meubelen, huisraad en gelden bevat het akkoord ook een regeling over de bijdrage in de bestaande en toekomstige schulden (nog te verwachten belastingen).
- De overeenkomst over de volgende punten opgesomd in de wet:
 - afzonderlijke verblijfplaats van de echtgenoten tijdens de proefperiode;
 - het bezoekrecht;
 - de bijdrage van elk der echtgenoten in het onderhoud en de opvoeding van de kinderen;
 - het bedrag van de eventuele uitkering tot onderhoud te betalen door de ene echtgenoot aan de andere.

Deze overeenkomst kan in principe niet gewijzigd worden tijdens de procedure. Het is slechts mogelijk wanneer de belangen van de kinderen dit vereisen.

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



Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK

IBIS

prk 000-0207440-54

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	11/6	11/6	12/6	12/6	12/6	12/6	13/6	13/6	13/6	13/6	13/6	12/6	12/6	13/6	13/6	
Tarbot groot	324	243	347	383	345	359	343	355	264	288	360	380		
Tarbot middel	277	318	289	309	275	300	295	317	222	280	230	290		
Tarbot klein	197	231	269	274	245	260	195	276	.....	.....	.....	.....
Griet groot	240	260	250	332	270	273	284	314	214	280	190	260		
Griet middel	207	225	284	275	260	265	270	288	.....	.....	.....	.....
Griet klein	165	180	199	207	155	205	178	184	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot		
Schelvis middel		
Schelvis klein	41	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote		
Heek middel		
Heek klein	18	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom		
Leng	50	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	77	86	.....	.....	89	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	107	.....	.....	.....	97	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	84	106	.....	.....	97	.....	.....	.....	85	95	72	74		
Tilten	78	100	58	64	83	.....	83	.....	85	90	65	68		
Scherpstaart	75	92	104	125	55	85	90	.....	76	85	70	74		
Halve Mans	45	98	47	64	60	.....	50	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	20	24	42	54	.....	.....	46	49	.....	.....	.....	.....
Katrog	36	40	19	.....	26	28	60	65	52	58		
Kabeljauw	82	112	67	76	97	115	74	81	105	120	92	98		
Gul (groot)	83	96	70	72	83	103	72	79	100	.....	92	98		
Gul (middel)	78	88	57	62	90	.....	70	74	68	.....	88	94		
Gul (klein)	27	66	.....	.....	49	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	135	282	139	297	182	282	157	311	.....	.....	270	286		
Wijting groot	70	76	59	62	57	70	64	70	73	84	80	81		
Wijting klein	28	46	28	34	24	32	18	32	34	38	39	47		
Schar	18	23	16	19	19	26	17	19	32	45	25	38		
Steenschol	12	136	16	98	28	139	24	104	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	48	.....	46	54	63	.....	.....	.....	22	29	10	16		
Hondshaai	40	46	.....	.....	31	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	58	64	55	58		
Pieterman		
Makreel		
Horsmakreel		
Zeekreeft		
Schaat		
Zeebaars (klipvis)		
Kongeraal	24	38	.....	.....	38	.....	.....	.....	40	45	40	45		
Schartong	21	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85	176	75	126		
Volle haring		
IJle haring		
Haringshaai	26	31	29	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk		
Heilbot	300	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur		
Koolvis		
Zeewolf		
Pollak	71	86	78	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	254	340		
Koningsvis		
Vlaswijting		
Zeeduivel		
Schotse schol		
Zeehond	14	19	.....	.....	17	19	54	58	25	34		
Bot	10	16	10	15		
Rode Poon (roobaard)	40	65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96	100	80	85		
Grauwe poon (knorhaan)	24	28	12	.....	17	.....	14	.....	32	46	35	45		
Rode knorhaan	40	121	.....	.....	41	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten		

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 4 juni** werd aangevoerd: 8.205 kg tong; 141 kisten tarbot en griet; 35 kisten schelvis; 163 kisten wijting; 1.010 kisten schol; 644 kisten kabeljauw; 66 kisten schar en 295 kisten diversen. Vanuit de Ierse zee werd 4.925 kg. tong per container aangevoerd.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 18,72; tarbot 18,84-15,66; grote tong 13,54-11,47; grootmiddel tong 13,10-10,79; kleinmiddel tong 12,47-11,82; tong één 12,65-11,87; tong twee 12,19-11,48. Ierse zeetong eveneens per 1 kg.: grote 12,08-11,05; grootmiddel 12,09-10,65; kleinmiddel 11,33-10,75; éénen 11,60-11,10; tweeën 11,25-10-87.

Per 40 kg.:

tarbot 718-372; griet 540-300; kabeljauw één 238-202; kabeljauw twee 160-152; kabeljauw drie 152-116; kabeljauw vier 144-76; kabeljauw vijf 144-76; koolvis drie 90; koolvis twee 140; schelvis drie 132; schelvis vier 124-82; schol één 168-140; schol twee 170-150; schol drie 146-130; schol vier 110-56; schar 77-38; wijting vier 122-88; makreel twee 100.

De besommingen waren:

KW 11 f 43.800; KW 25 f 65.800; KW 34 f 49.200; KW 36 f 34.500; KW 45 f 72.200; KW 88 f 16.100; KW 113 f 14.700; KW 145 f 17.600; KW 152 f 3.900; KW 189 f 25.200; UK 1 f 7.700; VD 24 + VD 54 f 7.600; IJM 3 + IJM 27 35.900; IJM 44 f 23.800; IJM 154 f 17.500.

Aan de **dinsdagmarkt van 5 juni** werd aangevoerd: 880 kg tong; 13 kisten tarbot en griet; 63 kisten wijting; 127 kisten kabeljauw; 71 kisten schol; 38 kisten schar en 98 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 14,64-13,89; grootmiddel tong 13,10-12,21; kleinmiddel tong 13,45-11,94; tong één 12,95-12,10; tong twee 13,16-10,86; zalm 17,60;

Per 40 kg.:

tarbot 700-344; griet 521-284; kabeljauw drie 190-174; kabeljauw vier 174; kabeljauw vijf 164-82; schol twee 190; schol drie 152-130; schol vier 86-69; wijting vier 130-104; schar 84-30; bot

36-30; rode poon drie 172-55; horsmakreel 55-28.

De besommingen waren:

HD 71 f 2.000; VD 6 f 2.400; VD 18 f 3.000; VD 19 + VD 73 f 13.100; VD 54 + VD 24 f 7.500; VD 53 f 2.600; WR 71 f 2.100; WR 88 f 3.600; WR 98 f 2.950; WR 138 f 3.100.

Aan de **woensdagmarkt van 6 juni** werd aangevoerd: 560 kg tong; 34 kisten tarbot en griet; 220 kisten wijting; 271 kisten kabeljauw; 12 kisten schelvis; 486 kisten schol; 152 kisten schar; 1 kist makreel en 296 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 15,27; tarbot 18,94-17,80; grote tong 14,80-13,84; grootmiddel tong 12,56-12,27; kleinmiddel tong 12,13-11,42; tong één 12,94-11,67; tong twee 12,45-11,48.

