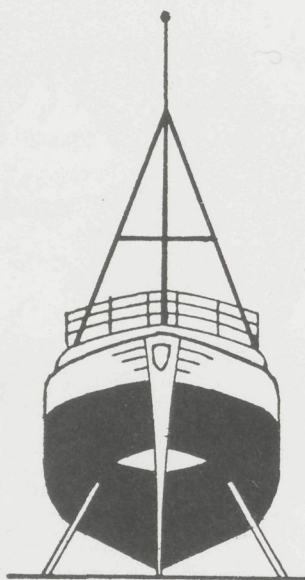

HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 8 JUNI 1984 - NR. 21

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

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 8 juni 1984 – Nr. 21

MOETEN ONZE SCHEEPSWERVEN BINNEN EEN JAAR GESLOTEN WORDEN EN DUIZENDEN RECHTSTREEKS EN ONRECHTSTREEKS WERKLOOS GESTELD?

Is dat de wens van de Rederscentrale met het doel enkele beheerders grote slooppremies zonder te bouwen als geschenk te zien opstrijken?

Men vraagt zich af wat de Rederscentrale bezielt, of wat de bedoelde, geheime bedoelingen zijn van de paar mensen, die het er voor het ogenblik nog voor het zeggen hebben, nadat in hun blaadje openlijk publiciteit gemaakt werd en wordt om de Belgische reders en schippers er toe aan te zetten in het buitenland te verkopen, met vooral de sociale en economische kwalijke gevolgen van dien, En nadat ook reclame gemaakt wordt om in de vreemde te bouwen, heeft men het nu gemunt op de nieuwbouw en de vernieuwing van onze vloot. Dit is het doel, alhoewel het netjes ingekleed wordt om ten minste de schijn te redden.

We kunnen gerust zeggen, dat we nochtans voor het ogenblik een grote oorlog achter liggen op vooral de Nederlanders, die qua modernisering, nieuwbouw en gesofistikeerd opsporings- en vistuig, meer dan een oorlog voor liggen.

De Rederscentrale beschikt toch ook over de statistieken van onze vloot, vooral met betrekking tot de ouderdom van onze vaartuigen?

De statistieken spreken boekdelen. De middenslagtreilers van de eerste golf van nieuwbouw uit de beginjaren zestig, zijn thans hopeeloos verouderd met te kleine motoren, gebrek aan voldoende koelinstallaties, onaangepaste lieren, afwezigheid van spoel-, sorteer-, en ijsmachines en noem maar op.

In het betrokken blaadje voelt men zich zelfs gelukkig dat, in geval de minister van Verkeerswezen zijn goedkeuring zou blijven hechten aan nieuwbouwaanvragen, men toch nog zijn hoop kan stellen op het departement van Landbouw OM HET DE REDERS-EIGENAARS MOEILIK TE MAKEN, wanneer aan nieuwbouw is gedaan tegen de zin van dit departement, (we schreven bijna tegen de zin van de Rederscentrale) een ministerie dat alleen aan kwota denkt maar inzake modernisatie van de techniek best een kijkje zou nemen in het buitenland.

Wel tracht de Rederscentrale te wijzen op het feit, dat zij voorstander waren en zijn van een slooppremie, maar **zonder dat tot vernieuwing** dient overgegaan. Ook dit initiatief heeft een belangrijk persoonlijk tintje, om de voorzitter en enkele in nood verkerende beheerders toe te laten miljoenen op zak te steken voor schepen die economisch niet meer rendeerbaar zijn en gekocht werden voor een appel en een ei, zodat hier redding op die wijze beoogd wordt.

De toekomst zal uitwijzen of dit hier niet bijzonder in het belang zal uitvallen van dus een paar goede bekenden van steller van het artikel in het informatieblaadje met als titel „Naar een Bouwstop”. Voor de zoveelste maal zal de wens hier de vader van de gedachte zijn, maar is het te betreuren dat een redersvereniging zich tot dergelijke foefelingen leent!

Is het prachtig initiatief van de bouw van een moderne scheepswerf te Oostende en de gelukkige werkverschaffing op enkele andere werf, misschien ook al de aanleiding tot het stellen van bewust artikel?

Is het daarom ook, dat dit artikel zo vaag is gehouden met zoveel toepassingen van „bepaalde rekeningen”, „bepaalde p.k.”, „sommige ambtenaren”, „men stuurt aan”.

Anderzijds, indien het departement van Landbouw inderdaad be-
kommerd is om de leefbaarheid van de bestaande vloot, dan is deze leefbaarheid niet te verwezenlijken met oude schepen, met te kleine motoren, met voorbijgestreefde uitrusting en met hopeloze verwijzingen naar kwota welke overal theoretisch bestaan, maar in werkelijkheid nergens gevolgd worden.

Of is men ook hier bereid voor de werkelijkheid en de noodzaak van moderniseren, af te zien? Waar we hoger schreven, dat wellicht het prachtig initiatief van de bouw van een moderne scheepswerf te Oostende, waarvan de initiatiefnemers niet in de pas lopen van de Rederscentrale, de aanleiding van de hetze tegen de nieuwbouw kan zijn, komt de aap werkelijk uit de mouw, waar er in het informatieblaadje gewag gemaakt wordt (tiens, wat een toeval!) dat de reaktie tegen een tijdelijke bouwstop hoofdzakelijk vanuit de scheepsbouw en aanverwante bedrijven zal komen.

Wij vragen ons af welke scheepsbouwers voor een tijdelijke bouwstop zouden te vinden zijn om honderden werknemers en zoveel meer rechtstreeks of onrechtstreeks te werk gestelden naar de werklozensteun te verzenden. In elk geval, wanneer de nieuwbouwers bij de Rederscentrale zullen aansluiten, dan weten zij nu reeds, dat er tegen hun nieuwbouw achter de schermen geageerd werd.

Wat nu de slooppremie betreft, zonder verplichting voor nieuwbouw, noemen wij dit een initiatief, welke **schijnbaar** goed is, maar in werkelijkheid het bedrijf en zij die willen slopen, **maar aan nieuwbouw willen doen**, ten zeerste schaadt. Er zijn nu al geen voldoende scheepskredieten voor slopen voorzien.

Een kleine tiental miljoenen met kans van nog iets bovenop uit de V.O.Z.O.R. of Redersfondspot. Maar ook dit is totaal onvoldoende. De thans voorradige miljoenen zijn juist voldoende voor het uit de vaart nemen en slopen van 400 Brt., hetzij drie gewone middenslagschepen van het eerder kleiner type van elk rond de 130 Brt.(!)

(Vervolg volgende blz.)

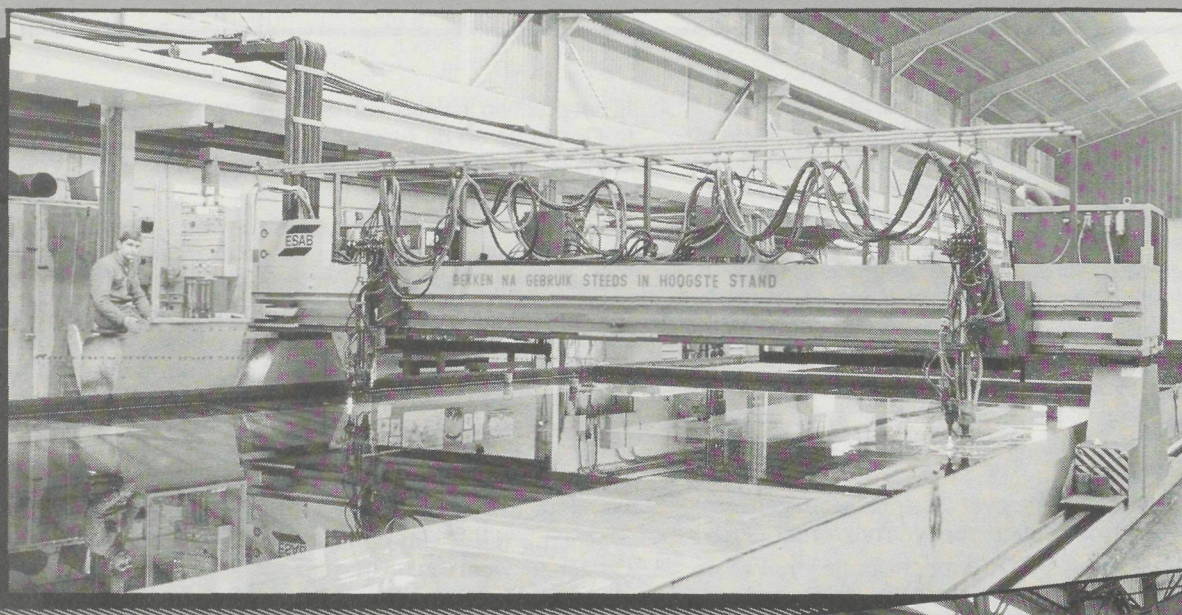
FULTON MARINE, uw partner ook in de visserijsektor.

Vele jaren ervaring in het ontwerp en de bouw van de meest diverse en gesofisticeerde zeeschepen en schepen voor de binnenvaart. Deze know-how stellen wij ook ten dienste van de visserijsektor.

Wij kunnen tegemoetkomen aan alle wensen... van eurokotters tot... de grootste hoogzeetrawlers.

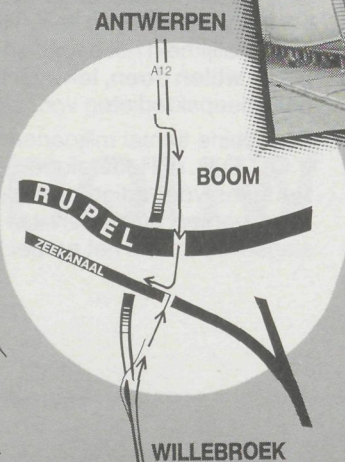
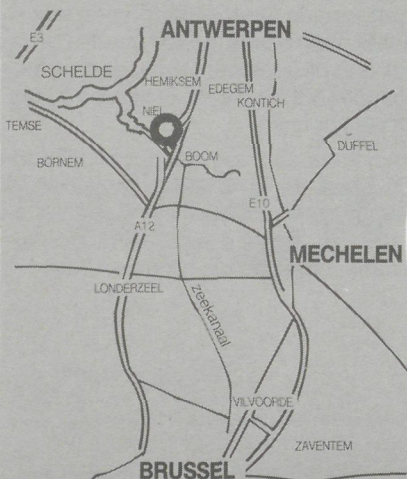
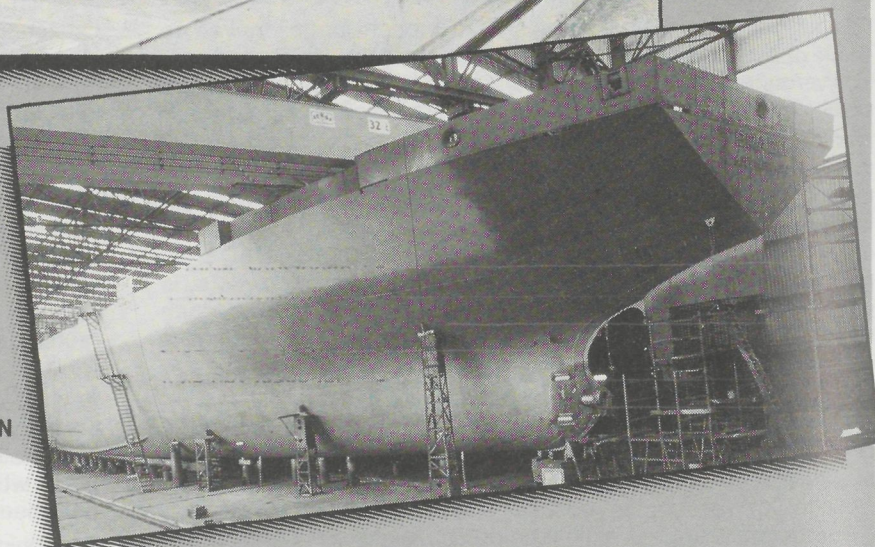
Alles in eigen huis. Vanaf het ontwerp tot de eindafwerking. Eigen computercentrum met numerisch gestuurde brandsnijmachines, geschikt voor alle staalsoorten, roestvrijstaal en aluminium.

Eigen schrijnwerkerij, mechanische werkplaats en buizenfitterij. Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats garandeert U de hoogste kwaliteit van laswerk en een perfecte afwerking van het verfsysteem.



Computergestuurde, numerische brandsnijmachine. Geschikt voor alle staalsoorten.

Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats.



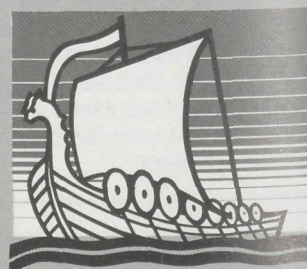
FULTON MARINE N.V.

Lid van de groep Pauwels Int.

B-2658 RUISBROEK/PUURS

Tel. : 03/888.23.91

Tlx : 33041 fulmar b



Hadden de betrokken departementen van Verkeer en Landbouw nu maar „een klein beetje” van hetgeen zo gul en kwistig aan Cocckerill-Sambre toegemeten wordt. De visserij is echter een Vlaamse nijverheid en, zou volgens de toegepaste „maten en gewichten”, honderd maal verder van Brussel liggen dan Luik en Charleroi.

Beperking van de bokkennisserij

Wanneer er een beperking zou gelegd worden op de nieuwbouw, dan zou dit op de bouw van bokkennisersvaartuigen zijn. Landbouw wenst de capaciteit van de bokkennisersvloot te beperken tot 65 duizend p.k.

Als men al de op stapel en nog-niet-op-stapel staande, maar reeds goedgekeurde nieuwbouw samen telt, dan zou men praktisch aan dit cijfer komen. Indien dit inderdaad de fatidieke grens wordt, dan ligt het heil voor nieuwbouw toch nog in vervangingsbouw en in de sloop voor vervanging. Maar zijn het de kwotazorgen die onze visserij moeten bepalen?

Wat dan met onze Noorderburen? Voor de rondvisvisserij nog altijd geen probleem met de nieuwbouw, maar wie bouwt er nu nog een vaartuig van minstens zestig miljoen voor de rondvisvisserij? Algemeen maakt de overtuiging in de visserij opgang, dat alleen de bokkennisserij op platvis (tong, pladijs, schar) nog een kans tot rendabiliteit waarborgt, alhoewel er ook nog plankennisers, vooral dan in Frankrijk aan hun trekken komen, hoofdzakelijk omdat een minder zware motor deze visserij aankan.

Maar wie investeert nu nog in planken- en rondvisvisserij? En wat met de haring, zonder te spreken van onze kustvisserij, die uitsterft en aan wier modernisering alle aandacht dient verleend. Of tellen

de kleinen, die eens de grootheid van onze visserij uitmaakten, ook niet meer?

En hoe doet men dat dan in Nederland, waar nog regelmatig bokkennisers aan de lopende band van stapel lopen, en dit met motoren van liefst rond de 2.400 p.k. voor de veertigmetertype-treiler waar ook hier Landbouw meent dat het bij ons niet mag!

De totale bokkennisersvloot in Nederland zit ver over het haalbare, maar de boer ploegt verder, om het op die manier uit te drukken. Wat mogelijk is bij onze Noorderburen, is het dan weer niet bij ons, en dat noemt men moderniseren en een economische politiek voeren! Of zijn ook onze ambtenaren dan economisch zo achterlijk?

Men zou zeggen, dat wij in een onderontwikkeld land thuis horen. Ondertussen werd voor onze bokkennisers reeds een p.k.-grens uitgevaardigd en mag niet over de 1.200 p.k. gegaan worden. Belachelijk! Zal dit gedeeltelijk opgevangen kunnen worden door meer gebruik te maken van hulpmotoren voor de generatoren, zodat de 1.200 p.k. uitsluitend kan ten dienste gesteld worden van het schroefvermogen?

De nieuwe Nederlandse bokkentrelers hebben in elk geval, benevens hun hoofdmotor van 2.400 p.k., nog een paar hulpmotoren van 300 p.k.! Met de voor de deur staande fantasie E.E.G.-methoden, moeten we ons toch afvragen waar dit zal eindigen en of men daar ook de ideeën van ons ministerie van Landbouw toegedaan is? Wat er ook van zij, we kunnen het toekennen van een slooppremie zonder nieuwbouw, niet bijtreden.

We komen hierop nog terug.

P. Vandenberghie.

INBREUKEN NEDERLANDSE VISSERS IN BELGISCHE TERRITORIALE WATEREN

Onder deze hoofding stelde senator Van den Brouck op 26 april 1984, de hieronder volgende vraag aan de Belgische Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw:

„Men kan weliswaar niet gewagen van een visserijoorlog met Nederland, maar anderzijds kan men evenmin ontkennen dat de inbreuken van Nederlandse vissers binnen onze 12-mijlszone gering zouden zijn.

Daarenboven blijkt het ook niet zo gemakkelijk te zijn de inbreuken vast te stellen, laat staan de vaartuigen te enteren.

Desbetreffend had ik graag van de geachte staatssecretaris vernomen welke specifieke maatregelen werden voorzien om aan deze toestand beter het hoofd te kunnen bieden.

Antwoord: Ingevolge het Beneluxakkoord is het de Nederlandse vissers toegelaten, binnen de Belgische kustwateren, de zeevisserij te beoefenen onder dezelfde voorwaarden als onze vissers.

Die voorwaarden zijn onder meer vastgelegd in de verordening (E.E.G.) nr. 171/63 van de Raad van 25 januari 1983 houdende bepaalde technische maatregelen voor het behoud van de visstanden.

Artikel 14 van die verordening legt beperkingen op voor het gebruik van bepaalde soorten visstapels of vaartuigen binnen de kustwateren.

In het begin van de lente, wanneer de tong onder de kust komt, is dubbele waakzaamheid geboden om de verboden vaartuigen buiten de kustzone te houden.

De Belgische zeemacht oefent gedurende die periode, zowel overdag als 's nachts een intensieve visserij uit. Om die controlemogelijkheden nog te kunnen opvoeren, stelde mijn departement een snel vaartuig ter beschikking van de zeemacht.

Door die opgedreven controle worden en de be-

langen van de kustvisserij en de visstocks beter beschermd.

Het antwoord van de heer staatssecretaris neemt toch eigenlijk met de werkelijkheid een loopje. Inderdaad zijn de middelen waarover onze Zeemacht beschikt om gedurende het tongenseizoen, zowel overdag als des nachts, een intensieve visserijwacht uit te oefenen, te beperkt.

Onze Zeemacht heeft inderdaad ook nog andere taken uit te oefenen. Anderzijds gebeurde het niet zelden, dat de snelle Nederlandse treilers onze mijnnevgers kwa snelheid, uitliepen en

zich aan opbrengen wisten te onttrekken.

De snelle boot die ter beschikking gesteld werd, noemen we liefst een „bootje” dat van windkracht „4” zelfs niet meer kan uitvaren. Dit bootje kon bij goed weder wel vaststellingen doen, maar kwestie van opbrengen, daar kan geen sprake van zijn, zo de vreemde vaartuigen zich hieraan niet wensten te onderwerpen. Elk zijn waarheid.

Is het dus niet mogelijk vóór volgend jaar aan dit euvel te verhelpen, is de vraag welke men zich terecht in de visserij stelt.

ONDERZOEK NAAR ZANDBANKEN IN DE NOORDZEE

Sedert 1976 is een onderzoek aan de gang i.v.m. het zuidelijk bekken van de Noordzee. Dat onderzoek wordt uitgevoerd door de R.U.G. (Rijksuniversiteit van Gent) in samenwerking met de Universiteit van Caen (Frankrijk) en de Polytechnic te London.

Het opzet van dit marine-biologisch onderzoek is meer te vernemen over de wijzigingen die zich voordoen in de zeebodem in betrokken gebied, vooral de zandbanken, en te bepalen wat daarvan de gevolgen kunnen zijn.

Er zijn evenwel problemen van vooral financiële aard gerezen, waardoor men niet continu met die onderzoekingen bezig kan zijn. Toch heeft men er reeds zo'n drie jaar effectief onderzoek opzitten en daarin heeft men ondermeer kunnen vaststellen dat men 400.000 m³ per jaar van de Kwintebank heeft afgegraven.

Dat heeft dan tot de wel verrassende vaststelling geleid, dat het volume van die zandbank nauwelijks is verminderd. Met andere woorden betekent dit, dat de getijdestroom voor een na-

tuurlijke stabilisatie van die zandbank heeft gezorgd door aanvoer van nieuw zand.

In dit verband liet professor G. De Moor zich als volgt uit: „Als wij vaststellen, dat de zandbanken zich verplaatsen dan zal dit zeker gevolgen hebben voor de vaargeulen die de toegang tot onze havens mogelijk maken, terwijl ook de visbestanden zullen veranderen. Op termijn kan ons onderzoek dus wel van belang zijn”, besluit prof. De Moor.

Het is de bedoeling dat, op basis van de gegevens waarover men zal beschikken, men achteraf een soort atlas van de Noordzee zal samenstellen.

Momenteel is het nog te vroeg om reeds met conclusies naar voren te komen maar toch wil het Geologisch Instituut van de Rijksuniversiteit van Gent iets concreets brengen.

Aldus werd een gespecialiseerde tentoonstelling over het zeebodemonderzoek door de jaren heen geopend. Deze tentoonstelling was nog open tot 8 juni.



70.000 FR. VOOR 50 NIEUWE MAATJES

Zoals in andere bijdrage gemeld werden maandag de eerste Hollandse Nieuwe aangevoerd. Onder de massale belangstelling die hiervoor werd opgetekend bevond zich ook de Brugse firma Vanden Abeele (Appetit) die een hoeveelheid maatjes opkocht voor verdere distributie in ons land.

Met de ogen ten hemel gericht voor „hetgeen moet komen” demonstreert een personeelslid van de firma Vanden Abeele hoe lekker de nieuwe maatjes wel zijn. En, wij hebben dat zelf kunnen vaststellen, het is een heuse delicatessen.

Een pikant detail: tijdens de veiling, maandag in de vroege morgen, werd het eerste emmertje met 50 Hollandse Nieuwe geveild voor ... 3.600 gulden en dat komt, in onze munt omgezet, neer op een bedrag van bijna 70.000 fr. Een plaatselijke vishandel sloot deze koop in opdracht van een restaurateur in Den Haag.

Een andere internationale hotelketen bleek bereid tot 580 gulden te betalen voor een emmertje. Nadien daalde de prijs per emmertje tot 300 en 100 gulden; de laagste prijs bleef hangen rond de 35 gulden.



Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK
IBIS

prk 000-0207440-54

KONING BOUDEWIJN BEZOEKT NIEUWPOORTSE VISSERIJ

Sedert enige tijd deden geruchten de ronde dat Z.M. Koning Boudewijn een bezoek zou brengen aan Nieuwpoort, waaronder ook aan de lokale visserij en vismijn.

Thans kregen wij daarvan bevestiging. Het Koninklijk bezoek gaat door op donderdag 14 juni as. Een eerste luik omvat een bloemenhulde door Z.M. Koning Boudewijn aan het standbeeld van wijlen zijn grootvader Koning Albert I en dat n.a.v. de vijftigste verjaardag van het overlijden van Koning Albert.

De tweede fase van het Koninklijk bezoek staat integraal in het teken van de visserij. Daarin zal de Koning zich ondermeer laten voorstellen aan de families van de opvarenden van de O.202 „Pelagus” en de Z.424 „Zeepaard” die tijdens een scheepsramp het leven verloren.

Verder is er een werkvergadering voorzien waaraan benevens overheidspersonen en deskundigen en vertegenwoordigers van de visserijmiddens zullen deelnemen.

Daarop volgt een ontvangst in de stedelijke feestzaal waarbij een zestigtal genodigden, waaronder reders en vissers, aan de Koning zullen voorgesteld worden.

Tot slot zal in Nieuwpoort een maaltijd opgediend worden waarna de Koning zich naar De Panne zal begeven.

Het volledig programma ziet er als volgt uit:

10.15 u.: aankomst van de Koning aan het Koning Albertmuseum, bloemenhulde, schouwing van de troepen, begroeting oud-strijders van de beide wereldoorlogen.

10.35 u.: vertrek naar de stedelijke vismijn.

11.40 u.: in de zaal-zuid van de stedelijke vismijn: onderhoud van de Koning met de familieleden van de op zee omgekomen bemanning van de O.202 en de Z.424, en met de bemanning van de „Vanhaverbeke”, de mijnneveger die aan de opzoekingen naar het wrak van de Z.424 „Zeepaard” deelnam. Daarna werkvergadering, waaraan ook provinciegouverneur Vanneste, de minister van Landbouw en vertegenwoordigers uit het visserijonderwijs zullen deelnemen.

12.15 u.: receptie.

13.14 u.: lunch in Jan Turpin.

14.15 u.: vertrek naar De Panne.

HULDE AAN WIJLEN PASTER PYPE



Naar jaarlijkse traditie werd tijdens het voorbije weekeind hulde gebracht aan de nagedachtenis van wijlen Paster Pype, de „Vader der Visschers”. Op de stedelijke begraafplaats aan de Nieuwpoortsteenweg te Oostende greep deze intieme herdenking plaats. Op bovenstaand beeld worden bloemen neergelegd door ere-stadsontvanger Robert Molleman als voorzitter van het Herdenkingscomitee. Bloemstukken werden eveneens gedeponerd namens het Oostendse stadsbestuur en het Ministerie van Landbouw die vertegenwoordigd was door inspecteur-hoofd van dienst L. Maertens.

OPEN BRIEF AAN KONING BOUDEWIJN

Sire,

Langs de dagbladen hebben wij vernomen, dat U heden donderdag 7 juni te 16 uur op het Koninklijk Paleis te Brussel het bezoek ontving van de heer Georges Mommerency, burgemeester van Nieuwpoort en dat U op donderdag 14 juni a.s. niet alleen een bloemenhulde aan het standbeeld van Uw doorluchtige grootvader Koning Albert, zult brengen, maar u zich tevens hebt laten overhalen om op een daarvoor niet aangewezen ogenblik, in de vismijn van Nieuwpoort voorgesteld te worden aan de familieleden van de twee en een half jaar geleden met de O.202 vergane vissers, zoals aan deze van de Z.424 welke ook in januari hun graf in een zware storm ter zee vonden, de ene te Oostende, de andere te Heist thuishorend, waaraan men daarenboven een zogezegde werkvergadering van deskundigen (?) zal toevoegen.

Het is U bekend dat wij en de visserij, voor het Koninklijk Hof, Uw Vader, Prinses Liliâne, en U, een grote waardering hadden en blijven hebben en de kustvissers zelf verschillende jaren, toen er veel sprot door eigen vloot werd aangevoerd, op het Koninklijk Paleis werden uitgenodigd, om de Koninklijke Familie er de eerste ge-rookte sprotjes aan te bieden, wat de ganse visserij enorm genoeg deed.

Wat ons echter ten zeerste heeft verwonderd is, dat men er thans in gelukt is, U drie dagen vóór de Europese verkiezingen voor een politicus in de persoon van Georges Mommerency, burgemeester van Nieuwpoort, die in al die jaren nooit voor de visserij een voet verzet heeft, te Nieuwpoort ko-

men hulde en belangstelling brengen voor de visserij en onze dierbare overledenen, waar de eigenlijke jaarlijkse hulde plaats had en nu nog te Nieuwpoort plaats heeft op tweede Pinksterdag.

Wij begrijpen niet, hoe iemand van uw omgeving, U daarop niet gewezen heeft, omdat het bij ons weten nooit gebeurd is, dat men het Koninklijk Hof, voor politieke doeleinden heeft willen gebruiken.

Die hulde had eveneens na de verkiezingen kunnen plaats hebben, zowel te Oostende, centraal gelegen en waar de overledenen van de O.202 „Pelagus” thuis hoorden of te Heist, waar het Koninklijk Huis in januari 1984 hulde bracht aan de slachtoffers van de Z.424 met een prachtige bloemenkrans toen de Staats- en Provinciale Overheid en de hele visserij daar de overledenen van de Z.424 herdachten.

Oostende is centraal gelegen, waar ook Europese kandidaten van om het even welke kleur, te wachten staan en Heist-Zeebrugge is onze belangrijkste vissershaven geworden.

Wij verontschuldigen ons U in deze openhartige bewoordingen te hebben neergepend, wat duizenden denken.

We betreuren dat de adviseurs of een adviseur van Uw kabinet, U daarop niet gewezen hebben en U op het verkeerde van die uitnodiging op die dag en deze plaats niet hebben gewezen.

Dat was hun eerste plicht om onze Koning, zeer geliefd door ons vissersvolk, hierin niet te betrekken.

P. Vandenberghe

630 MILJOEN BRITSE SUBSIDIE VOOR MEER VISVERBRUIK

De „Sea Fish Industry Authority”, die bezig is aan de uitvoering van een grootse promotiecampagne voor meer visverbruik, heeft hiervoor een toeslag ontvangen van de Britse regering ten bedrage van 630 miljoen B.fr. In dit verband herinneren wij ons onder meer de vistreinen, die de voornaamste grote centra van het land aandeden met een tentoonstellingswagen en een gamma aan visproducten.

De S.F.I.A. had voor deze campagne eerst 1,6 miljard voorzien, hopende op een zeer ruime subsidie van de regering. Naderhand werd de promotiecampagne teruggebracht op basis van een begroting van 1,1 miljard. Hierop kregen zij dus 634 miljoen fr. De S.F.I.A. zal dus nog 470 miljoen met eigen middelen dienen te investeren, waarbij men natuurlijk op een verhoogde kontributie van de producenten rekent.

Zelfs voor een land als Groot-Brittannië dat over een belangrijke visserijvloot beschikt, is een publiciteitscampagne ten bedrage van 1,1 miljard fr. enorm. Wij zouden in België zeker in onze handen klappen mochten wij van de regering nog maar het tiende deel hiervan krijgen voor een publiciteits- en promotiecampagne, tenware het gebruikt wordt op de manier zoals men het nu doet, zodat van praktische propaganda niets in huis komt.

„HET VISSERIJBLAD”

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

BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN VERKOCHTEN IN ENGELAND

Veertien dagen geleden verkocht de Z.284 „Vicky”, van reder Paeye Willy te Grimsby. Voor een aanvoer van 525 van onze bennen (kits) verwezenlijkte de „Vicky” een brutobesomming van 1,250 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde per ben van nagenoeg 2.400 fr.

Verleden week was het de beurt aan de O.231 „St. Carolus” van de rederij Hennaert-Delbol. De O.231 zette een grote vangst van 753 van onze bennen in de afslag waarvoor een brutobesomming verwezenlijkt werd van 2,1 miljoen B.fr., hetzij een gemiddelde prijs van 2.800 fr. per ben.

ZEEBRUGSE VISAFSLAG AANGESLOTEN OP LONDENS KOMMUNICATIENET

De Londense A.G.B. Fishnet heeft een viewdata-systeem opgericht waarbij de aanvoer en de prijzen van de vis in de voornaamste afslagen van de E.E.G.-landen gecentraliseerd worden.

Handelaars kunnen zich hierop aansluiten, wanneer zij in het bezit zijn van de aansluitingsapparatuur, dat dient aangekocht te worden, waardoor zij over inlichtingen beschikken over de visprijzen van de voornaamste vissershavens van West-Europa.

Dit is natuurlijk voor de in- en uitvoerders van zeer groot belang, kwestie van bestellingen te doen in het buitenland, of aanbiedingen voor het buitenland.

Anderzijds kan het de grote kopers eveneens leiding geven bij het bepalen van de visprijs, die zij in de eigen afslag kunnen of mogen bieden. Deze informatie kan dus wel haar waarde hebben.

Thans zijn reeds 15 grote visafslagen op „Fishnet” aangesloten en hieronder onlangs eveneens Zeebrugge. Zeebrugge werd door Fishnet uitgekozen als belangrijkste afslag in België. Ook de aanvoeren en visprijzen van Zeebrugge zullen dus via het viewdata-systeem doorgespeeld worden aan de abonnementen.

Het was tenslotte het Brugs schepenkollege die aangezocht werd door „Fishnet” en die bereid gevonden werd de toelating te verlenen voor het doorspelen van de aanvoeren en visprijzen.

Er werd eveneens een demonstratie in de Zeebrugse vismijn van het systeem en van het ontvangstapparaat gegeven.

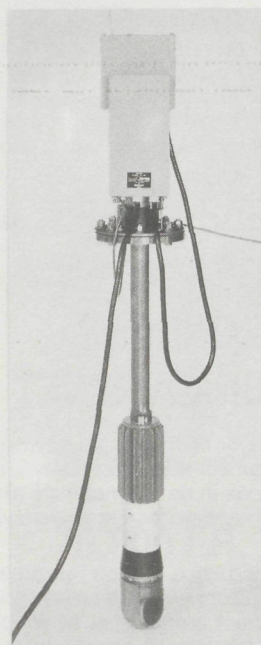
Dergelijke systemen werken ten slotte in de zin van een nivellatie van de visprijzen in de voornaamste West-Europese afslagen. Voor Zeebrugge is het anderzijds een primeur en een erkenning voor het buitenland van de belangrijkste van de betrokken visafslag.

Kleinschalig bestaan er, tussen Zeebrugge en Oostende, wat de afslagprijzen betreft, reeds communicaties, maar dan aan de hand van sterke walkie-talkies. Het zijn natuurlijk eveneens ook de grote kopers die hiervan gebruik maken.

Waar blijft het Oostends gemeentebestuur om ook die modernisatie, die weinig kost te betrachten? Of zal Oostende tien jaar achteraan blijven lopen en spreken van modernisatie, maar het daarbij laten?

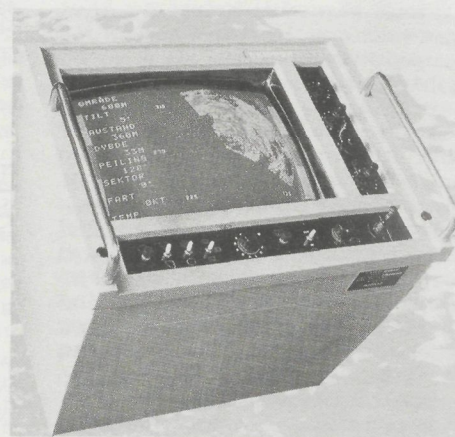
N.V. INES

INTRODUCEERT VOOR DE VISSERIJ DE NIEUWE KLEUREN SONAR



SKIPPER S113

- bereiken van 40 - 1.600 m.
- variabele rangemarker
- Automatische tracking van gedetecteerde visscholen
- Gestabiliseerde transducer: positie van de transducer niet onderhevig aan schommelingen van het vaartuig.
- Vermogen: 1.000 Watt
- Eenvoudige bediening.



Voor verdere inlichtingen:

INES ZEEBRUGGE

Wandelaarstraat 1

☎ (050) 54 47 55

(059) 32 34 01

GELEZEN IN HET BUITENLAND

KLEUREN ECHOSOUNDERS! SONARS!

Het gebruik van de kleuren echosounder heeft na enige aarzeling toch zijn weg gevonden bij onze vissers. De voordelen ten opzichte van de traditionele papierechosounder moet zeker niet meer worden opgenoemd. De vele gebruikers van kleurenechosounders zullen dit ten stelligste beamen.

Daarom heeft SKIPPER zijn jarenlange ervaring en kennis benut tot het ontwerpen van de SKIPPER S113 kleuren sonar.

Met een beeldscherm van 14 inch, een keuze van 8 kleuren en een haarscherp beeld kan men een afstand afzoeken van 0 tot 1.600 meter, verdeeld over 12 bereiken. Gedetecteerde visscholen worden automatisch gevolgd, en alle inlichtingen zoals range, transducerhoek, afstand, diepte, richting, zoeksector, snelheid (log) en temperatuur (probe) van het zeewater worden aangeduid op het scherm.

De transducershoek is te regelen vanaf 5° tot 90° naar beneden, zodat de sonar ook kan dienst doen als kleurenechosounder. Een variabele rangemarker maakt het gemakkelijk de juiste afstand te bepalen van de gedetecteerde echo's. De sector die men wil afzoeken is in te stellen tussen 0° en 360°. De transducer is volledig gestabiliseerd, wat wil zeggen dat wat ook de bewegingen van het vaartuig mogen zijn de richtingshoek van de transducer onveranderd blijft.

De bedieningsknoppen zijn beperkt tot het minimum wat het bedienen uiterst eenvoudig maakt.

Kortom een toestel dat de vangstmogelijkheden zeker kan vergroten en dat zeker niet zou mogen ontbreken aan boord van onze vissersvaartuigen.

Door SKIPPER worden regelmatig trainingscursussen georganiseerd in Oslo waar men naast een theoretische, ook een praktische opleiding kan krijgen aan boord van een trainingsvaartuig.

VISBEWERKING: TOEN EN NU!



Door Maurice VAN DEN ABEELE

Zoals in onze editie van 25 mei aangekondigd werd door de Koninklijke Westvlaamse Ingenieursvereniging (K.V.I.V.) het vijftienvintigjarig bestaan van de wederoprichting herdacht.

Dat ging gepaard met een colloquium met als thema „De Ingenieur en de Industriële Ontwikkeling in West-Vlaanderen - Verleden en Toekomst”.

Op dit colloquium, dat doorging in de Therman Palace te Oostende beklommen meerdere sprekers het spreekgestoelte. Eén onder hen was de h. Maurice Vanden Abeele van het gelijknamig visbedrijf in Brugge.

Op een biezonder deskundige wijze gaf de h. Vanden Abeele een uiteenzetting over de visverwerkende industrie en de historie van deze voor onze kontreien zo vitale sector.

Omwille van de belangrijkheid van dit referaat menen wij het nuttig de uiteenzetting van de h. Vanden Abeele weer te geven. Onderstaand dus de h. Vanden Abeele aan het woord!

Vis bewerken en verwerken zijn van her-ouds gekende bezigheden. Visgroothandel, sprout- en haringrokerijen, visdrogerijen en inleggerijen vond men overal in het vlaamse land, vooral dan in onze Westvlaamse provincie.

Op een paar uitzonderingen na waren het alle artisanale bedrijven, waar, zelfs bij de meest vooraanstaanden, alles nog op handenarbeid berustte.

Visbewerkeren zijn geen gediplomeerden: ze hebben vakkennis en zijn meestal opgegroeid „in de stiel”.

Door zijn vaardigheid verwerkt een geoefende visfileerder vaak twee maal zoveel vis als zijn minder bekwame collega; hij haalt hierbij nog een oneindig beter rendement aan netto vis, wat hem dan ook een hoger loon doet toekennen; het is een gave, die hij op anderen vóór heeft en die moeilijk door machinewerk is te evenaren.

Bodemvis, ronde vis, groot of klein, alles stelt speciale eisen waaraan de mensenhand zich onmiddellijk aanpast.

Tot vóór een halve eeuw was alles gebleven zoals het steeds van vader op zoon was overgedragen. Pas na de eerste wereldoorlog is men beginnen zoeken naar mechanisatie en vandaag de dag, is men gekomen tot een hoge graad van perfectie, die waard is ook aan een deskundig publiek van ingenieurs te worden voorgedragen.