Per 40 kg.:

kleine kreeft 176; steenbolk 52-48; S. Jacobs-schelpen, tarbot 694-252; griet 516-276; kabeljauw één 260-120; kabeljauw twee 224-124; kabeljauw drie 196-122; kabeljauw vier 154-124; kabeljauw vijf 154-84; schelvis vier 90-88; schol één 158-144; schol twee 155-122; schol drie 164-114; schol vier 86-43,30; wijting vier 114-57; schar 40-38; makreel twee 132; bot 35-30; rode poon twee en drie 162-66; horsmakreel 38-10; mullets 572-208; wolf 125; poontjes 40-23; haai 146-124.

De besommingen waren:

KW 77 f 20.500; VD 19 en VD 73 f 12.400; VD 6 f 1.900; VD 20 f 1.500; VD 24 + VD 54 f 7.500; VD 53 f 5.800; WR 34 f 6.800; WR 42 f 24.700; WR 71 f 1.600; WR 88 f 2.400; WR 98 f 2.500; WR 138 f 3.700; YE 25 f 1.600, en verder één Engels vaartuig, de PH 399, met 49.500 aan besomming.

Aan de **vrijdagmarkt van 8 juni** werd aangevoerd: 3.990 kg tong; 132 kisten tarbot en griet; 819 kisten kabeljauw; 3 kisten koolvis; 23 kisten schelvis; 295 kisten wijting; 588 kisten schol; 90 kisten schar; 3 kisten makreel en 269 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 18,11-17,51; grote tong 15,54-13,69; grootmiddel tong 12,98-12,01; kleinmiddel tong 12,34-11,63; tong één 12,20-10,31; tong twee 11,93-10,68; zalm 17,83-9,53.

Per 40 kg.:

krabbepoten 140; roggen 124; steenbolk 70-60; leng 172-90; hammen met kop 276-136; tong-schar 289-132; mullets 632-418; krab 52; schar-tong 92-88; wolf 158-140; haai 144; poontjes 31-26; tarbot 684-321; griet 144; kabeljauw één 252-150; kabeljauw twee 216-138; kabeljauw drie 190-124; kabeljauw vier 162-124; kabeljauw vijf 160-82; schelvis drie 142-130; schelvis vier 81-54; koolvis drie 102; makreel twee 94-24; wijting vier 124-80; schar 70-30; bot 30-26; horsmakreel 23-15; rode poon één 172; rode poon twee 190-172; rode poon drie 172-57.

De besommingen waren:

KW 12 f 2.600; KW 35 f 48.200; KW 45 f 45.700; KW 77 f 10.100; KW 106 f 18.600; KW 152 f 17.300; UK 28 f 15.600; VD 18 f 4.500; VD 19 + VD 73 f 10.200; VD 20 f 1.500; VD 24 + VD 54 f 13.600; VD 243 f 1.000; WR 71 f 1.700; WR 138 f 1.750; YE 25 f 1.000; IJM 18 f 2.300; IJM 154 f 26.400; verder één Goedereeder en twee Texelaars met een gezamenlijke besomming van f 90.000.

GOEDEREDE

DONDERDAG 7 JUNI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	142	1.961	13,81
Tong gm	482	6.576	13,64
Tong km	566	6.723	11,88
Tong I	642	7.424	11,56
Tong II	974	10.969	11,26
Tarbot I	166	3.117	18,78
Tarbot II	77	1.244	16,15
Tarbot III	188	2.386	12,69
Tarbot IV	156	1.441	9,24
Tarbot afw	3	18	6,01
Griet I	68	927	13,63
Griet II	238	1.807	7,59
Schol 1 (G)	75	296	3,95
Schol 2 (G)	285	1.151	4,04
Schol 3 (G)	893	3.027	3,39
Schol 4 (G)	1.365	2.765	2,03
Kab 2 (G)	17	86	5,04
Kab 3 (G)	75	386	5,15
Kab 4 (G)	120	561	4,68
Kab 5 (G)	1.572	3.382	2,15
Wijt. 3 (G)	483	1.745	3,61
Schar 1/D	1.286	1.400	1,09
Poon gr	30	54	1,81
Poon 1	188	419	2,23
Poon 2	437	425	0,97
Rog II	2	5	2,50
Bot	6.694	5.788	0,86
Tongschar	1	4	4,39
Schol 1 (O)	114	454	3,98
Schol 2 (O)	662	2.717	4,10
Schol 3 (O)	2.631	8.830	3,36
Schol 4 (O)	5.374	10.062	1,87
Krab	115	172	1,50
Inktvis W	20	159	7,96
Inktvis ZW	67	120	1,79
Steenbolk	139	216	1,55
Mullen	11	64	5,83
Hammen	1	13	12,50
Paling	1	11	11,03
Diversen	3.116	22.121	7,10
Garn. Bnl.	597	7.601	7,10
TOTAAL	30.073	118.628	

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van --/06 t.e.m. --/06-1984

Door 109 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
54.266 kg.	Tong	f 633.467,17	van f 11,67
20.049 kg.	Tarbot	f 218.211,66	van f 10,88
105.735 kg.	Schol	f 262.041,91	van f 2,48
38.730 kg.	Kabeljauw	f 99.285,77	van f 2,56
6.490 kg.	Griet	f 62.216,83	van f 9,59
22.350 kg.	Schar	f 24.107,17	van f 1,08
5.575 kg.	Wijting	f 9.940,16	van f 1,78
235.793 kg.	Diversen	f 1.433.179,34	
488.988 kg.		f 2.742.390,01	