*
* *

Visverwerkingsmachines zijn er vandaag veel op de markt. Ze komen zowat uit alle Westeuropese landen, België inbegrepen. Maar de kroon spant een Westduits bedrijf dat te Lübeck is gevestigd, dat wereldfaam heeft verworven en dat nederzettingen heeft in alle continenten.

MACHINALE VISBEWERKING

Met de degelijkheid die de Duitser kenmerkt, werd aangevangen met het oprichten van een vorsingslaboratorium waar alles wetenschappelijk werd nagegaan en de problemen op een rijtje gezet. Dit begon omstreeks 1920.

Eenvoudig was dit alles niet, want men had af te rekenen met de diverse reeds genoemde problemen als soort en afmeting van de vis. Daarbij kwamen nog de specifieke vorm van de ruggegraat, de versheid die een meer of minder vaste textuur van het visvlees biedt, enz.

En nu is het bij vis eenmaal zò, dat geen twee exemplaren gelijk zijn.

Een visbewerkingsmachine is doorgaans ingewikkeld omwille van de menigvuldige en precieze functies die men er aan wil geven. Het ontwerpen vraagt dan ook maanden, zoniet jaren zoek- en aanpassingswerk, en nooit weet men met zekerheid of de geïnvesteerde krachten zullen beloofd worden, eens de apparatuur als bedrijfsklaar wordt voorgesteld.

Zo herinner ik mij de pogingen voor het ontwerpen van een machine, die zou in staat zijn rollen op te rollen: het gaat hier om een tijdrendend en tamelijk bevuilend werk waarvoor een oplossing werd gezocht. Wanneer men de functies ontleed, die bij het rollen met de hand voorkomen zijn dat:

- het opnemen met een hand van de opengesneden gemarineerde haring;
- het bijpassen met de andere hand van de gewenste hoeveelheid voorgesneden ajuin;
- het oprollen met beide handen tot de gewenste spanning;
- vervolgens het vasthechten bij middel van twee kleine houten pinnen die precies aan het staarteinde moeten worden ingedruwd om de rollen samen te houden.

Voor oog en hand zeer eenvoudige bewerkingen die bij een geoefende arbeidster in hoog tempo worden uitgevoerd.

Deze machine werd gebouwd maar ondanks alle spitsvondigheden was het resultaat weinig bevredigend.

De afwerking van het produkt was onvoldoende en niet vergelijkbaar met wat met de hand werd bereikt; het tempo kon het al evenmin goedmaken en uiteindelijk viel de bewerking dan nog duurder uit dan de oude artisanale werkwijze met de hand.

Het toestel kwam nooit in gebruik en dat moet voor vorser en bouwer een ontgoocheling hebben betekend.

HINDERNISSEN

Wat stond in feite steeds de mechanisatie in het visbedrijf in de weg? Dat waren:

1. het handwerk is perfect en kan zich steeds onmiddellijk overal aanpassen;
2. handen waren in overvloed beschikbaar omdat de mensen naar werk zochten, ook al was het soms maar tussentijds;
3. de lonen waren van die aard dat machines, - vooral dan in een bedrijfstak die zeer seizoengebonden is - het niet konden opnemen tegen handenarbeid.

Pas wanneer een snelle ommekeer is gekomen in sociale en economische toestanden, is het zoeken naar mechanisatie verantwoord geworden.

Illustratief in dit opzicht is zeker de haring-fileermachine die vandaag tot een hoge graad van perfectie is uitgebouwd. In den beginne bestond het uit een ronde, draaiende tafel waar de haringen in gleuven moesten worden geschoven om dan verder door een serie van schijfmessen en raderwerken, behoorlijk ontvoerd en ontdaan van graat en staart onder de vorm van dubbele filet te voorschijn te komen.

Alles verliep mechanisch maar tamelijk log en het ontregelen van heel het gedoe was nogal veelvuldig. Door de jaren heen, is men er blijven aan sleutelen en vandaag is het een juweeltje van techniek waarin ook elektriciteit en elektronika een belangrijke bijdrage leveren.

Voordien, in de „goeie ouwe tijd”, werden haringen in een kuip met water gestort om ze te ontdoen van schubben en bloed; met een rieg of vork schepte men de vissen uit en bracht men ze op de tafel waar een ploeg arbeidsters ze met het mes te lijf gingen om te ontkoppen, en te ontgraten.

Nu kipt men gewoon de haringen in een vergaarbak van waaruit een transportband ze opwaarts voert; onderweg worden ze overvloedig en tegendraads met water bespoten om een volledige reiniging te verzekeren.

Deze band stort de haringen in een ontvanger waar ze nu voor 't grijpen neer vallen.

Drie arbeidsters staan voor deze ontvanger en een band, bestaande uit scharnierende lepels, schuift op handhoogte voorbij. Het enige handwerk bestaat er dus in de haringen, kop voorwaarts met alle buiken in zelfde richting in deze lepels te schuiven.

Tijdens het verder transport worden kop en staart afgesneden nadat een toesteltje de juiste lengte en dikte van de vis heeft gemeten om het verlies minimaal te houden. Bij het uitstorten uit de lepels vallen de ontkopte haringen tussen twee transportriemen die ze over opeenvolgende stellen roterende messen brengen waar volgende functies nauwkeurig worden uitgevoerd: afsnijden van de buik, verwijderen van de ingewanden, wegnemen van het resterende bloed, uitsnijden van de ruggegraat en tot slot het wegsnijden van een millimeter dikke schijf op de flanken waarin zich de zij-graatjes bevinden.

Het resultaat is dan een opengesneden haring bestaande uit twee graatloze filets door het vel aan elkaar te houden, en die met een snelheid van 250 eenheden per minuut worden uitgestoten. Bij een nog meer gesofistikeerde versie kunnen twee van de drie arbeidsters worden uitgeschakeld omdat de haringen automatisch in

(Vervolg volgende blz.)

**KUSTVISSERS-
VAARTUIGEN
EUROKOTTERS**

} uit Breskens



**BENEDEN 70 TON
MAX. LENGTE 24,50 METER**

- Korte levertijden tegen scherp concurrerende prijzen.
- Vertegenwoordiging **DAF dieselmotoren**, verkoop en service.
- Hydrauliek en pneumatiek.
- Alle reparaties/verbouwingen aan visserijschepen en viswinches.
- Specialist in revisie (groot en klein survey) van vrijwel alle merken scheeps- en hulpmotoren.
- Waar en wanneer u onze hulp wenst, wij staan altijd gereed om u dag en nacht van dienst te zijn.

VAN DE SANDE BRESKENS

Machinefabriek / Scheepswerf - Postbus 25, 4510 AA Breskens -
Tel.: 01172-1765 - na 17.00 uur: 01172-1569
telex no. 55332



scheepswerf - machinefabriek van de sande breskens - holland



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

De BBL denkt aan u...

DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium
Tel: 091/234541. Telex: 11298



correcte richting in baan worden gebracht tot in de reeds vernoemde lepels om dan verder de reeds beschreven weg te volgen.

Al deze bewerkingen worden vergezeld door een bestendig en overvloedig besproeien met waterstralen waarbij meteen een hoge graad van hygiëne wordt verzekerd.

MECHANISCH GARNAALPELLEN

Een ander en kompleks domein waarin men is gaan speuren, is het mechanisch pellen van garnaal.

Oogmerk? Kostenbesparing en bevordering van de hygiëne. Garnaal werd voor 't pellen meestal uitbesteed aan losse krachten, die het werk nu nog thuis verrichten.

Door het opleggen van sociale lasten, is die typische arbeid bij ons verdwenen; in Nederland daarentegen is men meer begrijpend. Het bleef vrij van lasten en is daarom nog (voorlopig) toegelaten.

Omwille van deze en andere factoren wordt sedert jaren gezocht naar machines die de zeer gecompliceerde pellen van kleine grijze garnaal zouden aankunnen; tot nu tot evenwel zonder noemenswaardig resultaat! Toestellen worden af en toe als prototype gebouwd, maar tonen al rap, dat zij de taak niet aan kunnen.

Wel is bekend dat een machine bestaat die de grote diepzeegarnaal, maar dan ongekookt, kan pellen. Deze garnalen worden in het toestel vooraf gelijk gericht: vliemscherpe mesjes snijden de pel op de rugzijde open, terwijl kleine grijpertsjes het visvlees vast klemmen; overvloedige waterstroom zorgt dan voor het wegspoelen van de schaal. Maar de waterspoeling tast onvermijdelijk kleur en smaak aan zodat het uiteindelijk produkt vaak als tweede kwaliteit moet worden aangezien.

Voeg daaraan toe, dat deze uiterst gecompliceerde machines ontzettend duur zijn, dat ze door een hoog gekwalificeerd personeel moeten worden bediend en dus geld kosten, vooral tijdens periodes waarin schaarse, zoniet totaal geen aanvoer is.

Zo te zien is handarbeid hier nog steeds onvervangbaar.



De fileermachine waarmee haringen verwerkt worden tot filets. Een apparaat dat optimaal functioneert.

HOG EISEN

Wij zien dus hoe veelvuldig de eisen zijn, die aan de visverwerkingsmachines worden gesteld. Desondanks is een hele variëteit uiterst betrouwbare apparaten op de markt aanwezig.

Er zijn machines voor bodemvis, tong en pladijs, die graatloos fileren en onthuiden.

Er zijn machines voor ronde vis waarvan gewoonlijk twee types bestaan, resp. voor kleiner of groter soorten. Deze toestellen ontkoppen, snijden buik en ingewanden weg, nemen de ruggegraat uit en leveren twee zuivere graatloze filets af. Ook hier moet alles onderweg overvloedig met water worden besproeid om wille van de hygiëne en meteen voor het zuiver houden van alle messen en bewegende onderdelen die doorlopend moeten beschermd blijven tegen visafsnijdsels die achterwege blijven.

Visbewerkingsmachines bouwen, onderstelt dan ook observatiegeest, ervaring, vindingrijkheid en vooral geduld.

Vanaf het ogenblik dat vis uit de zee wordt gehaald tot hij op tafel komt, heeft hij al heel wat bewerkingen ondergaan waarbij machines werden ingeschakeld. Tot nog toe bleven wij bij de fase waar de vis wordt klaar gemaakt tot grondstof voor de keuken of voor verdere industriële bewerking.

Alles opsommen wat aan automatisatie werd bedacht voor intern transport en verpakking, is hier wellicht overbodig en zou ons van ons onderwerp doen afwijken. Daarom beperken wij ons tot enkele technische realisaties, die nogal spectaculair zijn, en waaronder, om te beginnen, het geprogrammeerd roken van vis.

HET ROKEN VAN VIS

Een korte uitleg moet hier evenwel voorafgaan. Menigen zullen zich wellicht uit het verleden de traditionele rookschouwen herinneren, die bij deze bedrijven hoorden. Te Oostende zijn er thans nog te zien op de Conterdam, waar zij mogelijks als industriële archeologie bewaard blijven.

Het roken van vis bestaat vooreerst uit een droog-operatie tijdens dewelke het overtollige vocht wordt onttrokken; vervolgens komt het eigenlijke roken waardoor een beschermlaag, bijna een vernis, op de vis wordt gelegd om die van de omgevende lucht af te schermen, terwijl de rook nog bestanddeeltjes bevat die bacteriënwerend zijn.

De traditionele rookschouw werkte op het principe van de ascentionele warmte, voor zover wind of stormweer het niet kwam dwarsbomen, waardoor vaak de hele operatie werd verstoord. Voeg daar bij buitentemperatuur en de vochtigheid van de lucht waaraan niet was te ontkomen en waartegen men niet was gewapend.

Bovendien was het een bevuilend en onaangenaam werken, gezien de arbeiders in die schouwen moesten klimmen om hun taak uit te voeren.

Wij moeten dit alles aanhalen om aan te tonen waarmee een automatisatie zou hebben rekening te houden. Men taste in het duister. Op zeker ogenblik keek men in de richting van het dielectrisch roken, doch het bleef bij zoekwerk dat al vlug werd verlaten.

Eind der vijftiger jaren richtte een brugs bedrijf een nieuwe fabriek in en ging over tot de bouw van tunnels, of in zekere zin horizontale schouwen. Dit bracht reeds het voordeel, dat de goederen op wagentjes werden gehangen en in- en uitgereden; het vuile en lastige werk behoorde voortaan tot het verleden.

Bovendien werkten deze tunnels met ventilatoren in lichte onderdruk, waardoor ook de invloed van de wind was overwonnen. Dit betekende

reeds een forse vooruitgang, maar steeds had men het rookproces niet 100% in de hand. Bestendige bewaking over dag- en nacht, bleef noodzakelijk en een overvloed aan zaagsel werd omzeggens overbodig verstoekt.

Het zou nog 20 jaar duren vooraleer de degelijke vol-automatische rookkasten voor de visverwerking zouden in de handel komen.

Ook hier gaat het om horizontale tunnels, maar nu met ventilatie in gesloten kring en recirculatie van de rook: dus meteen besparing van het

(Vervolg volgende blz.)



Bovenstaande beelden geven de cyclus weer voor het bereiden van haringfilets. Op de bovenste foto zien wij het vullen van de bokalen; de middenste foto toont aan hoe de potten aangevuld worden met ajunin; het derde beeld toont het eindresultaat. Het is wel zo dat de bokalen die het voorziene gewicht niet halen of overtreffen uitgestoten worden door een ingebouwd mechanisme.

SCHEEPSWERVERN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

– *Scheepsherstellingen*

– *Scheepsbouw*

– *Industriële werken*


– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

van alle dieselmotoren



BRUINHOF

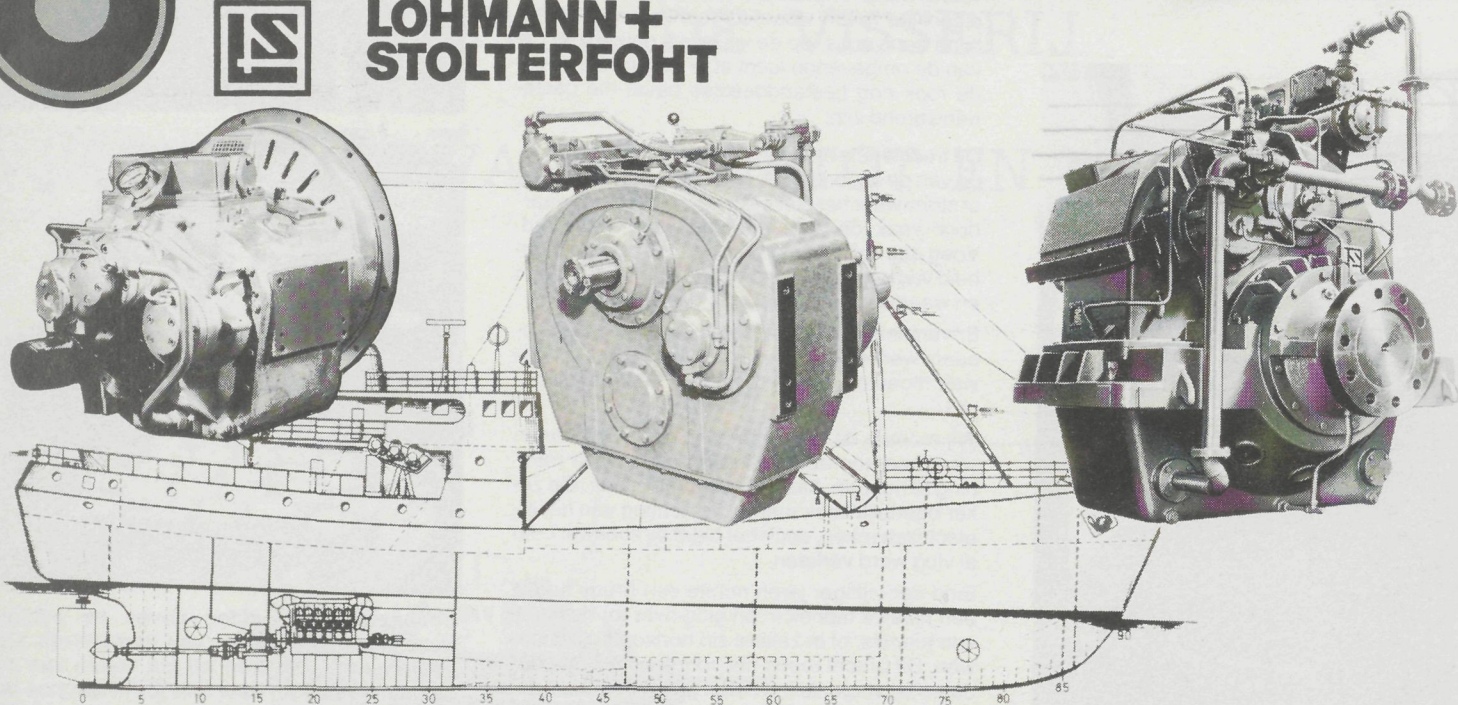
a  mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijsschepen

in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)



LOHMANN + STOLTERFOHT



BRUINHOF METROPOOLSTRAAT 1 (HOOGMOLENBRUG)
TEL : (03)658.80.62
2120 - SCHOTEN TELEX : 31.835 BRUNOF

Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden 'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen tandwielen, slijtvaste oliedruklamkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel manoeuvreren betekent ... en van 'vol vooruit' tot 'vol achteruit' dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publiveria

zaagsel dat inmiddels schaars was geworden.

Gemoduleerde koeling en bevochtiging zijn in het circuit ingebouwd. De verwarming wordt geleverd door een stoombatterij terwijl generatoren met zuinig verbruik de nodige rook toevoeren.

Alles kan worden geprogrammeerd op gewenste temperaturen, al naar gelang het gaat om koud- of heet roken, zonder dat men zich nog intens heeft te bekommeren om buitentemperatuur of vochtigheidsgraad van de lucht.

De bewerking die vroeger van 24 tot 48 uur in beslag nam, al naar gelang de omvang van de vissen, is nu herleid tot enkele uren, wat kwaliteit en bewaring ten goede komen, terwijl ook het nachtwerk kon worden afgeschaft.

Gedurende heel het verloop van deze operatie worden temperaturen en vochtigheidsgraad automatisch geregistreerd wat een na- controle steeds mogelijk maakt: een schakelbord is voor de bediening aanwezig en men kan al naar gelang de toestanden of wensen een programma instellen, dat feilloos doorloopt tot een signaal het eind van de bewerking aankondigt.

Eindelijk heeft met nu volledige controle op het hele verloop en het is niet meer denkbaar dat nog op ancestrale wijze zou worden gewerkt.

HET MARINEREN VAN VIS

Wellicht minder spektakulair, maar toch ook het vernoemen waard, zijn de diverse toestellen, die bij het marinieren van vis worden gebruikt.

Aan de basis van deze verwerking ligt het aanmaken van rijpings- en opgietsbaden waarbij thans ook het manuele is uitgeschakeld en vervangen door elektrisch gestuurde meet- en mengapparatuur.

Eens gerijpt, komt de vis in de bedreven handen van de arbeidsters, die voor conditioneren en inpak zorgen. Het conditioneren is dan het rollen tot rolmops of het onthuiden tot filets.

Over klassieke transportbanden worden gevulde glazen bewogen tot ze belanden over een toestelletje dat de inhoud weegt en de bokalen ofwel doorlaat, ofwel bij middel van perslucht uitstoot in een voorbestemde baan al naar gelang ze te zwaar of te licht worden bevonden.

Een arbeidster zorgt dan voor het bijpassen van

het gewicht en stuurt de potten verder door.

Aldus wordt enigszins tegemoet gekomen aan voorschriften die een netto inhoud willen doen waarborgen, wat bij dergelijke produkten praktisch onmogelijk is.