NEDERLAND

VRIJDAG 8 JUNI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	2.402	36.658	15,26
Tong gm	7.704	97.625	12,67
Tong km	8.176	94.585	11,57
Tong I	7.410	85.465	11,53
Tong II	3.282	36.496	11,12
Tarbot I	2.370	40.820	17,22
Tarbot II	1.266	18.778	14,83
Tarbot III	2.372	27.212	11,48
Tarbot IV	1.711	14.258	8,33
Tarbot afw	318	2.601	8,18
Griet I	587	8.058	13,73
Griet II	1.623	12.826	7,90
Schol 4 (G)	11.930	21.256	1,78
Kab 1 (G)	240	922	3,84
Kab 2 (G)	2.903	10.156	3,50
Kab 3 (G)	6.798	22.771	3,35
Kab 4 (G)	5.982	18.973	3,17
Kab 5 (G)	15.251	28.219	1,85
Kab (afw)	19	10	0,50
Wijt. 3 (G)	9.638	18.425	1,91
Schar 1/D	11.934	10.633	0,89
Makr. III	10	18	1,78
Poon gr	402	540	1,34
Poon 1	2.469	3.588	1,45
Poon 2	4.140	3.281	0,79
Poon Zw	16	7	0,41
Rog I	76	393	5,18
Rog II	322	1.326	4,12
Koolv. (1) 11	23	2,12	
Schel. 3 (G)	10	36	5,59
Bot	2.405	1.854	0,77
Zalm-Forél	2	30	15,10
Tongschar	308	1.470	4,77
Schol 1 (O)	1.296	4.998	3,86
Schol 2 (O)	8.094	31.005	3,83
Schol 3 (O)	44.692	127.839	2,86
Schol 4 (O)	51.678	56.177	1,09
Haai + P	488	1.768	3,62
Krab	306	506	1,65
Inktvis W	141	1.444	10,24
Inktvis ZW	55	150	2,73
Steenbolk	4.975	6.552	1,32
Mullen	683	2.937	4,30
Hammen	18	236	13,12
Paling	10	42	4,42
Diversen	30.700	146.215	4,76
Garn. Bnl.	136	1.632	12,00
TOTAAL	257.358	1.000.814	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 3 t.m. 9 juni 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	15.645	12,23
Handels Garnalen	1.518	13,16
Tong	4.786	12,38
Schol	14.718	2,64
Schar	1.676	0,90
Bot	7.738	0,92
Tarbot	288	11,53
Griet	251	8,50
Kabeljauw	675	2,56
Wijting	287	2,02
Zeebaars	208	21,65
Paling	1.313	13,72
Poon	202	2,05
Zee kittens	576	1,86
Steenbolk	58	1,83
Diversen	750	—

BRESKENS

Gemidd. prijs per kg.

1.742 kg. export garnalen	voor f	14,11
3.678 kg. pellerij garnalen	voor f	14,78
1.156 kg. bot	voor f	0,73
2.565 kg. schar	voor f	1,28
13.605 kg. schol	voor f	2,61
4.198 kg. tong	voor f	12,14
1.348 kg. tarbot	voor f	13,66
1.151 kg. griet	voor f	10,06
4.545 kg. kabeljauw	voor f	2,49
1.356 kg. wijting	voor f	1,96
88 kg. rog	voor f	4,96
16 kg. makreel	voor f	1,70
1.825 kg. poon	voor f	1,84
218 kg. haai	voor f	2,12
16 kg. ham	voot f	16,79
93 kg. baars en herder	voor f	20,81
74 kg. tongschar	voor f	5,86
1.927 kg. inktvis	voor f	2,10
342 kg. bolk	voor f	1,51
109 kg. paling	voor f	13,69

VLISSINGEN

VRIJDAG 8 JUNI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.456	22.256	15,29
Tong gm	4.124	53.334	12,93
Tong km	3.953	45.617	11,54
Tong I	4.515	51.951	11,51
Tong II	1.428	15.800	11,06
Tarbot I	1.084	19.048	17,57
Tarbot II	730	11.231	15,39
Tarbot III	1.178	14.075	11,95
Tarbot IV	554	4.891	8,83
Tarbot afw	5	42	8,36
Griet I	1.120	15.302	13,66
Griet II	818	6.841	8,36
Schol 1 (G)	2.146	8.652	4,03
Schol 2 (G)	4.496	16.481	3,67
Schol 3 (G)	14.099	45.279	3,21
Schol 4 (G)	12.875	25.014	1,94
Kab 1 (G)	501	2.464	4,92
Kab 2 (G)	536	2.567	4,79
Kab 3 (G)	1.642	6.573	4,00
Kab 4 (G)	2.845	10.597	3,72
Kab 5 (G)	11.371	21.121	1,86
Wijt. 3 (G)	2.401	6.450	2,69
Wijt. 4 (G)	5.326	7.656	1,44
Schar 1	9.299	12.421	1,34
Tongschr 1	1.107	7.235	6,54
Tongschr II	1.820	7.652	4,20
Zeebaars	55	1.021	18,57
Tng besch.	27	40	1,48
Poon gr	977	3.021	3,09
Poon 1	3.598	5.439	1,51
Poon 2	3.284	1.642	0,50
Rog I	114	598	5,24
Rog II	137	683	4,98
Rog III	277	685	2,47
Koolv. 2 (G)	2	7	3,65
Koolv. 4 (G)	21	75	3,55
Schel. 3 (G)	6	26	4,39
Bot	17.073	12.248	0,72
Schol 2 (O)	6	21	3,43

Haai + P	143	664	4,64
Haai - P	186	96	0,52
Zandhaai	1.036	792	0,76
Inktvis W	387	4.162	10,75
Inktvis ZW	6.985	12.324	1,76
Steenbolk	4.384	4.548	1,04
Mullen	194	1.248	6,43
Kreeft	3	55	18,33
Hammen	117	1.812	15,48
Pieterman	18	100	5,57
Paling	14	195	13,89
Diversen	29.192	129.954	4,45
Krabben	201	288	1,43
Kommeraal	19	68	3,58
H. Makreel	2.813	284	0,10
Zonnevis	27	275	10,19
Krab. poot	61	353	5,79
TOTAAL	162.793	623.393	

LAUWERSOOG

Aan de maandagmarkt verschenen 16 schepen waaronder drie Denen en per vrachtwagen ca. 8.000 kg. tongen van de Duitse kust.

De totale aanvoer op deze dag was ruim 2.600 kisten. De kabeljauw lag steviger in de markt dan vrijdag. Kleine torrengul bracht nu f 1,77 per kg. op, torrengul f 2,91-2,62 en de overige soorten boven de drie gulden.

De laptong liep op tot bijna dertien gulden. Grootmiddel tong werd verkocht voor f 11,12-12,44 per kg. Ook bij de kleinmiddel tongen waren prijs verschillen met opbrengsten van f 10,76 tot f 11,80.

Tong I lag tussen de f 11,40-12 terwijl de slips voor f 11,32-11,62 verhandeld werden. Voor gestripte schol IV bleef de klok op f 2,15-1,85 per kg. staan en voor de grote schol ruim boven de f 3,50.

Door een kabelvisser werd er bijna 4,5 ton schelvis in de markt geplaatst. Naar gelang sortering leverde de schelvis van f 2,53 voor de braadschelvis tot f 2,90 voor de grootmiddel op. Bij de platviskotters was het hoogste resultaat f 76.670 en bij de spanvissers f 69.828.

Dinsdag werden er 1.900 kisten in de markt geplaatst door 13 schepen. Bovendien waren er weer enkele partijtjes tong uit Duitsland. De kabeljauw V liep op tot f 3,16 per kg. Ook de overige soorten lagen ruim boven de drie gulden.

Voor een span met een vangst van 800 kisten kon een resultaat geboekt worden van f 102.000. Woensdag en donderdag werden er op beide dagen ca. 250 kisten ter verkoop aangeboden. Bij deze aanvoer waren ook Denen met tarbot, kabeljauw en tong.

Bijna 6.000 kisten werden er vrijdag gelost, gesorteerd en afgewogen. Deze hoeveelheid werd in de markt geplaatst door 34 schepen. Evenals voorgaande dagen ook nu enkele partijen tong uit Duitsland.

Voor genoemde hoeveelheid waren ruim 3.000 kisten gullen/kabeljauw. Kleine torrengul leverde f 2,22-1,61 per kg. op. Torrengul f 3,30-2,80, middel en grote gul tot f 3,35 per kg. en kabeljauw II van f 3,27-2,60. Gestripte schol IV kon verkocht worden van f 1,91-1,74 en de grovere schol tot bijna vier gulden.

De laptong trok aan van f 13,30-14,80 per kg. Grootmiddel bracht f 11,45-12,44. De kleinmiddel bleef op f 11,40-11,84, tong I f 11,18-11,98

NEDERLAND

en de slip tot f 11,27. Bij de platvissers was het hoogste resultaat f 73.955 en bij de spanvissers f 81.450.

Ook deze week weinig garnalen. Slechts 6.062 kg. pellerijgarnalen werden er ter verkoop aangeboden. De prijs lag tussen f 12,25 en 15,79 hetgeen een gemiddelde weeprijs van f 14,76 per kg. opleverde. Het hoogste resultaat f 9.996 werd behaald voor een vangst van 713 kg.

De weekaanvoer bestond uit 6.062 kg. garnalen en 438.905 kg. vis hetgeen een weekomzet van bijna twee miljoen gulden opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 4/6 t/m 8/6 1984

Pellerij garnalen	6.062 kg.	12,25 - 15,79 per kg.
Tong	55.187 kg.	11,12 - 14,76 per kg.
Tarbot	11.868 kg.	8,60 - 18,07 per kg.
Griet	2.385 kg.	6,50 - 9,87 per kg.
Tongschar	536 kg.	3,50 - 4,56 per kg.
Schol	40.382 kg.	1,52 - 3,95 per kg.
Kabeljauw	211.693 kg.	1,77 - 4,01 per kg.
Wijting	7.480 kg.	1,20 - 2,67 per kg.
Schelvis	8.404 kg.	1,72 - 3,16 per kg.
Schar	8.143 kg.	0,75 - 1,39 per kg.
Bot	13.464 kg.	0,66 - 0,95 per kg.
Poon	5.932 kg.	0,65 - 2,48 per kg.
Heek	395 kg.	3,00 - 5,87 per kg.
Mullets	73 kg.	6,86 - 7,30 per kg.
Inktvis	17 kg.	4,92 - 6,90 per kg.
Zalm	7 kg.	14,15 - 14,17 per kg.
Koolvis	512 kg.	2,38 - 2,76 per kg.
Krab	173 kg.	0,51 - 3,40 per kg.
Steenbolk	73 kg.	0,71 - 1,00 per kg.
Zeewolf	177 kg.	2,31 - 3,67 per kg.
Hamvis	24 kg.	5,15 - 6,00 per kg.
Leng	20 kg.	1,76 - 4,18 per kg.
Diverse soorten zeevis	81.9600,17	- 14,42 per kg.

■ Behalve de nieuwe Nederlandse diepvrieshektreiler „Zeeland” en de even grote nieuwe „Holland” die nog vóór het einde van dit jaar zal worden afgeleverd, is men op een Nederlandse bouwwerf thans bezig aan de bouw van een... honderd-meter nieuwe hekdiepvriestrawler voor de rederij Kwakkelstein die binnen kort haar honderdjarige bestaan viert.

■ De vierdaagse visserijfeesten op Urk zijn weer eens uitgegroeid tot het neusje van de zalm. Deze feestdagen gingen tevens gepaard met een vijfkamp tussen de visserijcholen van Vlissingen, Den Helder, Stellendam, Katwijk en Urk. Urk, eerste Nederlandse vissershaven, was tevens eerste in de vijfkamp, terwijl Den Helder de tweede plaats kon binnenhalen. Het was dus van Urk boven. Ondertussen hebben we kunnen vaststellen, dat men te Urk bovenbest kan vissen, maar als het er op aankomt eveneens bovenbest kan feesten en gelukkig zijn.

■ Niettegenstaande allerlei tegenstrijdige geruchten, blijft de verordening van het Nederlandse Produktschap gehandhaafd dat slechts pladijs (schol) van minstens 27 cm ter afslag mag aangeboden worden. In elk geval zal de uitspraak van de rechtbank welke die overtredingen ter zake te behandelen heeft, namelijk het binnenbrengen van schol tussen 25 en 27 cm., een voorgaande scheppen. De EEG-verordening zelf geeft als onderste maat voor schol die nog mag aangevoerd worden 25 cm. aan. Welke verordening zal de rechtbank volgen, deze van de EEG of de door het Produktschap genomen beslissing.

HOLLANDS GLORIE OF HOLLANDS MISERIE?

In verband met de nieuwe Hollandse diepvries-trawler van de rederij Jaczon, die op het laatst van mei overgedragen werd aan de eigenaars, kan men niet nalaten de vraag te stellen of het hiermede Hollands Glorie of Hollandse Miserie wordt.

Inderdaad gaat het hier over de zoveelste nieuwe ultra moderne hekdiepvriestrawler, de „Sch.24 Zeeland”. Dit schip heeft een lengte van bijna 94 meter en is uitgerust met een hoofdmotor van liefst 5.600 p.k.

Alleen reeds in de brug staat er navigatie-, veiligheids- en opsporingsapparatuur voor een kleine twintig miljoen B.fr.! Per 24 uur bedraagt de invriescapaciteit van de „Zeeland”, zo een 175 ton waartegen de oudere diepvriestrelers met hun 60 ton en zelfs betrekkelijk recente met hun 120 ton invriescapaciteit, toch een heel eind achteruit staan.

Deze grote invriescapaciteit verhoogt natuurlijk de produktiviteit en mede de mogelijkheden tot rentabiliteit van het vaartuig, maar of er voldoende pelagische vis te vangen zal zijn om de band draaiende te houden, is ten slotte de allesomvattende vraag waarom het zal draaien.

Aan boord van de treiler staat een lier met een gewicht van 70 ton (!) met een trekkracht van 40 ton. Ook de afmetingen van de lier zijn voor een trawler uniek, namelijk 14 meter dwars en 4 meter diep.

Voegen we er nog aan toe, dat ook dit jaar nog de „Holland” zal afgeleverd worden, dat een zusterschip is van de „Zeeland” en waarvoor ook een plaatsje onder de zon zal moeten gevonden worden.

De „Zeeland” ziet zich thans verplicht om op de haring, de zomerharing of „Hollandse Nieuwe” te gaan vissen omdat voor het ogenblik de voornaamste makreelvisgronden gesloten zijn.