Alle bokalen schuiven dan onder een aazijnstraal tot ze boordevol zijn en klaar om door de sluitmachine te worden gegrepen en onder vacuum een deksel te worden opgeschroefd. Een door elektrisch oog bevolen toestelletje, kleeft het gepaste etiket op en zes per zes schuiven de bokalen tot op een onderleggetje om verder te worden gevoerd dóór een bundelmachine waar ze onder krimpfolie worden samengevat. Op het einde van de omloop worden die kratten gepale-tiseerd en voor verzending in een koelcel ondergebracht.

KOELING VAN VIS

Koeling is steeds de meest ideale bewaarformule geweest voor bederfelijke voedingswaren. Meer en meer aandacht werd er aan besteed tot het uitmondde in diepvriezen, wat aan de vishandel en nijverheid een bijkomende wending heeft gegeven.

Een legende wil, dat de waarde van het diepvriezen zou zijn doorgedrongen toen men een reserve aan proviand ontdekte die door een pool-expeditie was achtergelaten en na vele jaren werd terug gevonden in onberispelijke toestand.

Geleidelijk is men de celstructuur van bevroren eetwaar gaan onderzoeken om na te gaan wat er zich bij dit proces voor deed. Zo kwam men tot de vaststelling, dat men in de kortste tijd en onder de diepst mogelijke temperaturen zou moeten gaan werken om een ideaal produkt te verkrijgen.

Vanzelfsprekend zou hierbij weer moeten rekening worden gehouden met economische imperatieven. Maar een nieuw luik opende zich voor de vissektor.

De eigenschappen van vloeibare stikstof bv. waren reeds lang gekend. Op school heeft men ons allen het experiment vertoond van de druif, die in deze vloeistof werd gedompeld om er onmiddellijk als een keiharde knikker weer uit te komen. Op die wijze kan men ook vis, maar dan in een atmosfeer van verdampende stikstof en on-

der temperatuur van -160°C , in enkele minuten tijd beenshard bevroren. Dit is de ideale maar ook de meest dure werkwijze en ze is enkel verantwoord voor edele vissoorten, die de onkosten kunnen dragen.

Daarom wordt doorgaans gebruik gemaakt van de vriestunnel waar de goederen op verplaatsbare wagentjes of bij middel van een transportband doorlopen. Hierbij wordt een temperatuur van -45°C als de meest verantwoorde beschouwd. Bij de uitgang worden de blokken vis met een waterstraal besproeid om een korstvorming te verwerken; men noemt dit „glacieren” en is bestemd om te vrijwaren van uitdrogen bij contact met lucht in turbulentie.

De vriestunnel past het best voor massa bewerking, die geen bijzondere vormeisen stelt.

Bij bepaalde fabricages zoals „consumenten verpakking” of het conditioneren voor portioneeren of verzagen, moet alles op de millimeter na, vlak en rechthoekig zijn.

Hier doet men dan beroep op het „plaat” of „contact-vriezen” dat er in bestaat, de te bereiden goederen vóór-verpakt, onder druk in vormen te persen tussen beweegbare dubbelwandige platen waarin de koude wordt verwerkt. Gezien hier niet verder aan de lucht is blootgesteld, wordt ook geen glacage toegepast, wat storend zou zijn bij specifieke verdere bewerkingen.

Meer gesofistikeerd is dan nog de „flow freeze”, waarbij bepaalde goederen in tunnel en onder luchtstroom wervelend worden voortgestuwd. Dit procédé is bij vis minder in gebruik. Dit alles toont aan, hoezeer de voortschrijdende techniek de vishandel- en verwerking op een ander niveau heeft gebracht.

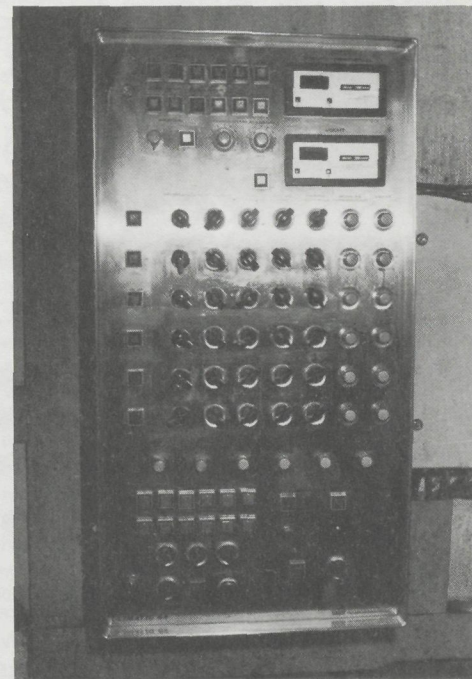
Terloops zou nog kunnen worden gewezen op de complementariteit van technieken, door als voorbeeld aan te halen, de „vriestreiler” waar scheepsbouw, koeltechniek en verwerkingsmachines samen gebundeld, er toe komen vlot-tende fabrieken te bouwen en uit te rusten.

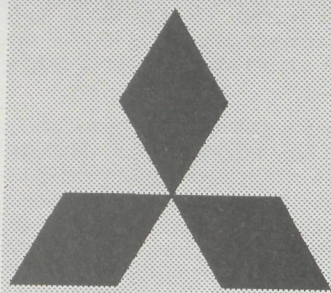
Zeer vaak ontstaan dergelijke projecten uit een noodzaak die aan de industrietak wordt opgelegd. In het aangehaalde geval waren het de leeggeviste vanggronden die de vissersschepen

(Vervolg volgende blz.)

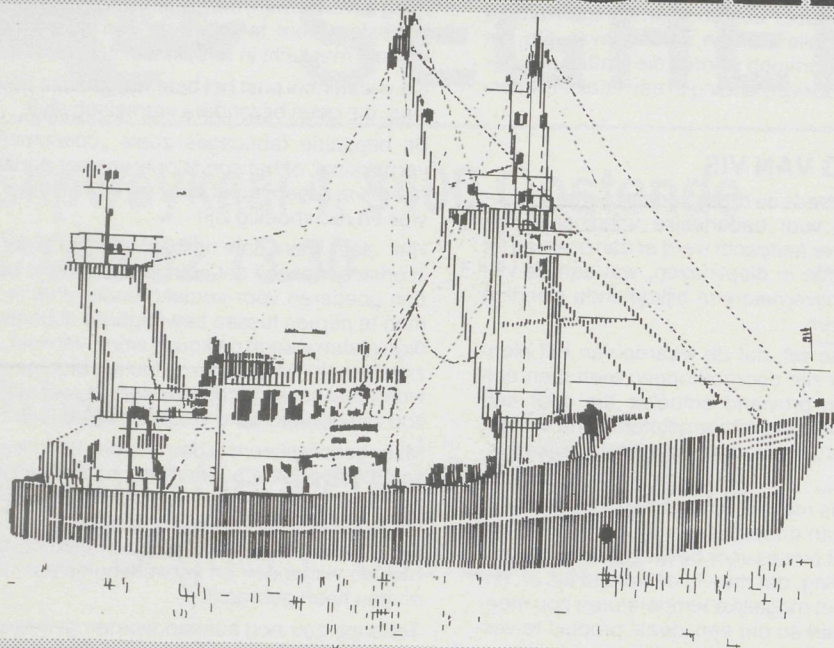


Een gesofistikeerde rookkast waarin diverse vissoorten gerookt worden. Rechts daarvan het bedieningsbord, zegmaar een geperfectioneerde computer waarin de programma's voor het roken worden gestopt. Het kleinste falen van de machine is direct afleesbaar op een speciaal daarvoor voorziene band.





MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.
Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-
Nederland.
postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND
telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933
telex: 24175 padsl
postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND
telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België
H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE
telefoon 059-32 08 20 - 32 39 79
telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND
telefoon: 09-313410-13041
telex:47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183



EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende - ☎ (059) 32 36 03

- Patroon aan het fornuis
- Specialiteiten van visgerechten
- Paling op grootmoeders wijze
- Ribstuk op 't Schuurkes wijze

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

Zalen ter beschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem contact met Guido Devolder
't Schuurke ☎ (059) 32 36 03

(10885N)



Lekkere sprout wordt aan de stok gestoken. Vandaar gaat het naar de rookkast waar heerlijke gerookte sprout wordt bereid.

verwezen naar ver afgelegde oorden, wat dan weer problemen van bewaarzaamheid stelde waar enkel door diepvriezen kon worden aan verholpen.

Terugkerend naar onze vriestechneken zien wij dat alles berust op grondprincipes waarbij mechanisch verwerkte koude wordt overgedragen op de te bevroren producten.

Eens deze bewerking ten einde, komt dan de vriesopslag onder bewaartemperaturen van -18°C en liefst nog dieper, waarbij dan ook weer op mechanisatie wordt beroep gedaan.

Ervaring heeft ook deze vrieshuizen steeds doen evolueren in hun conceptie. In de beginne, buizenstellen die aan het plafond werden opgehangen en waarin de koude werd verwerkt door het ontspannen van vloeibaar gemaakte amoniak, koude die dan in de vrieszaal neersloeg.

Later individuele verdampers gekoppeld aan blaastoestelletjes, die verondersteld werden de koude beter in alle uithoeken van de zaal te sturen, om dan uit te monden in het meest perfecte systeem van „de doos in de doos” of „mantelkoeling” waarbij de koude lucht bij -35°C tussen de dubbele wanden wordt geblazen om het binnendringen van warme en relatief vochtige lucht te weren, terwijl meteen in de vrieszaal geen luchturbulenties meer worden verwerkt, wat uitdrogen voorkomt en het werken in deze ruimten dragelijker maakt.

Men zou nog verder kunnen doortrekken tot de semi-industriële en de huishoudelijke vries- en bewaarapparatuur waar ook de techniek er is in geslaagd uiterst betrouwbaar materiaal te bouwen dat de bevroren producten tot in de verkoops-centra en tot bij de verbruikers ingang heeft doen vinden.

HET TRANSPORT

Tussen de produktie, de opslag en de distributie van bevroren vis, was nog een schakel te kort, die de ononderbroken diepvriesketen zou waarborgen, nl. het transport.

Ook hier kwam weer de technologie ter hulp wanneer diepvries „units” voor voertuigen werden ontworpen en in de handel gebracht.

Naar het voorbeeld van de Verenigde Staten, die steeds voorlopers zijn geweest, zien wij thans vrieswagens en trailers uit alle hoeken van het continent onze banen oprijden. Voor inter-continentaal vervoer ging men thans nog

verder, met de vriescontainer die met een maximum van zekerheid bevroren goederen bij de producent ophaalt, over zee brengt en ter bestemming aflevert zonder noodzaak van tussentijdse behandeling of overslag.

Beschadiging en verlies zijn hierbij praktisch uitgesloten, tot grote opluchting van alle betrokkenen, en niet het minst van de verzekeraars bij maritiem transport, die aldus een hele reeks risico's zagen verdwijnen.

Bij al deze ontwikkelingen zou ook nog een woordje kunnen worden gezegd over de verfijnde technieken die in de visserij zijn verschenen en waar elektriciteit en elektronika ter hulp zijn gekomen met Radar, Sonar, echo-lood, fishfinders en andere gesofistikeerde apparatuur die voor veiligheid en efficiëntie ten dienste staan van de schipper.

Het peilen naar snelheid en afstand geschiedde vroeger met de log: dit was een kleine schroef aan een lijn bevestigd die aan het draaien werd gebracht door de voorwaartse beweging van het schip; de bevestigingslijn draaide met deze mini-propeller en liet de nodige gegevens aan boord aflezen en omrekenen. Met het echolood kan men vandaag doorlopend deze inlichtingen

op scherm waarnemen. Ook de diepte moest vroeger met een lood worden gemeten en naar gelang de losgelaten lijn worden bepaald.

Totdaar dhr. Vanden Abeele.

DE H. BLOMME IN ROUW

Maandag jl. overleed in een Oostends ziekenhuis de heer Oscar Blomme in de leeftijd van 85 jaar. De afgestorvene is de vader van de heer Ir. R. Blomme, bestuursdirecteur-hoofd van dienst bij het Bestuur van het Zeewezen te Oostende.

De plechtige uitvaart zal plaats grijpen op zaterdag 9 juni as. om 10 u. in de St. Katharinakerk (Konterdam), gevolgd door de teraardebestelling op de begraafplaats te Steene-Dorp.

Ons blad biedt aan de familie van de afgestorvene zijn oprecht rouwbeklag aan.

GARNAALVISSEN TE PAARD EN HET 35STE GARNAALFEEST TE OOSTDUINKERKE (KOKSIJDE)

Het garnaalvissen te paard werd reeds in de vijftiende eeuw langs de hele Vlaamse kust en ook op de stranden van Nederland, Noord-Frankrijk en Zuid-Engeland beoefend.

Heden ten dage is deze vorm van visserij overal verdwenen, uitgenomen te Oostduinkerke waar nog dit eeuwenoud gebruik in leven wordt gehouden. De verklaring hiervoor is vooral te vinden in de sterke traditiegeest van de van oudsher typische vissersbevolking; Oostduinkerke was weleer een „nest” van IJslandvaarders en uiteraard van „paardenvissers”. Het ideale strand, zachtglooiend en zonder golfbrekers en de buitengewone goede voedingsbodem voor de garnaal telden ook mee bij het in stand houden van de garnaalvangst te paard.

Het is een boeiend beeld de kranige „paardenvissers” gekleed met een oliejekker, hoge laarzen en zuidwester, hoog gezeten op hun zware trouwe paarden waarmee ze als het ware zijn vergroeid, statig en zelfzeker in de Noordzee zien trekken, ze zien één worden met deze zee.

De garnaalvissers te paard zijn de trots van Oostduinkerke. Om te voorkomen dat dit stuk levende folklore uiteindelijk zou verdwijnen werd in 1950 voor de eerste maal het „Garnaalfeest” georganiseerd. Omwille van zijn bij uitstek folkloristisch karakter wakte dit feest onmiddellijk een enorme belangstelling en is sindsdien uitgegroeid tot één van de succesrijke folkloristische gebeurtenissen van het land.

Het 35ste Garnaalfeest, dat op zaterdag en zondag 23 en 24 juni aanstaande doorgaat, steeds in teken van hulde aan de „paardenvissers” en zijne koninklijke hoogheid de ... garnaal, belooft opnieuw een topper van formaat te worden.

Het begint de zaterdagmiddag met de wedstrijd in het garnaalvissen. Te 14.30 uur trekken de garnaalvissers op hun zware

boerenpaarden de zee in, gevolgd door de „kruiers te voet”, leden van de Oostduinkerke kruiersverenigingen „De Spanjaardbank” en „De Slepers”.

Terzelfdertijd wordt er in de ondiepe water-tjes een wedstrijd voor de honderden enthousiaste kinderen met hun steeknetjes georganiseerd.

Deze wedstrijden zullen rond 16 uur afgelopen zijn. Dan worden de gevangen garnalen in het openbaar gekookt en door de garnaalvissers aan het publiek verkocht.

De zaterdagavond, tijdens een geanimeerd dansfeest, zullen „Mieke Garnaal” en haar eredames onder de jeugdige kandidaten worden verkozen. De drie jonge dames zullen de scepter zwaaien over de verdere feestelijkheden.

De zondagmorgen vanaf 10 uur, op het Fabiolaplein, kan men de vissersfolkloremarkt bezoeken. Men kan er garnalen zien pellen, manden vlechten, netten breien, klompen maken, koorden draaien, enz.

De Nieuwpoortse visbakkers zullen er zijn met hun lekkere hapjes en ook de garnalen- en visverkoopsters.

Tussendoor worden op het Astridplein dansen uitgevoerd door binnen- en buitenlandse folkoregroepen die te Oostduinkerke aankomen om er deel te nemen aan de traditionele Garnaalstoet. Daarbij zorgen nog drumbands voor de muzikale noot.

De garnalenstoet, helemaal en uitsluitend in het teken van de visserij en meer bepaald van de garnaalvisserij, vertrekt te 16 uur uit het dorp om zich naar de badplaats te begeven. Een 40-tal groepen en wagens, onder de leiding van de bekende stoetenbouwer Frans Vromman, defileren door de straten van de gemeente.

Op het Astridplein wordt de stoet door de prominenten in ogenschouw genomen, waarna uitdeling van de prijzen aan de garnaalvissers, folkloredansen en muziek.

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 !

„OPEN-DEUR-DAGEN”



Traditiegetrouw worden in de visserijsscholen, naar het einde van het schooljaar, „open-deur-dagen” georganiseerd. Dat was tijdens het voorbije weekeind het geval in de stedelijke visserijsschool „John Bauwens” (twee bovenste fotos) waar ondermeer een uiteenzetting werd gegeven over zeevaarkunde en een demonstratie in brandbestrijding. Ook in de Vrije Visserijsschool „Paster Pype” werd een gelijkaardig evenement opgezet (foto onder) waar belangstellend wordt toegekeken hoe netten worden gebreid.

MEDEDELING VAN DE REGIE DER POSTERIJEN

Van 15 juni 1984 tot en met 15 september 1984 zal het postkantoor Bredene 2, Golfstraat 22, elke zaterdag van 10 tot 12 u., voor het publiek toegankelijk zijn en kunnen alle bewerkingen er worden uitgevoerd.

De financiële bewerkingen zijn echter beperkt tot 250.000 fr. per verrichting. Aankoop van post- en fiscale zegels in kleine hoeveelheden is eveneens mogelijk.

VISSERSSTOET TE KOKSYDE

Koksyde heeft van oudsher een vissers traditie. Vooral op het stuk van de IJslandvaart geniet de gemeente uit de Westkust een flinke reputatie want reeds in 1849 duiken de eerste sporen op van de typische visserij en in 1898 waren reeds 65 IJslandvaarders gevestigd te Koksyde. Als allereerste Koksydenaar was het evenwel Edmond Verbanck die in februari 1927 vanuit Duinkerke inscheepte voor een reis naar IJsland.

Dat was de aanleiding om in 1948 over te gaan tot de oprichting van een folkloristische groep, met name de „Oud IJslandvaarders”. Toen traden tevens voor het eerst de reuzen Ko en Wanne op het voorplan.

Voor Ko stond toen de 91-jarige IJslandvaarder Armand Legein model, en op 19 juni 1948 werd de reus Ko ingeschreven in de burgerlijke stand, samen met zijn echtgenote. Het was op voornoemde datum dat Ko per amfibieboot te Koksyde-bad aan land kwam, waar hij begroet werd door de reuzin Wanne.

Dat was de start van een jaarlijks terugkerend traditie maar sedert geruime tijd werd wel afgezien van het gebruik van een amfibieboot gezien omdat een soms woelige zee voor wat moeilijkheden zorgde.

Tegenwoordig komt Ko vanop het strand de dijk opgeklauterd en dat is dan meteen de start voor uitbundige volksfeesten op de tonen van de Mortierorgel uit het plaatselijke orgelmuseum.

Het programma van deze volksfeesten, die doorgaan op zaterdag 9 juni ziet er als volgt uit:

18 u. vertrek van de stoet aan het Rond Plein (fontein) in de Zeelaan te Koksyde-Bad richting Terlinckplein. Aldaar aankomst van reus Ko uit IJsland en begroeting door Wanne, opgeluisterd door volksdansen uitgevoerd door de Koksydse folkloristische groep op de tonen van een oud orgel. Te 18.30 u. wordt daarna stoetsgewijze opgestapt naar het gemeentehuis in Koksijde-Dorp, waar volksdansen worden uitgevoerd en de kermis voor geopend wordt verklaard door burgemeester en „belleman”.



- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

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

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:

Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.

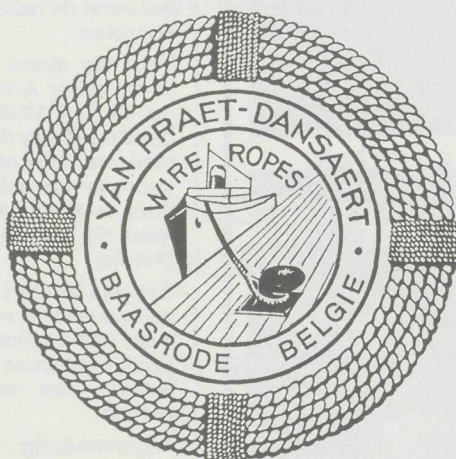
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.

Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

Staaldraadtuwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

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.

Steun het
Nieuwouwfonds van het



KONINKLIJK WERK
IBIS

prk 000-0207440-54

Tussenkost van volksvertegenwoordiger Desutter tijdens bespreking van de begroting van Landsverdediging

LOF VOOR DE ZEEMACHT

Tijdens de bespreking van de begroting van Landsverdediging hield volksvertegenwoordiger Desutter een tussenkost. Heel speciaal had hij het over onze Zeemacht die ook in vredetijd met enkele vitale opdrachten is belast en bovendien brak hij een lans voor de erkenning als gewapende weerstand van de zeelieden die tijdens de jongste wereldoorlog in dienst van de geallieerden hebben gevaren.

Onderstaand geven wij de tussenkost van volksvertegenwoordiger Desutter weer met betrekking tot de hierboven vermelde onderwerpen.

Dhr. Desutter liet zich als volgt uit: „Ook in vredetijd speelt onze Zeemacht een niet onbelangrijke rol. Ik denk hierbij aan de visserijwacht en het optreden tegen Nederlandse tongenstoppers.

Mijnheer de Minister, ik wil hier de Zeemacht gelukwensen voor haar zeer gewaardeerde medewerking bij het opsporen van het wrak van het tijdens een storm vergane vissersvaartuig Zeebrugge 424 - Zeepaard. Het werd bij middel van videobeelden van de P.A.P. minidrukboot geïdentificeerd. Wij zijn de Zeemacht voor dit alles zeer dankbaar, als is het maar een magere troost naast het verlies van vijf mensenlevens.

Tenslotte wil ik uw aandacht en zelfs uw medewerking vragen voor mijn wetsvoorstel nr. 116 betreffende de erkenning als leden van de gewapende weerstand van de zeelieden die tijdens de oorlog 1940-45 in dienst van de geallieerden hebben gevaren.

Dit is een initiatief, dat trouwens reeds in 1979 door onze gewezen collega Dries Claeys werd genomen. Hij stelde meer bepaald dat alle Belgen die in de tweede wereldoorlog deel hebben genomen zowel als militair, als politiek gevangene of als inlichtingenagent en dergelijke, een statuut van nationale erkentelijkheid hebben bekomen.

Er is één categorie Belgische burgers, strijders van het eerste uur, die systematisch van deze voordelen werden uitgesloten, met name de zeelieden van de koopvaardijvloot en van de zeevisserij. Voor zeelieden die ingevolge oorlogfeiten omkwamen op zee of een volledige of tijdelijke invaliditeit opliepen, werd een vergoedingspensioen berekend, zoals voor eenvoudige werkongevallen.

Geen enkele Belgische of geallieerde strijdmacht, geen eenheid in de vuurlijn heeft echter zoveel verliezen geleden gedurende de jaren 1940-1945 als de Belgische koopvaardij.

Van de 124 Belgische koopvaardij schepen werden er 77, dit is meer dan de helft, tot zinken gebracht. Van de ongeveer 2.500 officieren en manschappen, die bij de aanvang van de oorlog op de koopvaardij voeren, zijn er 885, dat is 35 procent, omgekomen door oorlogsfeiten.

De zeestrijders die hun rechten nu nog zouden kunnen doen gelden op de titel van gewapende weerstanter zouden zelfs de 500 niet bereiken; voor de zeevissers met meer dan zes maanden vaart in oorlogstijd zou het aantal nog geen 200 bedragen.

Men heeft geweigerd de zeelieden gelijk te stellen met de oudstrijders onder voorwendsel dat men hen de krijgswetten niet had voorgelezen. Nochtans werden de Belgische zeelieden ter

koopvaardij gekeurd door een Belgische militaire dokter voor een Keuringsraad in de lokalen van de Belgische Ambassade in Londen in de loop van 1940 en 1941.

Indien op het ogenblik dat hen werd gezegd dat zij werden gemobiliseerd aan boord van een schip, de Belgische autoriteiten in Groot-Britannië nagelaten hebben de eed van trouw af te nemen en lezing te geven van de krijgswetten, moeten de zeelieden de gevolgen van deze vergetelheid toch niet eeuwig blijven dragen.

Wij beseffen dat het nutteloos is te proberen de zeelieden ter koopvaardij en ter visserij gelijk te schakelen met de militairen. Daarom vragen wij, samen met hun organisaties, dat zij het statuut van gewapende weerstanter zouden krijgen.

In het Staatsblad van 12 mei 1984 verscheen een koninklijk besluit waarbij de Minister van Sociale Zaken een statuut van nationale erkentelijkheid toekent aan de zeevissers die tijdens de oorlog van 1914-1918 en van 1940-1945 de zeevisserij vanuit Britse of andere havens hebben uitgeoefend. In de motivatie lezen wij, ze-

ventig jaar na het begin van de Eerste Wereldoorlog en veertig jaar na het einde van de Tweede Wereldoorlog dat er aanleiding bestaat de bijzondere diensten te erkennen en blijk te geven van 's lands erkentelijkheid te hunnen opzichte.

Het heeft zeventig jaar geduurd vooraleer men tot deze conclusie is gekomen. Het is beledigend tegenover die mensen die, op levensgevaar af, gezorgd hebben voor de bevoorrading van ons land. De erkentelijkheid van het land beperkt zich dan ook nog tot het uitreiken van een kaart, zonder enig financieel of ander voordeel.

Ik vrees, Mijnheer de Minister, dat heel wat rechthebbenden zullen bedanken voor de eer.

Ik heb zojuist aan de heer Minister gezegd dat hij niet te veel kaarten moeten laten drukken.

Daarenboven is er geen erkenning voor de vissers die in 1940-1945 voeren vanuit de bezette Belgische havens. Blijkbaar is men vergeten dat precies deze vissers op levensgevaar vele mensen hier te lande van de hongersdood hebben gered door massale haringaanvoer.

Wat er ook van zij, ik hoop dat mijn wetsvoorstel, dat trouwens reeds geruime tijd aan de dagorde van de Commissie staat, weldra zal kunnen worden goedgekeurd. Ik reken hiervoor alvast op uw medewerking en dank U en de collega's voor uw aandacht."

Totdaar de tussenkost van volksvertegenwoordiger Desutter.

7.000 liter vissoep te Blankenberge

WERELDRECORD EN GRATIS BEDELING AAN ZIEKEN EN BEJAARDEN

In het kader van de „Havenfeesten" te Blankenberge werd tijdens het voorbije weekeind een nieuw record gevestigd dat allicht een vermelding verdient in het fameuse Guinness Book of Records. Er werd met name, in een reusachtige ketel, 7.000 liter vissoep bereid die gratis werd bedield aan zieken en bejaarden van het Fabiolaziekenhuis en de rusthuizen van De Strandjutter en Rust-ter-Zee te Blankenberge. Daarmee werd tevens het vorige wereldrecord letterlijk teverpulverd. Het vorig record bedroeg 5.000 liter soep (destijds gevestigd in Torhout).

Het was kok Hans Danneels, chef van de keukenbrigade van het Casino-Kursaal te Oostende - bijgestaan door zes medewerkers - die de opdracht op zich had genomen. Zondagmorgen om zes uur ging men al aan de slag in de buurt van de oude vismijn.

De Westendenaar Rudy Demeulemeester had voor die gelegenheid een speciale ketel vervaardigd met plaatstaal van 5 millimeter dikte. De bodem was voorzien van een rooster die belette dat de inhoud zou aanbranden; bovendien was een gastank van 3.000 liter voorradig terwijl geroerd werd met een ... roeispaan.

Honderden kilo vooraf schoongemaakte ingrediënten gingen de pot in, waaronder een dikke duizend kilo vis zoals zeeduivel, kabeljauw, roodbaars, pieterman en schaaldieren. Het geheel werd afgemaakt met een fumet van knorhaan.

Als groenten werden 600 kg. prei, en telkens 100 kg. ajuinen, wortelen en tomaten aan de ketel toegevoegd.

Dat verrijkte kookvocht werd uiteindelijk aangevuld met selder, look, laurier, thijm, saffraan, peper en zout.

Even vóór elf uur, dus ruim een uur eerder dan de tijd waarin het record diende gevestigd, was de bereiding af. Meteen ging de Vrijwillige Zeereddingsdienst van Blankenberge aan het juichen want de hele stunt was voor hen opgezet.

De soep werd kosteloos bedield onder de omstaanders maar, voor het goede doel, werd wel een broodje verkocht. De opbrengst ging integraal naar de plaatselijke reddingsdienst voor de financiering van een nieuwe reddingsboot waarmee men dan in nood verkerende zeilers of surfers ter hulp kan komen.

Toch was er even paniek omdat de gerechtsdeurwaarder, die het record moest vaststellen en homologeren, niet kwam opdagen. Er werd dan maar beroep gedaan op de politie-officer met dienst, met name de heer André Marmenout.

Die gaf toe dat alles was gebeurd volgens de voorgeschreven normen. „Het ging inderdaad om vissoep en ... het was nog lekker ook" verduidelijkte de h. Marmenout.

De reusachtige ketel geraakte zondag evenwel niet leeg want kort na de middag was het peil amper enkele centimeter gezakt. Men besliste toen maar dat de studenten van de Blankenbergse scholen maandag ook maar een bord heerlijke vissoep moesten slurpen. En of het smaakte!

AUGUST VAN HEETVELDE

Blankenberge, de Sergeant Debruynestraat, 21! Een oud maar kraaknet pand dat de tand des tijds ongeremd heeft doorstaan. Daar woont August Van Heetvelde, nu al weer negentig jaar, maar, net als zijn woonst, heeft vadertje tijd nog geen vat gekregen op hem.

De beentjes willen misschien niet zo best meer mee maar met behulp van zijn „stok” maakt August - „Gusten” zeggen de vrienden - nog iedere middag de navette naar de woonst van zijn broer, waar hij het middageten nuttigt. Voor de rest bedruipt hij zich zelf in de dagelijkse beslommeringen want, zo zegt Gusten, ik wil zo lang mogelijk zelfstandig blijven.

Zelfs de leek, die bij Gusten op bezoek komt, kan niet omheen de vaststelling dat men met een visser is. Aanleiding dus om te praten met „Gusten” Van Heetvelde, misschien wel de meest bekende figuur van Blankenberge, zijn stad die hij alijd trouw is gebleven. Vanaf zijn geboorte en allicht tot hij ons voor goed zal verlaten ... Mijn Blankenberge, zegt Gusten tussen twee trekken aan de pijp.

Wie zich wat dieper over de zaak buigt, krijgt dan wel de zekerheid dat Gusten een gewezen visser is. Aanleiding dus om te praten met „Gusten” Van Heetvelde, misschien wel de meest bekende figuur van Blankenberge, zijn stad die hij alijd trouw is gebleven. Vanaf zijn geboorte en allicht tot hij ons voor goed zal verlaten ... Mijn Blankenberge, zegt Gusten tussen twee trekken aan de pijp.

*
*
*

August Van Heetvelde werd geboren te Blankenberge op 27 oktober 1894; vader was visser en moeder - van beide hangt een schilderij aan de muur in de beste plaats - stond ook middenin deze zo boeiende sector. Rond de eeuwwisseling was Blankenberge trouwens een vissersrijgemeente met aanzien.

De vloot omvatte toen zo'n veertig zeilsloepen en „Fecampders”, zegt Gusten. Die laatste vaartuigen werden aangekocht - het woord zegt het zelf - in de Franse haven van Fécamp en waren wel iets langer dan de bij ons gebouwde vaartuigen.

de slag van Groeninge

Gusten herinnert het zich nog best; de vissers woonden toen allemaal in één wijk; de groeninge heette die wijk en was gelegen in de buurt van de IJzerstraat. Toen reeds waren er politieke hoogstandjes en Gusten vertelt met de immer weerkerende tinteling in de ogen over de fameuse straatgevechten tussen de liberalen en de katholieken; deze laatsten waren bijna allemaal vissers en op een goede dag trokken zij naar Groeninge waar zij de liberalen een pak op hun donder gaven, tijdens het „plakken”.

Dat was nogal iets, lacht Gusten nu nog. Nu wonen niet zo veel vissers meer te Blankenberge. De vloot is omzeggens onbestaande, zodat de meesten uitweken naar de Oosthoek, richting Zeebrugge en Heist.

En verder, lacht Gusten weer, was er de „Beirstee”. Ja, dat zat zo, zegt hij. In de Van Maerlantstraat stond er destijds een boerderij en welke boerderij heeft nu geen „beerput”?

Je rook hem van uren in het ronde. Daarom werd die wijk de „beirstee” genoemd. De oude ren spreken daar nu soms nog eens over.



August Van Heetvelde, ondermeer stichter van de onderlinge verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood”. Ik heb vele maatschappijen helpen oprichten, zegt Gusten Van Heetvelde, maar nooit kwam eigenbelang ter sprake.

De visserij met de sloepen

Gusten, dat kon niet anders in die tijd, trok als amper 12-jarige knaap de grote vlakke op; samen met zijn vader. Als „mousse”, lacht hij, aan boord van de zeilsloep B.33 van reder Van Pamel. Daarover Gusten:

„Met onze scheepjes konden wij natuurlijk niet zo heel ver uit de kust; verder dan 35 tot 40 mijl waagden wij ons niet. In die tijd waren dat allemaal „straoten” voor het scheepvaartverkeer. De dichtste vanggrond was „t Zand” waar vooral garnaal werd gevestigd; een eind verder op lag „de rik” (van rug) maar in dat gebied kon men hooguit twee uur vissen; bij hoog water dus anders riskeerde je je ganse boel te verliezen of minstens de netten te scheuren. Zo'n slechte grond was dat daar!

Een ander vanggebied was de „Welkom Bank” en daar werd vooral op tong en pladijs gevestigd. Dan was er de „Scherpe Geule” maar dat gebied was slechts tijdelijk toegankelijk voor onze sloepen.

„De Ruscher” was ook een druk bevist gebied, maar dan voornamelijk in de zomer, toen daar veel rog werd gevangen! En tenslotte was er nog „Al te verre”, gelegen in de buurt van het lichtschip „Noordhinder”. Ik heb in die tijd zeer hard moeten werken zegt Gusten, maar ik heb daar geen spijt van, want ik heb enorm veel van de vissersstiel geleerd.

Na enige tijd stapte ik over aan boord van de B.51 en toen ik zestien werd, werd ik aangemonsterd als „man” (matroos) op de B.37. Van „man” naar stuurman was maar een stap en op 1 januari 1922 werd ik stuurman op de zeilboot B.31, een sloep van 17 meter lang. Het was een echte familie-aangelegenheid want naast me zelf, werd die boot bemand door mijn twee broers Jozef en Robert, vertelt Gusten Van Heetvelde.

De eerste motorsloep

Het was in 1924 dat de eerste motorsloep in bedrijf werd genomen door de Blankenbergse vissersvloot. Het was een „Fecampder” van 20 meter van een zekere Vantorre (Frings was de lapnaam) en daaraan is weeral een anecdoten verbonden, vertelt Gusten: - ik zal het nooit vergeten. Wij vertrokken op vrijdag 17 juli 1924 voor een eerste reis en ... de eigenaar moest mee aan boord.

Die dag regende het met pijpestelen en ik had altijd gehoord dat hevige regen, gevolgd wordt door flinke storm. In ieder geval, de regen hield op en kijk: de zaterdag begon het te stormen als nooit voorheen. Er zijn toen dertien Oostendse kustvissers omgekomen en, had de storm een uur later gekomen, dan waren ongetwijfeld ook Blankenbergenaars gestorven, maar wij zijn vóór de storm weer kunnen binnen lopen. Die Vantorre, de reder dus van de B.24 is nog maar 103 jaar geworden maar ik kan je wel vertellen dat de Heistenaars niet zo'n goede kustvissers waren als de Blankenbergenaars. Wij vingden altijd veel meer vis en garnaal dan die gasten.

Een eigen vaartuig

Gusten Van Heetvelde, ondertussen een zeer bekwaam visser geworden, oordeelde toen, dat het tijd was om voor eigen rekening te gaan varen. Hij werd dus reder van de B.46 „Pieter-Willy”, een kloeke treiler, die hij had gekocht van Aurora en naar zijn twee zoons had genoemd.

Daarover vertelt Gusten het volgende: die Laenen van Aurora was een linke figuur. Het vaartuig kostte mij 200.000 fr. Ik moest dus gaan lenen aan 7 tot 8 percent en bovendien mijn huis in pand geven.

Ik moet zeggen, die eerste acht maanden waren een ware ontgoocheling want ik kwam toen al 25.000 fr. tekort om aan mijn verplichtingen te voldoen. Het jaar daarop, 1930 dus, was een echt boerejaar. Alles viel mee en ik heb toen enorm goed gevangen.

Geloof me, in één jaar tijd kon ik mijn schip volledig in verdienen en dat was toen een hele prestatie hoor. De Heistenaars begonnen ons toen na te apen en kochten ook zo'n schepen maar uitgerust met nog zwaarder motoren.

Dat is hun ondergang geweest want velen gingen failliet omdat die zware motoren met al de verdiensten gingen lopen. Dom natuurlijk van die gasten maar ik zei het al, de Blankenbergse kustvissers waren toen veel slimmer.

Ik zal U eens wat vertellen: toen ik dat schip kocht, moest ik naar de notaris waar de aankoopakte werd voorgelezen. Dat ging daar zo rap, dat ik er niet veel van begreep maar één ding had ik door: de notaris had daar laten in zetten dat ik iedere maand een hoeveelheid vis moest afstaan aan die Laenen. Nou, dat heb ik toen kategoriek geweigerd en de notaris kon niet anders dan die clausule schrappen. Sedertdien heeft die Laenen geen staart vis meer gezien hoor. Wat dacht die vent wel? lacht Gusten. Dertig jaar heeft Gusten met zijn „Pieter-Willy” gevaren; altijd als kustvisser maar na verloop van tijd werd er wel een zwaarder motor in ge-

(Vervolg volgende blz.)



De B.46 „Pieter-Willy” die dertig jaar eigendom was van August Van Heetvelde en nadien gesloopt werd.

bouwd. Een „Anglo” van tachtig „pèerden” zegt Gusten en dat was in 1936.

Een visser met drie zoons; dat is eigenlijk de droom van iedereen maar kijk, Gusten had wat dat betreft, een aparte kijk op de zaken. Zijn zoons - Pierre, Willy en Jaak - mochten wel naar de visserijschool en behaalden daar ook een diploma maar daarmee hield het ook op.

Weer Gusten: Ik heb die jongens altijd voorgehouden, dat zij een job aan de wal moesten zoeken omdat zij dan iedere avond op hun bed zouden liggen. Dus gingen zij nadien naar de vakschool en leerden een stiel waar zij nu goed hun brood mee verdienen en ... ik ben ook gerust, lacht Gusten met weeral die loerende oogjes.

Of wij dat wel goed begrepen? Ja, natuurlijk Gusten. Bovendien, zo vervolgt Gusten, hadden mijn drie zoons met de visserij gevaren, dan zou ik bijna verplicht zijn geweest zelf een schip te bouwen. Dat weigerde ik omdat ik zo'n schrik had om schulden te maken. Als je die toestand van vandaag bekijkt, ik durf daar gewoon niet aan denken. Met toch, al die miljoenen!