Dan dus maar op de haring, waarvan Nederland een kwotum in de centrale en noordelijke Noordzee van iets boven de 22 duizend ton toe-

gemeten kreeg. Maar ook de meeste andere grote moderne trawlers zijn op haring uitgevaaren, zodat men zich werkelijk mag afvragen hoelang deze visserij zal duren vooraleer het lakoniek bericht zal afkomen dat het Nederlands kwotum uitgevist en dus uitgeput is.

En wie zal de werkelijke aanvoer controleren? En hoeveel daarvan zal vooraf de zwarte markt ingaan om de officiële cijfers niet te overschrijden?

Dit kan nu ook het geval worden met de makreel waarvan er slechts 37 duizend ton aan Nederland toegewezen is. We weten nu ook wel dat er nog altijd, vooral onder Nederlandse normen, een verschil bestaat tussen toegewezen en opgevangen, maar toch.

Des te meer omdat bepaalde bemanningen onlangs nog weigerden om opnieuw voor een paar maanden de reis naar de Amerikaanse wateren met hun trawler te nemen omdat ze tenslotte slechts het gewaarborgd loon medekregen, daar er verlies geleden was.

Men had de „joint-visserijen” en „verre-visserijen” als een uitlaat aanzien voor de instandhouding en het renderend laten vissen van de te grote Nederlandse trawlervloot.

Wanneer dit figuurlijk in het water valt, dan zou Hollands Glorie wel Hollands Miserie kunnen worden. Anderzijds zijn onze Noorderburen zo'n gewiekste zakenmannen, dat zij het er wellicht toch nog goed zullen afbrengen, hetgeen wij hen van harte wensen. Maar toch kan er ook van het goede teveel zijn.

Om nu naar de „Hollandse Nieuwe” terug te keren, leert ons een eenvoudig rekensommetje, dat een moderne diepvriestrawler als de „Zeeland” bij een gunstige visserij op **veertien dagen tijd op maximum capaciteit**, nagenoeg 1.500 ton verwerkt en/of invriest. Er moeten dus niet te veel van dergelijke trawlers op de „Nieuwe” gaan vissen om het kwotum van 22 duizend ton uit te putten.



De nieuwe bijna 94-meter diepvrieshektreiler aan de kade vóór zijn afvaart waar het een ruime belangstelling genoot. (Foto Stuurboord Visserijeditie).

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NIEUWBOUW OF AANKOOP

NEDERLAND DOET ER IETS AAN

Het is niet de eerste maal dat men in het buitenland de Nederlandse visser met de vinger wijst, omdat deze zich niets zou aantrekken van of zich gelegen laat aan opgelegde viskwota.

Deze kwalijke bekendheid zal wel nog lang blijven hangen. Nochtans doen de Nederlandse autoriteiten er wel iets aan.

Voor wat de nieuwbouw betreft, kan men beroep doen op toelagen van het E.E.G. Oriëntatie- en Garantiefonds voor de Landbouw. Door de E.E.G. worden bepaalde voorwaarden opgelegd om van deze toelagen te kunnen genieten.

Maar ook de betrokken lidstaten kunnen dan nog nationale voorwaarden opleggen. Dit is onder meer het geval in Nederland en dit in overeenkomst met het bedrijfsleven zelf.

Aldus kan de bijdrage voor aankoop of nieuwbouw slechts betrekking hebben op een vaartuig, dat dient ter vervanging van één vaartuig, op het moment van aanvraag, in het bezit van begunstigd zijnde en op diens naam geregistreerd. Dit vaartuig moet minstens 12 jaar oud zijn.

Het te vervangen vaartuig dient door sloop, verkoop buiten de Gemeenschap of door zinken, blijvend aan de communautaire visserij onttrokken te worden. Verder dient het vaartuig, op de dag waarop de verklaring van buiten bedrijfstelling wordt opgemaakt, **sinds minstens één jaar op naam van begunstigde geregistreerd en uitgebaat te zijn en dient volledig eigendom te zijn geweest.**

Tevens dient begunstigde het betrokken vaartuig in die periode regelmatig en bedrijfsmatig uitgebaat te hebben.

Verder zal het motorvermogen van een nieuw vissersvaartuig niet groter mogen zijn dan het motorvermogen van het te vervangen vaartuig. Een uitzondering wordt gemaakt voor de vervanging van garnalenvaartuigen, indien een vergroting van het vermogen van die vaartuigen tot **MAXIMAAL 30 P.K.**, onafgesteld, noodzakelijk is om de kwaliteit van de gevangen garnalen op peil te houden, of vanwege een verbetering van de werk- en leefomstandigheden aan boord.

Onder garnaalvaartuigen wordt dan nog verstaan deze waarmede over de afgelopen drie jaar tenminste 50% van de brutobesomming werd behaald door de aanvoer van garnaal.

De nationale Nederlandse maatregelen ter beperking van de huidige vloot gaan nog verder door de voorwaarde, dat vaartuigen bestemd voor de boomkorvisserij (bokkennisvisserij) op tong en schol, slechts onder de bijdrageregeling vallen indien het maximaal vermogen van de hoofdmotor aanmerkelijk **minder** is dan dat van het te vervangen vaartuig.

Hierbij bedoelt men een vermindering van 25%

en in bijzondere gevallen een vermindering met 20%. De eisen in verband met het motorvermogen hebben zowel betrekking op het geregistreerd vermogen als op het maximale ontwikkelbare vermogen van de oude en van de nieuwe motor.

MODERNISERING EN OMBOUW

Ook doet Nederland hier iets in de zin van beperking. Daar zal modernisering en nieuwbouw slechts betrekking hebben op:

- apparatuur voor een rationele verwerking van de vangst en het sparen van ondermaatse vis, zoals vangstverwerkers. Verder voor strip- en fileermachines.
- systeem voor de kwaliteitsbeheersing van de vangst aan boord, zoals scherfijsmachines, ijsdosering, vriesinstallatie en apparatuur ter bestrijding van bacteriologische besmetting van garnalen.
- apparatuur voor rationalisering zoals elektrische en/of hydraulische nettenrollers, powerblocks, lijnentrek krachtmeters, automatische beugmachines.
- omschakeling met het doel energiekosten te sparen, zoals de wijziging van de visserijtechniek naar die van spanzegen, elektrische visserij op de platvis, omschakeling op zware olie.

Verder moet voor nieuw te bouwen vaartuigen en voor te moderniseren en om te bouwen vaartuigen, een certificaat van deugdelijkheid ten minste voor gebied II (oud) of voor gebied I (nieuw) te zijn afgegeven.

Deze gegevens werden ontleend aan het voorlichtingsblad voor de visserij, van de Directie van Visserij.