Meer dan half miljoen belastingen in 1946

Tijdens de oorlogsjaren trok Gusten, net als zoveel collega's, op de haringvisserij. Dat was moeitewerk, lacht Gusten nu, maar wij hebben toen wel zeer veel geld verdiend.

Achteraf is mij dat wel slecht gekomen, want enkele jaren later kreeg ik het bezoek van de fiscus. Ik moest daar zo maar ineens 562.000 fr. leggen. Ik heb toen gevraagd of die controleur van de fiscus op z'n kop gevallen was en toen dat ook niet hielp heb ik hem gewoon de straat op gezwerd; haalde natuurlijk allemaal niets uit want nadien heb ik toch moeten betalen.

Gelukkig had ik een „gespoarig wuuf”, die de centjes zorgvuldig had opgespaard maar ik kan je verzekeren dat ik daar toen enkele dagen wakker van gelegen heb, zucht Gusten.

Door hulpvaardigheid in de gevangenis

Aan die tweede wereldoorlog heeft Gusten trouwens nog een minder leuke herinnering. Door zijn dienstbetoon kwam hij met name in de gevangenis terecht. Hoe dat kan? Dat vertelt Gusten nu met de glimlach maar, zo zegt hij zelf, toen kon ik er niet om lachen. Gusten dus:

In mei 1942, op een dag dat wij niet mochten varen, ging ik rond zeven uur naar de haven. Aan de overkant van het dok lag een vaartuig dat was los geslagen en dat bij laag water zou kapseizen.

Als medestichter en beheerder van de verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood” aanzag ik het als mijn plicht, dat vaartuig weer op zijn plaats te leggen. Het ging om een scheepje van 9 meter lang en uitgerust met een motor van 15 p.k.

Ik dus in een roeibootje, samen met nog twee andere personen. Wat wij niet wisten was, dat er zich aan boord een jongen van 14 jaar bevond. Ondertussen was ook de eigenaar van het schip ter plaatse gekomen.

Hij bracht de motor op gang maar in plaats van het schip weer op zijn meerplaats te leggen meerde hij af voor de burelen van de Duitsers. Door het lawaai van de motor waren de Duitsers naar buiten gekomen en die namen die jongen mee.

Hij kreeg eten en werd nadien terug afgeleverd bij zijn ouders; zijn vader was bankdirecteur in Ronse. Ik dacht dat ik dus mijn plicht had gedaan maar wat gebeurt? Op 3 september wordt gebeld als ik de deur opentrek, staan zeven gewapende mannen voor mijn neus. Wat komen jullie hier doen, vroeg ik, maar enfin, het haalde allemaal niks uit en ik werd meegenomen omdat ik zogezegd belet had, dat iemand de vlucht had kunnen nemen. Eerst naar de vismijn en vandaar naar de gevangenis in Brugge. Mijn vrouw natuurlijk in zeven haasten naar advocaat Hoste maar op een goede dag kwam er een zekere advocaat Coene uit Blankenberge, die zegde dat mijn vrouw hem gevraagd had mijn zaak te verdedigen.

Een grote leugen natuurlijk want mijn vrouw had die vent nog nooit gezien, laat staan, gesproken. Ik stemde toe maar daardoor was ik mijn

(Vervolg volgende blz.)

MEDE-STICHTER VAN „HULP IN NOOD”

August Van Heetvelde was een van de mede-stichters van de Onderlinge Verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen Hulp in Nood die thans pakweg 70% van de totale vissersvloot verzekert. Samen met nog twee andere Blankenbergenaars, met name Karl Giese en Jozef Debruyne (beiden ondertussen overleden), lag hij aan de basis van de stichting van deze thans bloeiende vereniging die in feite uit noodzaak werd gesticht omdat de kleine visser-reder toen maar al te gemakkelijk gemanipuleerd werd door enkele personen die alleen op groot geldgewin uit waren op de rug van de goedgelovige reder en visser. Tegen dergelijke toestanden kwam Gusten Van Heetvelde in opstand en dat is in feite rechtstreeks de aanleiding geweest tot de oprichting van de coöperatieve verzekeringmaatschappij.

De officiële stichtingsakte werd tenandere verleden ter studie van notaris Notebaert te Blankenberge op 15 april 1940. Opvallend was toen, dat er zich onder de stichters geen enkele reder uit Oostende of Nieuwpoort bevond.

Onderstaand, als herinnering, nog even de stichters: Karl Giese uit Blankenberge; Henri Cattoor uit Zeebrugge; Constant

Vlietinck uit Heist a/zee; Jan Beernaert uit Heist a/zee; Jules Haerincq uit Heist a/zee; Gerard Dobbelaere uit Heist a/zee; Leopold Vantorre uit Heist a/zee; August Van Heetvelde uit Blankenberge en Jozef Debruyne, eveneens uit Blankenberge.

Achter de schermen van dit alles, was de heer Vandenberghe, de ontwerper, die hoopte dat zij het zonder hem zouden waarmaken. Maar ook dat ging niet, zoals in 1953, S.C.A.P. er moest aan geloven.

Ondertussen speelde de oorlog zijn part en weigerde het Ministerie van Zeewezzen nog vissersvaartuigen te verzekeren, zo ze niet voldoende gedekt waren bij gewoon risico.

Dat had voor gevolg dat een vergadering werd belegd, waarop genoemde stichters en de reders van Oostende, bijna alle kustvissers, beroep deden op de heer Vandenberghe om Hulp in Nood als verzekering in praktijk te stellen.

Dit deed hij in afwachting van iemand beters gevonden te hebben, met het resultaat dat hij 44 jaar later nog altijd naar zijn opvolger zoekt.

En met de ondervinding van al wat visserij is, is dat nog zo gemakkelijk niet.

advokaat Hoste kwijt. Ik was aangeklaagd door iemand die het had van „horen zeggen” en nadien, rond Nieuwjaar 1944-45 kwam er nog een andere klacht.

Een zeecommissaris uit Blankenberge had klacht ingediend omdat ik naar de IJzerbedevaart was geweest in 1943. Die vent wenste natuurlijk onbekend te blijven, maar dat is niet gelukt. Zo kwamen wij samen voor de Auditeur te staan en na een heleboel leugens, werd ik veroordeeld tot een gevangenisstraf van zeven maanden. Bovendien verloor ik mijn burgerrechten van 1945 tot 1950. Eigenaardig was dat ik later gedecoreerd werd - dat was in 1948 - met de Gouden Medaille in de Kroonorde wegens bewezen diensten.

Later werd ik echter twee frontstrepen afgetrokken en nadien kreeg ik ook nog bericht dat zij mijn „Vuurkaart” hadden ingetrokken. Daardoor krijg ik nu geen invalidegeld, dat zij eerst wel hadden toegekend. Wat voor een boel is dat allemaal, lacht Gusten Van Heetvelde.

25.000 fr. voor gesloopt vaartuig

In 1958, na een visserscarrière van 52 jaar, legde Gusten Van Heetvelde het bijtje neer. Mij vaartuig werd gesloopt; ik kreeg er nog 25.000 fr. voor, lacht hij.

Spijt? Helemaal niet, reageert Gusten Van Heetvelde, tamelijk heftig als wij hem vragen of hij niets te betreuren heeft. Ik zou het waarachtig nog eens herdoen. Ik had de schoonste stiel die er bestaat.

De wijde zee en je eigen baas! Wat wil je meer als man? Ik moet wel zeggen dat ik de hedendaagse tijden niet zo goed kan volgen. Al die miljoenen voor een vissersvaartuig.

En dan dat lang van huis weg zijn van die mannen. Ik vind dat niet goed. Nu gaan zij in Engeland verkopen, komen tussendoor eens over met het vliegtuig en hop, ze zijn al weer weg.

Nee, ik kan dat niet goedkeuren. Ik vind dat geen leven voor de vissersvrouw en zeker niet voor de kinderen die hun vader nauwelijks kennen. Ik vind dat vader regelmatig thuis moet zijn; hij blijft tenslotte de baas.

En dan die besommingen. Laatst maakte een vaartuig in twintig dagen méér dan drie miljoen opbrengst. Hoe is dat in Godsnaam mogelijk, zucht Gusten, die kennelijk nog altijd rekent in de franks uit zijn goede, ouwe tijd.

En dan die Heistenaars en Zeebruggenars? Ik vind dat die veel „stoeter” zijn dan de Oostendenaars. Zij durven dingen die een ander niet doet, maar zij nemen wel vaak grote risico's omdat hun vaartuig zo veel moet opbrengen om uit de schulden te geraken. Waar zijn die mensen hun gedachten, zucht Gusten Van Heetvelde alweer.

Tot slot nog één leuke herinnering: in zijn „beste plaats” hangt naast de schouw een schilderij. Daar ben ik fier op, zegt Gusten, want ik heb dat gekregen omdat met de besomming van mijn vaartuig, in 1954, voor het eerst de kaap van 100 miljoen frank opbrengst werd gehaald in de Zeebrugse vismijn. Ik kreeg dat als aandenken en het heeft een ereplaats gekregen.

Wij hoeven hier nu aan toe te voegen dat Gusten in april 1940 juist voor de oorlog, medestichter is geweest van de verzekeringsmaatschappij „Hulp in Nood”, akte verleden bij de toenmalige notaris Notebaert van Blankenberge.

Hij was ook vele jaren beheerder van de Ongevallenkas en is steeds een van de echte ouwe vissers gebleven, die dit jaar nog getrouw de algemene vergaderingen bijwoont, wat aan 90 jaar, wel eens mag herhaald.



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar 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.

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSCLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK **rack-s**

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE

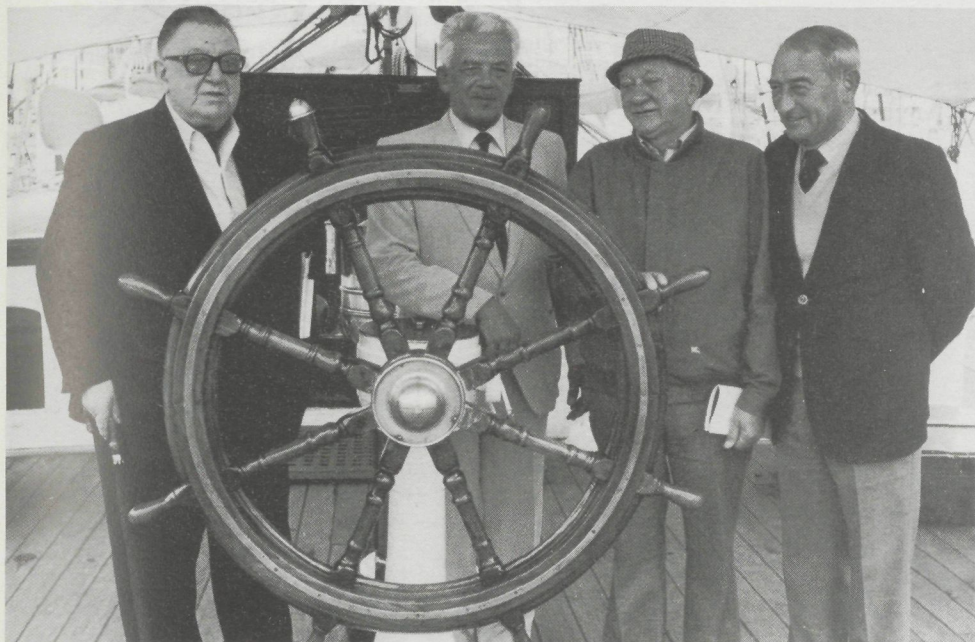
Auteur De Bock signeerde heruitgave

Iedereen die ook maar een beetje betrokken is bij de maritieme activiteiten was dinsdag present op het gewezen opleidingsschip „Mercator” dat gemeerd ligt in het gelijknamig dok van de Oostendse haven. Aanleiding was een herdruk van het boek van auteur A. De Bock „Met de Mercator naar de Stille Zuidzee”.

De heer De Bock, gewezen nautisch directeur van de Loods- en Reddingsdiensten der Kust, signeerde aan boord van de „Mercator” die nieuwe editie die werd uitgegeven naar aanleiding van de vijftigste verjaardag van de expeditie in tegenwoordigheid van vele prominenten uit de zeevaartmiddens. De eerste editie dateert al weer van 1944. De reis van de Mercator naar de Stille Zuidzee, meer bepaald de Paaseilanden, duurde van 13 mei 1934 tot 13 mei 1935 en in die periode werden niet minder dan 44.233 zeemijlen afgelegd.

De heer De Bock, die toen kadet was aan boord van het schoolschip, tekende in een dagboek alle belevenissen op gedurende de reis en aan de hand daarvan kwam nadien het boek waarvan sprake tot stand waardoor men nu de geschiedenis van deze memorabele reis opnieuw kan beleven.

Op zondag 10 en maandag 11 juni a.s. zal de auteur, telkens tussen 14 en 18 u. present zijn aan boord van de Mercator en zal hij bij die gelegenheid zijn boek signeren voor de belangstellend kopers.



De auteur, de heer A. De Bock (tweede van links) was dinsdag aan boord van de Mercator waar hij de heruitgave van zijn boek signeerde. En kijk, ook gewezen varensgezellen uit die goede ouwe tijd waren komen opdagen. Wie weet waar de gedachten toen even zijn heen gegaan?

BELGISCHE VISSERS AANDACHT!

WEEROM 3 VATEN DINOSEB-GIF DOOR URKER-TREILER OPGEHAALD

Aan de Visserij-editie van het Nederlandse weekblad „Stuurboord” ontleen wij dat er terug door een Urker-treiler drie vaten van het uiterst giftig Dinoseb met de visnetten opgehaald werden.

Deze vaten die gebruikt worden voor besproeiing in de landbouw, waren als deel van een deklading, in zwaar stormweder ter hoogte van de Doggerbank over boord van een Deens vrachtschip gegaan.

Tevergeefs had de Deense marine en ook de Nederlandse naar de vaten op de zeebodem gespeurd tot, ook al een Urker-treiler, enkele vaten in het net kreeg.

Naderhand werden nog vaten door Nederlandse treilers naar boven gehaald waarvoor zij een redelijke vergoeding per vat ontvingen, opdat men deze toch maar niet terug over boord zou kippen.

Bij een bepaalde treiler, die een lek vat opviste, werd zelfs door de Nederlandse regering de volledige lading vis in beslag genomen en deze, na vergoeding van de vis, vernietigt.

Nadat aldus de plaats op de zeebodem, dank zij de positiebepaling door de Nederlandse treilers, beter bepaald kon worden, werden er naderhand door de Deense marine een vijftigtal boven gehaald.

Ondertussen zijn er een twintigtal door de vissers aan land gebracht, zodat men nog rekening moet houden dat er van de tachtig vaten, een tiental op de zeebodem verblijven.

Men neemt aan, dat de vaten na een jaar zullen doorroesten en het gif zich zal verspreiden. Alhoewel het geen bijzonder grote ramp meer zal worden, zoals dit het geval zou geweest zijn met de tachtig vaten, zal toch nog een klein gebied aangetast worden zo men de overblijvende vaten niet terugvindt.

Nu dat men terug drie vaten boven gehaald heeft, vraagt men zich in het visserijbedrijf af, of de Deense marine het niet nog maar eens zal proberen om, op de laatste vindplaats naar de overige vaten te gaan speuren, terware de vissers zelf, de marine nog maar eens voorop zullen zijn.

Wij vestigen hierop de aandacht van onze vissers!

DAF AKTIVITEITEN IN AUSTRALIE

In de nabije toekomst zal DAF Trucks zijn producten op de Australische markt brengen. De marketing- en verkoopafdeling, gevestigd te Brisbane, zal een netwerk van aanvankelijk 20 dealers coördineren.

De chassis worden geassembleerd door Western Star te Brisbane, terwijl assen en ophanging in Australië zelf worden gefabriceerd.

Marktonderzoeken hebben uitgewezen dat een marktpenetratie van 5% binnen de 5 jaar kan bereikt worden.

PARLEMENTAIRE VRAAG OVER ZEEBRUGSE DIEPWATERKADE

De heer Raf Declercq, lid van het Belgisch Parlement stelde in verband met de diepwaterkade te Zeebrugge een vraag aan de minister van Openbare Werken, waarop door de minister een antwoord werd gegeven. Vraag en antwoord delen we hieronder mede.

Vraag: De nationale havencommissie gaf een negatief advies betreffende het bouwen van een diepwaterkade te Zeebrugge.

Nochtans is de bouw van een diepwaterkade een onontbeerlijk deel van de haven en noodzakelijk voor de ontsluiting van het zuidelijk en grootste deel van de nieuwe achterhaven.

Deze diepwaterkade is eveneens een werkelijke verbetering van de toegankelijkheid van het geheel van de Belgische havens en betekent een waardevolle bijdrage tot een nationale havenpolitiek.

Uiteraard heeft Zeebrugge een belangrijke betekenis wat betreft de tewerkstelling in de provincie West-Vlaanderen.

Het krediet voor het bouwen van de diepwaterkade is trouwens ingeschreven in het begrotingsontwerp van Openbare Werken van 1984.

Graag verneem ik het standpunt van de heer Minister.

Antwoord: Ik heb het advies van de Nationale Havencommissie voor het Havenbeleid omtrent de voorgenomen bouw van een diepwaterkade te Zeebrugge ontvangen.

Het advies dat de vele belangwekkende documenten, die ter gelegenheid van de discussie in de schoot van de Commissie werden opge maakt, worden nu aan een grondig onderzoek onderworpen.

In afwachting van de resultaten van dit onderzoek, wens ik nog geen standpunt in te nemen.

*
* *

Het was interdaad te voorzien dat de Nationale Havencommissie een negatief advies in meerderheid zou geven, omdat de vertegenwoordigers van de havens van Antwerpen en Gent dwaasweg concurrentie van de Zeebrugse havens vrezden.

Het is een dorpspolitieke mentaliteit, overgebracht op nationaal vlak. We zijn ergens echter overtuigd, dat het betrokken departement hier niet specifieke stedenbelangen, maar de Belgische belangen zal voorstaan en van dit standpunt uit bekeken, geen rekening zal kunnen houden met het advies van de Nationale Havencommissie.

U zoekt de oplossing: Wij hebben ze!

NIEUW - BIJ DE GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Gewaarborgd gezinsinkomen – Interessant – ook voor U
voor 600 fr. per jaar

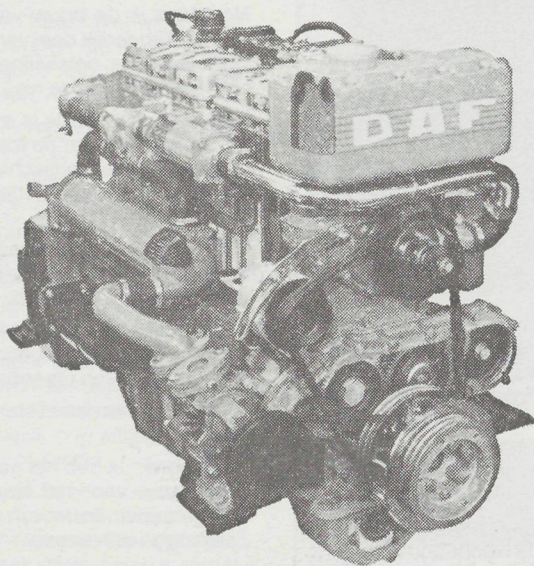
Zeg JA – Er is eenvoudig geen enkel argument tegen –
en neem snel contact op met uw „G”-bankkantoor

GENERALE BANKMIJ



- BANK VAN MIJ

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00 – Telex 31647

TE KOOP AANGEBODEN:

EEN COMPLETE LIERAANDRIJVING

bestaande uit:

- een Indar-liermotor à 145 p.k. -
1050/2100 omw/min. - 220 volt
- een Indar-generator type 355
L. - 120 Kw. - 1200 omw/min.
- een Indar-generator type 280
ML - 60 Kw. - 1500 Kw. - 1500
omw/min.

Te bevragen bij:

Machinefabriek Maaskant B.V.

te Stellendam, Deltahaven 40

Telex: 26695

Tel.: 01897 - 1477

NEEM DE MAGNESIUM WAAR HIJ IS

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

Ziehier
de nieuwe
¾ (75 cl)
met zijn
schroefstop



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

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

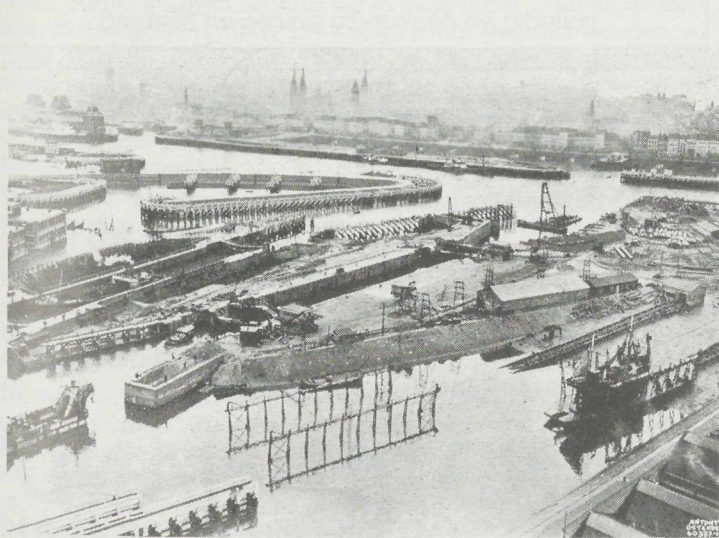
door Emile VROOME, oud-schepen der Vissershaven,
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

In onze wekelijkse bijdrage over de „Evolutie van de Oostendse Vissershaven”, een werk van gewezen schepen Emile Vroome, hebben wij het deze week over het nieuwe visserijdok van Oostende, de tweede wereldoorlog die heel wat Oostendse plannen in de war stuurde en de ontwikkeling van de Oostendse vissersvloot na het beëindigen van de oorlog. Interessante lektuur die een beeld werpt op de eertijdse toestanden in ons visserijgebeuren.

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.

Het complex van de nieuwe vissershaven bestond uit een toegangsecul, een zeesluis, een vlotdok met twee slipway's, een tijdok met werfbank en een vismijn. Dit was verbonden met het net der spoorwegen.

De fundering en kolkmuuren der schutsluizen, die toegang gaven tot het vlotdok, waren zeer gebrekkig en bleken spoedig een bestendig gevaar uit te maken. Er werd dan ook besloten deze te vervangen door een nieuwe sluis, die ditmaal op „caissons” zou opgetrokken worden. Deze sluis die in 1936 gebouwd en op 16 juni 1937 in gebruik gesteld werd, had de volgende afmetingen: totale lengte 137,35 m, nuttige breedte 16 m, nuttige lengte tussen vloeddeuren 91 m en tussen ebbedeuren 88 m. De kolkbodem lag op -5 m en de drempeldiepte op -4,50 m. De vismijn besloeg een totale lengte van 336 m, met een breedte van 66 m. Hij bestond uit een grote verkoophalle langs het vlotdok, westwaarts, van 35 m breed, volle lengte met daarnaast twee rijen pakhuizen met bureauverdieping, onderscheidenlijk 19 en 9 m lang op 7 m breed; deze twee rijen magazijnen zijn gescheiden door een overdekte rijweg van 9 m breed. Het aantal pakhuizen bedroeg 98. Langs het tijdok werd een vierdubbel spoor aangelegd, alsook het bestuursgebouw, met lokalen bestemd voor de diensten der haven, burelen voor de Waterschout en de Gemeenschappelijke Kas der Zeevisserij. Ook is er plaats voor de bankagenschappen, visserijboekery, douanen en een kantine met eetzaal.



Oostende 1937. De slipway en de sluisen der nieuwe vissershaven.

Tot dan toe werd de vis steeds verzonden in gewone wagons van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, maar een jaar later werden koelwagens ter beschikking gesteld, nadat tot tweemaal toe in de jaren 1930 en 1931, in het jaarlijks verslag der begroting van het Ministerie van Verkeerswezen aangedrongen werd bij het Parlement (door de schrijver zelf in zijn hoedanigheid van parlementair verslaggever), om de grote noodzakelijkheid aan te tonen van het gebruik van isothermische wagons voor het vervoer van de vis en alle andere bederfelijke eetwaren. De Nationale Maatschappij bezat alsdan nog geen eigen koelwagens en was toen de mening toegedaan dat het aan de particulieren behoorde van zelf deze speciale wagons aan te schaffen indien zij er zulke wensten te gebruiken. Dit kon wellicht gelden voor firma's die over zeer grote kapitalen beschikten, maar zeker en vast niet voor handelaars van de middenstand, zoals de vishandelaars die voor eigen rekening werkten en geen kapitalen konden beleggen voor de aankoop van zo'n duur materiaal. Gelukkig werd er op geen dovenmansdeur geklopt en werden koelwagens in dienst gesteld tot groot heil van het behoud van de verse vis.

Weldra werd er vastgesteld dat het vlotdok met 125 m breedte en 360 m lengte, ontoereikend was zodat ook in 1937 een aanvang werd gemaakt met de verlenging van dit vlotdok tot 760 m. In oktober 1938 kon 't verlengd vlotdok in gebruik genomen worden en aldus beschikte men er over een kadellengte van 1.425 m, wat samen met de 645 m kaaimuur van het vlotdok werd er een scheepshelling, die aan de derde handelskom (waar thans het nieuws stadhuis verrijst), gelegen waren. Het was echter pas in 1947, na de tweede wereldoorlog, dat deze scheepsbouwers zich op de nieuwe plaats definitief konden installeren.

Het Oostends visserijbedrijf had jarenlang geleden onder het gebrek aan voldoende en praktische installaties. Nu echter beschikte de nijverheid over een moderne en goed geoutilleerde aanvoerhaven, die het bedrijf toeliet zich ten volle te ontplooiën.

Eens te meer, helaas, zou zulks niet lang mogen duren, want in 1940 kwam de oorlog alles in de war sturen. Deze wereldramp heeft Oostende zwaar beproefd. Reeds in de meimaand van 1940 werd door de Duitse bommenwerpers een groot gedeelte van de stad in puin en as gelegd, terwijl de talrijke vestingswerken en de duikbootbasis, die de bezetter later bouwde, een groot aantal bombardementen en beschietingen met zeegeschut van geallieerde zijde onvermijdelijk maakten. Meer dan 4.000 gebouwen en woningen werden vernield of zwaar beschadigd. Alvorens in september 1944 de stad te verlaten, had de vijand de nijverheidsinstallaties totaal vernield. De kaaimuren van beide dokken waren overal opgeblazen, de sluismuuren vertoonden brede bressen, de sluisdeuren waren beschadigd en het mechanisme onbruikbaar gemaakt. Vóór de sluisdeuren, alsook in het Sas, lagen geladen schepen gezonken. De slipways waren ook buiten gebruik gesteld en de machinekamers opgeblazen. De vishalle was zo erg beschadigd dat met haar algehele afbraak moest gerekend worden. De grote slagader van onze stad

(Vervolg volgende blz.)

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 depothouder 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

was zoveel als lamgelegd. Alleen het bestuursgebouw met al de bijhorige lokalen, was zoveel als ongeschonden gebleven en kon na enkele herstellingen wederom in dienst genomen worden.

Als nationale erkenning voor de moedige houding van haar zo zwaar beproefde bevolking werd aan de Stad het Oorlogskruis 1940-45 met palmen door de Regering toegekend. Dit bracht een nieuwe wijziging mede van het wapenschild, dat door een Koninklijk Besluit van 27 januari 1956 als volgt werd bepaald: „*Wat goud met een keper van sabel, vergezeld van drie sleutels van dezelfde kleur, die van het schildhoofd naar elkaar toegewend, die van de schilvoet met de sleutelbaard naar links. Het schil getopt met een kroon van goud met vijf fleurons en gehouden, rechts, door een meerman in natuurlijke kleur, houdende in de rechterhand een zwaard van zilver, met gevest van goud, en, links door een meermin, eveneens van natuurlijke kleur, houdende in de linkerhand een spiegel van goud, alles geplaatst op golven, met een oorlogskruis 1940-1945 met palm, het lint hiervan uitgaande van de schilvoet, over een anker van goud, gehecht aan een keten van zilver, die geplaatst is onder een net van natuurlijke kleur, dat rechts over een drietand en links over een visschop gaat, beide van goud, schuinkruisgewijze opgesteld, de tanden en het blad naar boven gericht*”.



De verkoophal van de nieuwe vismijn.

Het was zeker geen klein vraagstuk om de herstelling van deze vernielingen in de kortst mogelijke tijd op te lossen. Zonder dralen werd dit werk nochtans aangepakt. De kaaimuren werden onmiddellijk hersteld en de sluis in orde gebracht; de slipways werden bedrijfsklaar gemaakt terwijl een verkoophalle met één rij pakhuizen in de verlenging van de vismijn, zuidwaarts, en langs het verlengde vlotdok opgetrokken werd. Aldus konden de sluis op 21 december 1946 en de verkoophalle op 15 januari 1947 in gebruik gesteld worden, al bleef nog de eigenlijke vismijn te herbouwen. Hiermede werd in 1949 aangevangen en eindelijk in september 1951 geschiedde de officiële inhuldiging van het gehele nieuw complex. Een grote mijlpaal in de geschiedenis van het Oostends vissersbedrijf.

De nieuwe vismijn behelsde 78 moderne pakhuizen met wel ingerichte burelen, zodat samen met de 35 pakhuizen en burelen die reeds in de haringhalle bestonden, de gevestigde firma's in het bedrijf over voldoende ruime werkplaatsen beschikten. Een paar jaar later werd er ook een cirkelvormig gebouw bijgebouwd, maar uitsluitend sprot en haring door middel van een elektrisch afmijntoestel verkocht worden.

De vuurtoren die in 1859 aan de oostkant der haven werd opgericht, was in 1917 door oorlogsgeweld vernield geworden. In 1924 vervangen door een nieuwe toren, werd deze laatste in 1944 eens te meer door het Duits bezettingsleger omvergehaald, om dat wat later in 1947 heropgebouwd te worden. Deze nieuwe vuurtoren in beton opgetrokken, heeft een constructiehoogte van 59 m 51 en is zichtbaar van op een afstand

van 22 mijl of ongeveer 35 km. Hij omvat een groep van 3 opeenvolgende schitterlichten met een pauze van 10 seconden tussen de volgende groep.

We mogen zeggen dat aldus een echt reuzewerk verwezenlijkt werd ten bate van het visserijbedrijf, waarvan de economische rol aanzienlijk is, en hetwelk aan talrijke ondernemingen de gelegenheid heeft geschonken zich hedendaags te doen gelden, niet alleen op nationaal, maar ook vooral op internationaal gebied.

Ontwikkeling der vissersvloot

Melden wij dan ook dat einde december 1956 de Oostendse vloot 193 eenheden telde, met een totale drijfkracht van 40.567 p.k., en een brutomaat van 18.718 ton, alle met motor voorzien, met uitzondering van 7 diepzeetreilers. Alle verre visserijtrawlers waren reeds voorzien van radar aan boord, terwijl de overige 150 vaartuigen ingericht waren met radiotelefonie, ultra sonore dieptemeter en richtingzoekers (radiogoniometers).

De allerlaatste eenheden die de Oostendse vloot zijn komen verrijken, zijn de diepzeetreiler O.297 „Rubens” en O.299 „Breughel”, aan de N.V. Motorvisserij toebehorend. Deze rederij heeft als leider dhr. Lucien Decrop, een nieuwe baanbreker in het visserijbedrijf, die met verstrekkende moderne methodes het bedrijf economisch en sociaal hoog wil opvoeren. Voornoemde eenheden, die respectievelijk op 5 januari en 7 februari 1957 te Oostende toekwamen, hebben de volgende karakteristieken:

Gebouwd in 1956-57 in Engeland op de werven „Cook, Welton and Gemmel Ltd.”, Beverly (York).

Lengte over alles 62,48 m.

Lengte tussen loodlijnen 56,39 m.

Grootste breedte 9,78 m.

Diepte midscheeps 5,03 m.

Bruto tonnemaat 768,87.

Netto tonnemaat 241,43.

C.D. Holmes oliebrandende stoommachine van 1.450 p.k. triple expansie.

Twee Duplex pompen voor automatische voeding van ketel.

Eén pomp algemene dienst.

Eén pomp hulpvoeding.

Eén elektrische bilgespomp.

Eén Duplextransfert pomp.

Eén koelinstallatie voor visruim.

Eén koelinstallatie voor voedingsbewaarpplaats.

Stoomtrawlwinch 2 × 800 vadem 6 × 19 staaldraad.

Visruim voor 4.500 bennen of 225 ton geijsde vis, geïsoleerd en bekleed met aluminium.

Slaapgelegenheid voor 37 man, allen achter en in de brug.

Electrische installatie: één stoom generator 32 KW en één diesel generator 20 KW.

Reddingsboten voor 40 man plus 4 opblaasbare rubberboten.

Uitgerust met radar, twee dieptemeters, fishfinder, automatic Gyro Compass en Gyro-Pilot, ontvang en zender T.S.F., Radiogonio en Richtingszoeker.

Twee vismeel Farrar ketels in voorpiek.

Galgen alleen op stuurboordzijde.

Voorzien van dubbele brug.

Stuurinrichting met stoom en/of elektrische aandrijving.

Het zijn thans de grootste vaartuigen van de Belgische vissersvloot, bijzonder uitgerust om nieuwe visgronden te bewerken zoals de Witte Zee en de kusten van Noorwegen; ook zullen Groenland en Farøe beproefd worden, hetgeen een nieuwe grote evolutie betekent in de visserij. En ik meen er te mogen bijvoegen dat er thans reeds studie gemaakt wordt voor de vervanging der treilers door drijvende fabrieken, die op zee de vis zullen reinigen, i.p.pakken en bevriezen om alzo te koop gesteld te worden.

(wordt vervolgd)

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 vier 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 Lanzweert.
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.

Voor uw **AANKOPEN** van **PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN
MAZOUT — SMEEROLIEN
BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD
MAZOUT- en OLIEFILTERS
KUNSTVEZELS — TOUWWERK
GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 – OOSTENDE

NALFLEET

MARINE CHEMICALS

- Is het koelwater van Uw motoren vuil,
- heeft U lekkende pompen,
- of wilt U meer weten over koelwaterbehandeling en andere chemicaliën aan boord van schepen?

Contacteer dan:

Te Oostende

S.V. SCAP

afd. werkhuizen

Edw. Anseelekaai

Tel.: (059) 32.39.79
32.08.20

Te Zeebrugge

**Scheepswerven
De Graeve**

Tel.: (050) 54.40.84

Chemicaliën geleverd door:
NALFLOC LTD. Belgium Branch
Elsenstraat 7
2060 Merksem
Tel.: (03) 646.77.99
646.56.76

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie: Tel. (059) 32.12.10 (5 lijnen)

Fabriek - Oudenburgstwg, 31

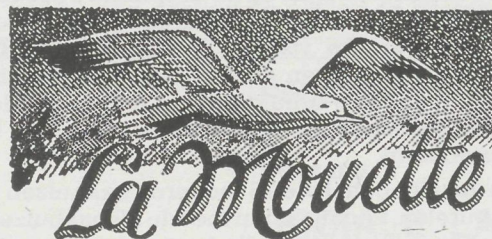
Tel.: (059) 70.15.42 / (059) 70.14.41 / (059) 70.70.33

Telex: 810.28 & 821.65 - Telegramadres: PEFLOS - Oostende

**Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene,
polypropylene en nylon**

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN**

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk -
Alle soorten netten - Staalraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

DE ZEEBRUGSE VISSERIJ



DE ZEEBRUGSE VISSERIJ

Zoals wij reeds summier in een vorige bijdrage hebben aangekondigd, werd zeer onlangs een prachtig boek uitgegeven dat integraal handelt over de Zeebrugse visserij; een lees- en kijkboek in één! Achter dit boek, dat werd uitgegeven door de Uitgeverij Van de Wiele uit Brugge, staan respectievelijk de heren Dirk en Frank Neyts alsmede de heer Walter Dobbelaere.

Zeer onlangs werd het boek officieel voorgesteld te Zeebrugge. Wat de inhoud van het boek betreft, dat zeer rijk geïllustreerd is met oude fotos van de eertijdse visserij, staat het volgende te lezen in de persnota die n.a.v. de voorstelling werd verspreid. Aldus lezen wij o.a. „Tot op heden is geen compleet boek gewijd aan de Zeebrugse visserij. Wellicht omdat je hier voor een erg gesloten wereldje staat, ontzettend versnipperde informatie, vergeten en verzwegen geschiedenissen en geschiedenisjes en vooral ook een heel bijzonder soort volk. Men leeft hier op een andere manier, op andere uren van de dag, in andere omstandigheden.

Als wij de pretentie hebben te beweren dat „De Zeebrugse Visserij” daarentegen wél compleet is en alles over de Zeebrugse visserij zegt, dan is dat omdat we ons tegen bovenstaande „moeilijkheden” hebben gewaand.

Zo komen de auteurs en zelfs een van de uitgevers zélf uit een vissersfamilie, en werd beroep gedaan op een nogal ruime groep medewerkers die elk op een aantal „vissers-terreinen” reeds vroeger hun sporen hebben verdiend. Denken we daarbij aan de historici Frank Welvaert en Frieda Dieckx-Visschers, die vorig jaar betrokken werden bij het historisch bronnenonderzoek en de tentoonstelling „Brugge en de Zee”, en die ook dit keer verantwoordelijk wilden tekenen voor heel wat archief- en opzoekingswerk.

Jan Deroose en Jempie Herrebout, geboren en getogen Heistenaars met een onaflatende interesse voor zilt en ander nat, verzorgden eerder kursieve stukjes rond het carnaval in Heist, de visserscafés, de anekdotes rond bijgeloof en de vissersvrouwen.

Uit de controlerende samenwerking met ere-hoofdkommissaris en havenmeester Olivier Van Nuffel, groeiden voorts nog bijdragen van zijn hand rond de visserijwacht, de jachthaven en het economisch belang van de visserij, en het verre gaande nazicht van de tekst door Pierre Hovart, Directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij, in samenwerking met Walter Vanroose van de Bedrijfsraad voor de Visserij, hielp ons enorm om van onze insi-

ders-kijk tot een wetenschappelijk verantwoorde weergave te komen van dié gegevens die niet uit de historische, folkloristische of puur ménselijke sfeer komen.

Komt dan de hoofdbrok van het werk, verzorgd door de tweelingbroer Frank en Dirk Neyts, die omzeggens van hun eerste levensdag af, nu alweer dertig jaar geleden - samen dus zestig - alle aandacht, vrije tijd, nieuwsgierigheid en zelfs studies aan de visserij en de overige maritieme gebeurtenissen hier hebben besteed.

Na een vijftal bijna puur historische delen (Een schuchter begin, de visserij te Heist in de vorige eeuw, pleidooi voor een vissershaven, de geschiedenis van de Zeebrugse vissershaven en „De Tweede Wereldoorlog”, waarin het wedervaren van de Heistse en Zeebrugse vissers in die moeilijke dagen aan de hand van drie verschillende case-histories wordt verhaald), volgen een aantal „technische hoofdstukken, rond de evolutie van de vistuigen, de scheepstypes, de vloot en de scheepsrampen. Vervolgens gaat het over de visserij scholen, het leven op zee, de visgronden, zeevaartkundige instrumenten en de vraagtekens rond overbevissing van de Noordzee (en verderop).