Om compleet te zijn moeten wij hier echter wel aan toevoegen, dat ook de E.E.G. reeds een beperkende voorwaarde had geformuleerd, namelijk, dat de aanvragen voor toelagen, rekening moeten houden met de rentabiliteit en met de legale vangstmogelijkheden. Dit is echter een erg vaag begrip en zeker oncontroleerbaar voor de E.E.G. **De verdienste ligt dan ook bij de Nederlandse autoriteiten die hierop ingepikt hebben.**

IJSLAND

■ De grootste aanvoer door een IJslands vaartuig, was deze van de 484 Brt. metende treiler „Gudbjorg” die zo maar eventjes 5.350 ton vis, meestal kabeljauw en gul aanvoerde, hetzij 107 duizend van onze bennen. Hiermede verwezenlijkte dit vaartuig een brutobesomming van ongeveer 143 B.fr. en komt aan de top van de IJslandse treilers.

ALLERLEI

■ De haring bevindt zich op zijn best wanneer deze in de voorzomer rijkelijk aan de in zee, onder invloed van de zon, ontwikkeld plankton en oppervlakte flora heeft kunnen voeden en dit nog niet gebruikt heeft om kuit of melk te vormen. Dus wanneer de haring nog niet begonnen is aan kuit- en/of melkvorming. De haring bezit dan een maximum aan vet, eiwitten en vitale stoffen. Het is de tijd van de zogenaamde maatjesharing. Naderhand verzwakt de kwaliteit van het haringvlees door het vormen van kuit en melk. Op dit ogenblik verliest de haring in optimale voedingstoestand.

■ Ook in Duitsland maakt men zich bedenkingen over de immer groter wordende diepvrieshektreilers, die men in Nederland bouwt. De A.F.Z.-Hamburg vindt hiervoor de naam van „Elefantiasis” passend. We herinneren ons dat het begon met diepvriestrawlers van iets boven de 71 meter, die toen reeds opgang maakten. Toen werd er onder de grote Nederlandse rederijen precies aan een wedstrijd begonnen om langer, groter en krachtiger. De nieuwe treilers „Zeeland” en binnenkort gevolgd door „Holland”, tellen nu reeds 94 meter met motoren van 5.600 Pk, maar ondertussen laat de rederij Kwakkelsteen uit Vlaardingen een 96,50 m bouwen uitgerust met een hoofdmotor van 6000 Pk. Wie wenst er in Nederland ten slotte met de, naar onze mening, bedenkelijke en gevaarlijke eer weg te lopen, om als eerste een meer dan 100 meter vaartuig te laten bouwen?

■ De Denen hebben zich terug een plaats aan de eretafel kunnen voorbehouden wat de toekenning van hun aandeel in de haringkoek betreft. De vraag stelt zich echter hoeveel van het aan hun toegekend haringkwotum naar menselijk verbruik zal gaan en hoeveel naar de vismeelfabrieken. Het verscheidene maal gaan dwarsliggen van Denemarken, heeft dit land zeker wel omliggende baten bijgebracht. Anderzijds menen we, dat België zich te gemakkelijk heeft tevreden gesteld. We hadden zeker genoeg voor onze verouderde vloot, maar besturen is vooruitzien en in het departement van landbouw hoort men reeds over het opleggen van beperkingen in de bokkennisvisserij. Nochtans een fractie van een procentje meer en we hadden heel wat meer ruimte voor modernisering en nieuwbouw. Een fractie van een procentje waarover men wellicht niet zou gevallen zijn.

GROOT-BRITANNIE

■ Ook in de Shetlands werd vorige week de eerste haring aangevoerd. De haring was van gevarieerde kwaliteit en werd aangekocht aan ongeveer 520 fr. de ben, hetzij 10,40 B.fr. het kg. Gemiddeld telde men 7 stuks haring in een kg., hetgeen zeker niet aan de grote kant is. De meeste haring werd opgekocht door visverwerkende bedrijven om deze in te vriezen. De afwezigheid van vreemde faktorijsschepen lag wel aan de basis van de enigszins lage prijs voor de haring. De schepen kregen een individueel contingent haring te vissen toegewezen van 100 ton per veertien dagen. Een overeenkomst tussen de reders kwam tot stand, waarbij de helft van de haringvloot de eerste halve week en de andere helft de twee halve week haring aanvoert, dit om de aanvoer zoveel mogelijk te spreiden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VERENIGDE STATEN

■ Een zeevis-voedingsshow door de regering van de Verenigde Staten ten voordele van de Amerikaanse uitvoerders van zeevis ingericht in het Spaanse Barcelona, heeft buiten verwachting goede resultaten afgeworpen. Deze 5-dagen durende voedingsshow heeft meer dan 10 duizend bezoekers aangetrokken, hoofdzakelijk Spanjaarden, Portugezen en Fransen, met verder in mindere mate, belangstellenden uit andere West-Europese landen. In elk geval was één van de meest concrete resultaten een onmiddellijk gezamenlijk verkooporder van Amerikaanse zeevisserijproducten voor een waarde van 55 miljoen B.fr.

■ Volgens de Amerikaanse vissers, past Canada een soort dumpingsysteem toe om de Amerikaanse markt met hun visproducten te overspoelen. Ook vroeger werd dit reeds beweerd, maar 2 onderzoeken ter zake in de Verenigde Staten konden hierin geen klaarte brengen. Thans wordt een nieuw onderzoek in de Verenigde Staten gevoerd aan het eind waarvan het onderzoek moet besluiten of er maatregelen moeten getroffen worden aan de grenzen tegen de invoer van Canadese zeevisproducten. In elk geval houden de Amerikaanse vissers staande, dat Canada voortdurend de handelsovereenkomsten tussen beide landen overtreedt door dumpingpraktijken en de verkoop van Canadese vis ver beneden de marktprijs van deze in de Verenigde Staten. Deze praktijken gebeuren ook wel in Europa.

■ De grote invoer van garnaal in de Verenigde Staten heeft voor gevolg gehad een prijsinzinking op de eigen markt. Verleden jaar werd er 155 miljoen kg. garnaal ingevoerd waardoor de eigen vissers van de Westkust, die hun verwachtingen op een afslagprijs van rond de 70 fr. het kg. gesteld hadden in het voorjaar 1984, slechts 48 fr. aangeboden kregen. Dat ze dan maar naar hier komen met hun garnaal, want onze Vlaamse garnaal gaat nog altijd in de afslag, boven de 300 fr. het kg, alhoewel het volstaat te melden, dat onze eigen garnaal de fijnst gekende is.

■ De Verenigde Staten hebben hun sancties tegen de Poolse vissersvaartuigen opgeheven, zodat deze weerom in Amerikaanse wateren zullen mogen komen vissen. Het verbod werd reeds een paar jaar geleden uitgevaardigd en was meer gericht tegen de Poolse regering dan tegen de vissers zelf. Reden voor de instelling van het verbod voor de Poolse schepen was het feit van het buiten de wet verklaren van de Poolse vrije vakbonden door de betrokken regering.

FRANKRIJK

■ In Frankrijk worden alom meer vissersvaartuigen gebouwd, van het type rond de 20 meter met een opperstructuur in aluminium. Aluminium vraagt minder onderhoudszorgen en is heel wat lichter, zodat men ook het gasolieverbruik wint. Best is toch maar nog de kat uit de boom kijken en de eventuele kinderziekten van het aluminium op zee in het oog te houden. De vraag stelt zich ook of dit zo bestand is tegen schadegevallen.

■ Te La Rochelle in Frankrijk, heeft de schipper-eigenaar van een vissersvaartuig, gedurende 2 uur de vissershaven geblokkeerd door zijn vaartuig over de breedte van de sluis te gaan leggen en de doorvaart onmogelijk te maken. Reden hiertoe was het beletten van het uitvaren van een vissersvaartuig, waarvan de reder een matroos van zijn eigen vaartuig had afgesnoept en die zonder opzeg te geven overgelopen was. Ten slotte konden de havenautoriteiten de grammoedige schipper-eigenaar er toe bewegen de doorvaart vrij te geven.

IJSLAND

■ Nu dat praktisch ieder jaar de IJslandse regering het kwotum kabeljauw voor de eigen IJslandse visserij terugschroeft, (voor dit jaar 220 duizend ton) komt de plotselinge meervangst aan lodde (capelin) voor de industriële IJslandse visserij zeer gelegen. Voor de eerste 4 maanden van dit jaar werd er reeds 420 duizend ton aangevoerd. In dezelfde periode bracht de IJslandse vissersvloot 84 duizend ton kabeljauw aan en 75 duizend ton bodemvis. Samen toch niet ver beneden de 600 duizend ton voor de eerste 4 maanden van het jaar.

ALLERLEI

■ Sinds 1970 verhoogt de totale wereldaanvoer

van visproducten met ongeveer 1%. Er wordt thans jaarlijks tussen de 77 en 80 miljoen ton aangebracht. Deskundigen van de wereldvoedselorganisatie F.A.O. met zetel te Rome, hebben echter berekend dat, om de toenemende vraag naar vis te voldoen, in het jaar 2000, minstens 100 miljoen ton zou moeten aangevoerd worden. Volgens ons is de vraag niet alleen hoe men de jaarlijkse aanvoer kan opvoeren, maar ook of de aanwezige visstocks een dergelijke jaarlijkse aanvoer kunnen doorstaan.

■ De marconist Harold Cottam die aan boord van het vrachtschip „Carpathia Atlantic” als eerste de noodsignalen van de „Titanic” opving en na van zijn ongelof en verrassing bekomen te zijn, de noodsignalen doorgaf en onmiddellijk naar de plaats van het onheil opstoomde waardoor toch nog 700 mensen konden gered worden, is vorige week op 93-jarige leeftijd gestorven.

NOORWEGEN

■ Het is niet alleen IJsland dat een bijzonder vruchtbaar voorjaar kende in de loddevangst, maar ook Noorwegen, deed het in de blauwe wijting, ten Westen van de Britse Eilanden met de blauwe wijting bijzonder goed. In iets meer dan twee maand werd door de purse-seintreilers, meer dan 200 duizend ton aangevoerd, bijna volledig voor de vismeelfabrieken bestemd.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983 of 1984.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 132 fr. (België)
Verzendingskosten 160 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 132 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1984 - 35 fr.
4. Vismappen, in diverse talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 500 fr. + 95 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 32 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 18 fr. verzendingskosten.
7. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
8. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Wat IJslandvaarders vertelden, door Willem Lanszweert.
Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW + 18 fr. verzendingskosten.
10. Met de Mercator naar de Stille Zuidzee door A. De Bock.
Prijs 330 fr. + 20 fr. BTW + 25 fr. verzendingskosten (België).
+ 75 fr. verzendingskosten (Nederland).

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ In 1983 zijn de Britse reddingsboten 474 maal uitgevaren om bemanningsleden op te halen van in gevaar verkerende vissersvaartuigen. Aangenomen wordt dat aldus 175 levens gered werden en 76 bemanningsleden van boord gehaald werden zonder onmiddellijk in gevaar te verkeren. Verder werd er voor meer dan 400 miljoen aan materiaal en vaartuigen gered.

■ West van de Britse Eilanden hebben de Noorse treilers, in iets meer dan twee maand, zijnde van 15 februari tot 25 april, meer dan 200 duizend ton blauwe wijting gevist, bijna volledig voor vismeeldoeleinden bestemd. Verleden jaar was dit 190 duizend ton, een vermeerdering dus met 10 duizend ton, maar toch nog twintig ton lager dan het rekordjaar 1979.

■ Ook bij de Britten is men aan bezuinigen toe. De plaats van districthoofd van de visserij-inspectie voor het gebied van Newlyn, die thans vakant is, zal waarschijnlijk niet meer ingenomen worden en door het districthoofd van Plymouth uitgeoefend worden. Hiertegen bestaan

in betrokken inspectiemiddens van Newlyn wel bepaalde bezwaren omdat men er beweert dat het voor beide regio's om verschillende visserijen zou gaan en dan ook twee distrikthoofden aangewezen zijn.

■ Rond Lundy-Eiland hebben verleden week Britse lijnvisseren een school speerhaaien ontdekt van 12 op 3 mijl. Eén der lijnvisseren vaartuigen schoot 4 duizend haken uit en haalde hiermede 65 van onze bennen aan boord. Overaanbod deed echter de prijzen zakken en men haalde voor zeer goede kwaliteit slechts duizend fr. de ben van 50 kg.

■ Nadat de afslag in het Schotse Peterhead reeds verscheidene malen de kaap van 1 miljoen pond aanvoerbesomming in een week overschreden heeft, werd verleden week over de kaap van 1,1 miljoen pond, zijnde zowat 88 miljoen B.fr. overschreden. Hier werden er in één enkele week 39.364 van onze bennen van 50 kg. aangevoerd. In een gemiddelde uitgedrukt, is dit een vijfdaagse aanvoer van telkens 10 duizend bennen per dag! Niet te verwonder-

ren dat Peterhead de eerste Schotse haven op jaarbasis kwa visaanvoer, is zowel wat de hoeveelheid als de brutobesomming betreft.

■ Om de aanvoer van vis te stimuleren en ook vissersvaartuigen uit andere havens aan te trekken, hebben de havenautoriteiten van Fleetwood beslist de bemanningsleden hun eigen vis desnoods zelf mogen lossen. Terzelfdertijd werden de dok- en sluisrechten verminderd. Thans worden ook onderhandelingen gevoerd om de sliprechten te verlagen voor de visserij. Gezien een eerder magere seizoensvisserij in de Ierse Zee, hebben deze maatregelen toch niet gegeven wat men er van verwacht heeft.

■ De visaanvoer in Schotse havens bleef in 1983 als in 1982 nagenoeg op hetzelfde peil. In waarde echter overtroffen de gezamenlijke besommingen in de Schotse havens met 14% deze van 1982 zijnde voor een aanvoerbedrag van 13,6 miljard B.fr. Hieronder 190 miljoen B.fr. aanvoer door buitenlandse vissersvaartuigen. Dit laatste cijfer was in 1982 slechts 77 miljoen B.fr., zodat de aanvoerwaarde in 1982 met 2,5 vermenigvuldigde.

■ Een Britse schipper uit Castle Dawn, die in eerste instantie door een Britse rechter veroordeeld werd tot een boete van 640 duizend B.fr. voor het niet verlenen van hulp aan een ander vissersvaartuig, zag deze boete in beroep herleid worden tot 400 duizend B.fr. Toch nog altijd een zware boete. We maken hiervan gebruik om onze vissers er op te wijzen, dat bijstand in nood of in moeilijkheden verkerende vaartuigen nog altijd een wettelijke verplichting is, waaraan men zich, zonder zware gevolgen, niet mag onttrekken, ook al veroorzaakt dit economisch verlies.

■ Door de Britse regering werd aan alle scheepswerven voor vissersvaartuigen een nota verstuurd, waarbij er op gewezen wordt, speciaal te zorgen voor een goede zichtbaarheid van uit het stuurhuis. Inderdaad, aan de hand van vele ongevallen in de visserij op zee werd vastgesteld, dat de zichtbaarheid voor de wachtsman, nog al gehinderd is door de te grote opperstructuur op de voorplecht, met een grote dode hoek voor de neus van het vaartuig. Van een andere kant wordt ook gedacht aan een verhoging van het stuurhuis.

DENEMARKEN

■ In de loop van de maand juli zal de Deense koningin Margaretha het nieuw Noordzeekompleks in Hirtshals officieel openen. Dit kompleks heeft bijna achthonderd miljoen B.fr. gekost, maar is dan ook het compleetste ter wereld. Het is tevens een visserij-onderzoekings en wetenschappelijk centrum met toegepaste wetenschappen. Visserijscholen maken er deel van. Ook wordt er aan vistuigonderzoek gedaan in een glazen dok, zoals dit ook te Hull in Groot-Brittannië gebeurt. Het overbouwde kompleks beslaat 15 duizend m² of vatbaarder uitgedrukt een oppervlakte van 150 op 100 m., dit gelegen in een voorbehouden ruimte van 110 duizend m² of 11 hectaren. Een zeer geslaagd prestige-project voor Denemarken die tevens het belang aantoonde van de visserij voor de Deense economie.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

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 132 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?

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:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.
IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
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 160 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.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ In Groot-Brittannië opent de Tiende Internationale Visserijtentoonstelling „Catch '84" op woensdag 20 juni haar poorten in Aberdeen. Alle standplaatsen zijn uitverkocht met meer dan honderd tentoonstellers. Door de inrichters werden 80 duizend uitnodigingsticketten aan potentiële belangstellenden verstuurd. Alles wijst er op, dat de tentoonstelling een uitzonderlijk succes tegemoet gaat.

■ De afgang van de visserijvloot in de Britse havens van Lowestoft, wordt duidelijk aangetoond door een onlangs vrijgegeven statistiek. De actieve beroepsvisserijvloot is beneden de 20 eenheden gedaald, terwijl dit enkele jaren terug nog 120 was. Een 70-tal vissersvaartuigen werden echter omgebouwd voor dienstverlening op de Noordzee aan de petroleumontginningmaatschappijen en concerns.

■ Bij de Britten is het eveneens opmerkelijk, dat heel wat minder kabeljauw in de Noordzee gevangen en aangevoerd wordt dan het vorig jaar. In de eerste 5 maanden van het jaar werd er 29 duizend ton aangevoerd tegenover 37 duizend ton verleden jaar. Niettegenstaande het te vissen jaarlijks kabeljauwkwotum met 18% verminderd werd tot een 93 duizend ton, ligt men thans reeds op jaarbasis gezien, meer dan 20% onder de toegewezen cijfers. Ook in de Bel-

gische afslagen wordt er beduidend minder kabeljauw aangevoerd, hetgeen zich trouwens even duidelijk in de hoge afslagprijzen manifesteert.

■ In Groot-Brittannië zal er door de Sea Fish Industry Authority ongeveer 27 miljoen B.fr. besteed worden voor een promotiecampagne voor de Noordzeeharing. Voornaamste slogan is „Zo U van vis houdt, houdt ge van haring". Drie weken lang komt er publiciteit op de T.V. telkens met dertig seconden durende sekwenties, waarvoor 24 van de 27 miljoen zal besteed worden. Mooi mede genomen voor de haring, maar men zou zich vooral dienen te wenden tot mensen die geen visverbruikers zijn, want het is toch duidelijk dat, als men een visverbruiker er toe brengt haring te eten, dit dan gewoonlijk ten laste valt van een ander soort die hij anders verbruikt.

■ Ook in Groot-Brittannië beklagt men er zich over, dat er geen geld beschikbaar is voor de geschrapte vaartuigen voor sloop. Zoals bij ons, krijgt men er 30 duizend B.fr. toegewezen per Brt (400 pond per Brt), maar er schijnt geen of te weinig geld voorradig. Boston Deep Sea Fisheries kreeg reeds een bewijs van schrapping voor sloop voor drie van zijn middenslagvaartuigen, voor een gezamenlijke brutotonnage van ongeveer 550 Brt of toch 16,5 miljoen B.fr., maar zag nog altijd geen rode duit. Ook bij ons eigen be-

voegd departement worden er ons dunkens te weinig begrotingsgelden voor schrapping en sloop voorzien, zodat dit eveneens economische en voor de modernisering het grote problemen wordt.

■ Voor goede kwaliteit haring groot van stuk, betalen de kopers in Groot-Brittannië voor de Clyde-haring tot 30 fr. het kg. (1.500 fr. de ben van 50 kg.) Voor zelfde goede kwaliteit maar kleiner van stuk, is de gemiddelde haringprijs echter slechts 15 fr. het kg., hetzij 750 B.fr. de ben. Voor onze haringvissers is het wachten tot oktober voor de haring in het zuidelijk gebied van de Noordzee.

E.E.G.

■ De hernieuwing van de visserijovereenkomst tussen Senegal en de EEG zal dit jaar aan de Gemeenschap 360 miljoen kosten, hetgeen 6 miljoen B.fr. hoger ligt dan verleden jaar. Bijkomend voordeel van de nieuwe overeenkomst voor de Gemeenschap is het feit, dat de vangsten thans niet meer binnen een viermaand periode moeten gebeuren te kiezen tussen 1 april en eind september, maar over een groter periode mag gespreid worden voor deze schepen die hun totale vangst niet in Senegalese havens aanvoeren.

Gullevisssers

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**
onze speciaal „**DUIVELSTERK**" KABEL
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

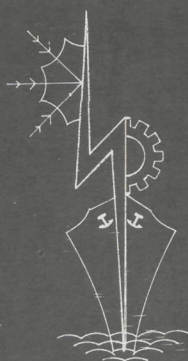
Wendt U tot

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

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

50.33.27

R. 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.