Grote onderdelen van het boek worden ook gewijd aan de geschiedenis van de vismijn en nevenbedrijven. Tot slot werd achterin een lijvige bijlage opgenomen, waarin alle op de Zeebrugse rol ingeschreven vaartuigen, vanaf de start in 1908, worden vermeld, met bouwjaar, tonnemaat, reder(s) en in welke omstandigheden het eventueel uit de vaart werd genomen.

Het boek is verkrijgbaar bij de Uitgeverij Marc Van de Wiele te Brugge tegen de prijs van 1.195 fr.



Apollinaris

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

HARINGOORLOG TUSSEN NOORWEGEN EN DE EEG?

De besprekingen tussen de EEG en Noorwegen, kwa haringkwota in de Noordzee, hebben nog tot geen resultaat geleid. Noorwegen denkt dan ook in dit verband zelf een eigen kwotum vast te stellen, wat zijn haringvisserij in het Noorse gedeelte van de Noordzee betreft en tevens alle vissersvaartuigen uit de EEG in Noorse wateren te verbieden. We gaan dus naar een escalatie in de bilaterale besprekingen.

Noorwegen heeft anderzijds bedreigd éénzelfde kwotum te vangen haring in het Noorse gedeelte van de Noordzee voor zijn vissers vast te stellen, als de EEG in de gemeenschapswateren voor haar vissers, namelijk 155 duizend ton. Beide kwota samen zouden dan een totaal geven van 310 duizend ton, hetgeen 50% meer is dan de I.C.E.S. voor de Noordzee als haalbaar heeft vastgesteld, dus 105 duizend ton te veel.

Men maakt zich thans reeds zorgen wat de afzet van de 155 duizend ton EEG-haring betreft en het is duidelijk, zo Noorwegen deze dreiging uitvoert, de haring, ook de verbruikersharing maar net de opvangprijs zal halen.

Noorwegen heeft een harde nota naar Brussel gestuurd, waarbij zelfs bedreigd wordt te zullen afzien van gelijk welke bilaterale besprekingen, zo de EEG voortgaat op eigen houtje voor zijn leden viskwota vast te leggen in de Noordzee, die toch een gemeenschappelijke zee is van beide partners, Noorwegen en de EEG. Noorwegen zal dan op zijn beurt eenzijdige vangstcijfers in haar deel van de Noordzee vast leggen voor de eigen visserij, ten ware Brussel binnen de week een voldoening gevend antwoord verstrekt.

Dit geschil tussen de EEG en Noorwegen is het ergste dat men reeds gekend heeft, alhoewel men te Brussel de hoop uitdrukt, dat het niet tot een volledige breuk zal komen en een overeenkomst nog altijd tot de mogelijkheden behoort. Anderzijds is men te Brussel wel de overtuiging toegedaan, dat het eenzijdig vastleggen van haringkwota, eensdeels door de EEG voor de EEG-vissersvloot en anderzijds door Noorwegen voor de eigen vissersvloot, aanleiding zal kunnen geven tot het vernietigen van wat men door vele jaren beschermingsmaatregelen terug opgebouwd heeft, namelijk een haringstock en bestand die nu terug gezond zijn. Tevens zou dit de voorloper kunnen zijn van de breuk wat betreft de andere EEG-Noorse visserij overeenkomsten. Vooral Groot-Brittannië zou hier het slachtoffer van zijn, en meer speciaal de Schotse vissers, die met het leeuwenaandeel van de te vissen kwota voor EEG-vissersvaartuigen in de Noorse wateren weglopen.

Groot-Brittannië zal dan wel bijzonder aandringen opdat het niet tot een open breuk met Noorwegen komt. Anderzijds hebben de Noorse vertegenwoordigers te Brussel laten weten, dat zij niet bereid zijn de besprekingen te hervatten zo de EEG niet vooraf de eenzijdige en eigenmachtige haringkwota voor haar vissers intrekt.

Wijzen we er nogmaals op, dat bilaterale besprekingen tussen de EEG en Noorwegen kwa wederzijdse vaststellingen van viskwota, beslist nodig zijn omdat de Noordzee een zee is die deel uitmaakt van beider economische zone en dat een ongeordende visserij, zowel van de kant van de EEG of van de kant van de Noren, de Noordzevisstocks en het algemeen visbestand van de Noordzee zwaar kan aantasten, dus met weerslag op het visbestand van de andere.

Gezien te Brussel geen bijeenkomst van de Visserijministers gepland is vóór september, is het duidelijk dat de koppen in de Commissie terug bijeen zullen moeten gestoken worden, des te meer daar de Britse minister voor de visserij,

John Mac Gregor, Brussel reeds verwittigd heeft de Noren niet te veel voor het hoofd te stoten. Volgens de Britse minister kan een beslissing over haringkwota, voorlopige cijfers of niet, uitgesteld worden tot de besprekingen met de Noren tot resultaat leiden. Men zou dus voorlopig op haring kunnen vissen, maar geen voorlopig te vissen algemeen kwotum bepalen, zoals men dit deed met de 155 duizend ton. Wel zit men met de absolute wil van vooral Nederland en Denemarken, die wensten dat een bepaald kwotum, ook al was het een voorlopig kwotum, zou vastgelegd worden.

Beide landen wensen een zo groot mogelijk eigen haringkwotum. Anderzijds heeft de EEG ook reeds de leeuwenhonger van Denemarken gestild door een voorstel tot optrekken van de

bijvangst aan rondvis van 10% tot 20%, met een uitzondering voor de wijting die de 12% niet mag overtreffen. De Britse visserijminister heeft dan echter op zijn beurt dit voorstel geblokkeerd!

Toegekende haringkwota (voorlopig) door EEG: (in ton)

	Noordelijke en centrale Noordzee	Zuidelijke Noordzee
België	—	7.100
Denemarken	28.700	2.500
Duitsland	17.970	1.700
Frankrijk	1.410	19.000
Nederland	22.820	18.000
Groot-Britt.	29.020	6.700

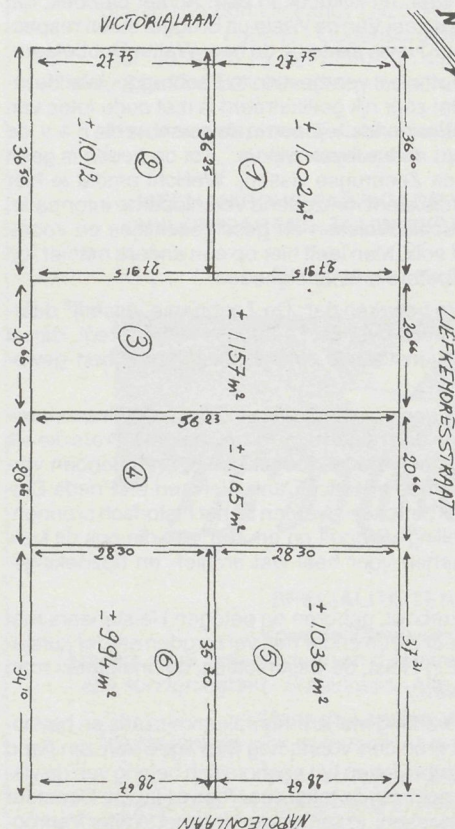
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victoriaalaaan - Liefkermesstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Op deze gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



VREES VOOR EEN TE GROTE HARINGAANVOER EN PRIJSINZINKINGEN

De vrees bestaat in haringaanvoermiddens, en dit zeker niet ten onrechte, dat de te verwachten grote haringaanvoer door het hoog optrekken van de vangstkquota, aanleiding zal geven tot een overaanbod op de afslagen met de onvermijdelijke prijsinzinkingen als gevolg. Dit is ook de overtuiging van de voorzitter van de grootste Schotse producentenorganisatie, die hiervoor zelfs naar Canada reisde en ook contacten met Noorwegen onderhoudt om hieraan iets te doen.

Men zal trachten het aantal faktorijschepen die de haring op zee overladen, op te voeren. Te Halifax in Canada heeft de voorzitter van de Schotse producentenorganisatie contact opgenomen met de grote uitvoerders van Canadese haring om een marktstrategie voor de prijs van haring op touw te zetten, opdat er niet aan dumpingprijzen zou uitgevoerd worden, hetgeen de situatie op de West-Europese markten nog zou verergeren.

Als we inderdaad nagaan hoeveel haring er plots op de markt zal komen, dan mag men zich inderdaad wel bedenkingen maken.

Er is niet alleen het voorlopig cijfer van de 155 duizend ton Noordzeeharing, maar de Sovjet-Unie heeft ook opnieuw de haringvisserij in de wateren van de Stille Oceaan heropend met een vooropgezet kwotum van 180 duizend ton. Daarbij wordt ook opnieuw het kwotum van de te vissen Atlantische-Scandinaafse haring in het gebied tussen IJsland en noord-Noorwegen opgevoerd. In de Canadese Funday-Baai werd voorlopig 56 duizend ton haringvisserij toegekend, maar algemeen wordt verwacht, dat dit kwotum nog zal opgevoerd worden omdat de vooruitzichten van de biologen gunstig zijn. Precies of dit alles nog niet voldoende is, zijn de Nederlandse grote haringrederijen begonnen met hun, sinds verleden jaar ingevroren haring aan beduidend lager prijzen af te zetten dan oorspronkelijk verwacht werd. Het is dus best begrijpelijk, dat men zich in de voornaamste haringvissende landen begint zorgen te maken, en met reden menen wij. Het zijn inderdaad de aanvoerders die de eerste slachtoffers zijn, terwijl omgekeerd de vismeelfabrieken hoopvol gestemd zijn!

Sommige gewagen nu reeds van een haringberg, zoals dit het geval is met de boter en het vlees in de Gemeenschap. Profijtelijk voor de landbouwproducenten hierbij is echter dat de landbouwer zijn prijs krijgt, maar dat het de Gemeenschap is die met het probleem van overschot aan boter en vlees zit, opgeslagen in enor-

me koelkamers. Deze berg wordt dan ter gelegenheid voor een zacht prijsje aan de Oostbloklanden verkocht.

Dit geeft weer eens het verschil van behandeling tussen de landbouwproducenten en de visaanvoerproducenten aan. Deze laatste, de reder en visser, krijgen wel een opvangprijs, maar deze is geen renderende prijs, zoals dit het geval is met de landbouwprodukten. Anderzijds past de EEG een systeem toe van verminderde opvangprijzen naar gelang de hoeveelheid van de op te vangen vis. Ook is opgevangen vis, bestemd voor de vismeelfabrieken. Eénzelfde systeem voor de visserij als voor de landbouw zou het diepvriezen van de vis betekenen, het opbewaren in koelkamers van de E.E.G. en het dan

eventueel verkopen van deze berg. Maar dit zou dan voor de reder, net als voor de landbouwer, ook moeten opgevangen zijn aan de gangbare groothandelsprijs, net zoals dit gebeurt voor de boter en het vlees.

Als besluit kunnen we ons anderzijds niet ontdoen van de indruk, dat men te lang gewacht heeft om de haringvisserij te laten hernemen, zodanig, dat we nu voor een massaal herstel van dit visbestand komen te staan, met als gevolg een te grote visserij in eens, in de plaats van dit een paar jaar eerder en dan geleidelijker te hebben laten gebeuren. Ondertussen kon de handel dan langzamerhand voor de nodige afzet gezorgd hebben, terwijl dit nu te brutaal en te plots gebeurt met honderd duizenden tonnen.

IBIS HULDIGDE DIRECTEUR CAESTECKER



De heer Caestecker, directeur van het K.W. Ibis werd de jongste weken zegmaar van noord naar zuid en van oost naar west gesleurd. Aanleiding was het feit dat hij gedurende de jongste kwarteeuw op een voorbeeldige manier de belangen van het K.W. Ibis heeft waargenomen en vaak in delicate omstandigheden „zijn jongens” bijstond.

Reeds eerder werd de heer Caestecker overvloedig gehuldigd door ondermeer het Vissers-tehuis „De Bolle” waarvan hij het secretariaat waarneemt, de jongens van de Ibis evenals het personeel. Recentelijk kwam nog een extra huldiging want na de algemene vergadering van het K.W. Ibis werd de h. Caestecker, alsmede zijn dame, nog maar eens in de bloempjes gezet namens de voltallige beheerraad van het Koninklijk Werk (foto boven). Vice-admiraal Schlim, voorzitter van Ibis, overhandigde de gevierde een prachtig uurwerk als blijk van waardering en erkentelijkheid voor een kwarteeuw zeer verdienstelijk presteren (foto onder). Ook namens ons een gemeend buona fortuna aan directeur Caestecker en zijn dame.

WIJZIGING MINISTERIEEL BESLUIT BEVORDERING BRANDSTOFBESPARING

Bij Ministerieel Besluit van 8 mei 1984 verschenen in het Staatsblad van 6.6.84, werd de datum van 1 maart 1984, bedoeld in art. 3 van het ministerieel besluit van 3 maart 1981, tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen van hoofdstuk I van het Koninklijk Besluit van 26 februari 1981, houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing in de sectoren van de tuinbouw en de zeevisserij, reeds gewijzigd bij ministerieel besluit van 14 juni 1982, thans gewijzigd in 31 augustus 1984.

Dit komt dus neer op een verlenging met 5 maand, namelijk van 1 maart 1984 tot 31 augustus 1984.

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-

- Rederscentrale
- Rederscoöperatieve S.C.A.P.
- Beroepsvereniging Hand in Hand - Oostende
- Onderlinge Visafslag Oostende
- Verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood
- Smessaert Josephine & Sluyter Florent (O.260)
- P.V.B.A. Rammeloo Gebr. (N.708-N.709)
- Verleene Lucien (O.369)
- Rederij Shamrock p.v.b.a. (Z.185)
- Bouwondernemingen Van Heule - Oostende

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.

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:

100.000 fr.
50.000 fr.
50.000 fr.
50.000 fr.
50.000 fr.
5.000 fr.
1.000 fr.
5.000 fr.
5.000 fr.
1.000 fr.

BRIEVENBUS

SEDERT WANNEER IS DE REDERSCENTRALE EEN POLITIEKE VERENIGING?

Mijnheer de redacteur,

Het is met grote verwondering dat we vaststellen, dat in de Rederscentrale nu ook al aan politieke propaganda wordt gedaan.

Als Nieuwpoortse reder vind ik het een schande, dat daarin de lof gezwaaid wordt van burgemeester Mommerency, die nog nooit een voet heeft verzet voor de visserij en nu de Europese verkiezing voor de deur staat, men in dat bladje de lof over hem gaat zwaaien en men dan nog de Koning erbij betreft.

Is het daarvoor dat wij aan de Rederscentrale onze centen moeten storten?

Dat het Koninklijk huis hiervoor misbruikt wordt, is meer dan onwelvoegelijk!

Een Nieuwpoortse reder.

Nota v/d Red.: Wij verwijzen U in dat verband naar onze open brief aan het adres van onze Koning.

Van de Rederscentrale moogt U alles verwachten, als het maar ten belange is van sommigen.

HOE DENKT HET STADSBESTUUR DE VISSERIJ TE STEUNEN?

Zeer onlangs stelde gemeenteraadslid Alfons Laridon een vraag aan het Oostendse stadsbestuur in verband met de plaatselijke visserij. Onderstaand geven wij eerst deze vraag weer:

De visserij met alle aanverwanten is in onze streek en ook te OOSTENDE van vitaal belang. Ongelooflijk vele gezinnen moeten hun broodwinning halen uit de opbrengst van onze Oostendse vissers.

Teneinde deze Oostendse visserij te ondersteunen is het prettig te weten of het Stadsbestuur van plan is:

1. promotie te maken in de komende maanden voor visverkoop en verbruik? We denken hierbij aan de toeristen en naar Nederlands voorbeeld aan de leerlingen in de Stedelijke Scholen (Informatie, wedstrijden,...);
2. nieuwbouw in Oostendse visserijmiddens te steunen? Hoe ziet het Stadsbestuur dit gebeuren?

HET ANTWOORD

Hierop werd namens het Oostends stadsbestuur volgend antwoord verstrekt:

1. De promotie voor meer visverbruik - ook in de scholen - is in hoofdzaak de taak van de Nationale Dienst voor Afzet van Land- en Tuinbouwprodukten. Door deze dienst wordt allerhande propagandamateriaal verspreid, zoals draagtassen en affiches „Zeevis”, „Wijting”, „Haring”, „Garnaal”. Op de begro-

ting 1984 van deze dienst is voor de aanmaak van dit materiaal een krediet van 20 miljoen frank uitgetrokken.

Het Stadsbestuur zelf stelt overigens bestendig een personeelslid (gids-promotor) ter beschikking voor het rondleiden in de Stedelijke Vismijn van schoolgroepen en toeristen, waarbij tevens een vispropagandafilm wordt geprojecteerd.

Door een bezoek aan het aquarium in de Eurohall van de Vismijn en het Noordzeeaquarium aan de Visserskaai kan kennis worden gemaakt met de verscheidene vissoorten die in de Noordzee leven. In het Noordzeeaquarium wordt dan tevens een video-film vertoond over de aan het vissersleven verbonden activiteiten.

Terloops kan worden medegedeeld dat in 1983 in de Vismijn 7.378 en in het Aquarium 14.572 betalende bezoekers werden geteld.

2. De inkomsten uit havenrechten wegen niet op tegen de zware financiële lasten, die het Stadsbestuur draagt voor het onderhoud en de bediening van het sluisencomplex aan de vissershaven. Het is het Stadsbestuur dan ook niet mogelijk, kredieten uit te trekken voor het verlenen van premies bij nieuwbouw van vissersschepen. Zij die zulks wensen kunnen hiervoor overigens een financiële tussenkomst van het Rijk en van de Europese Gemeenschap verkrijgen.

CURSUS YACHTMAN

De Yachtclub te Nieuwpoort organiseert ook dit jaar een cursus waarmee men, na afloop, het brevet van yachtsman kan behalen. Dat is voortaan een noodzaak omdat de Zeevaartpolitie strenger toezicht zal houden op de voorschriften van de zeevaarkunde. En met reden!

In september as. zal met de cursus begonnen worden in het clublokaal van de Yachtclub te Nieuwpoort en deze zullen duren tot ongeveer juni van volgend jaar. In de cursus zijn ondermeer begrepen oefeningen met de zeekaarten, techniek scheepsbouwzeilen, winterberging, seinen, radio, de veiligheid op zee, manoeuvres, administratieve schikkingen, meteorologie, politiereglementen voor de Belgische kust, enz...

Het is de h. Van Eeckhoutte, commandant van het opleidingsvaartuig van de Zeevaartschool „Cdt. Fourcault”, die de cursus geeft. Nadien, in juni 1985 dus, dienen de cursisten een examen af te leggen waarop de geslaagden het officieel brevet van yachtsman ontvangen. De kostprijs voor de cursus bedraagt 5.000 fr. en de lessen worden in de beide landstalen gegeven.

Voor nadere inlichtingen kan men zich wenden tot het secretariaat van de Yacht Club te Nieuwpoort (tel. 058/23.44.13) of Cdt. Van Eeckhoutte op tel. 059/32.00.65. Het is wel nodig zo vlug mogelijk in te schrijven.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 25 MEI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
Z.196	14	150	1.100	1.404.376
WEST				
Z.596	11	50	2.000	731.968
N.45	7	150	—	441.190
IJSLAND				
O.129	14	250	—	615.127
KANAAL				
O.274	20	40	7.000	1.742.098

MAANDAG 28 MEI 1984

KANAAL				
O.206	16	220	—	715.828
O.108	20	120	2.000	1.182.000
WEST				
N.752	12	120	—	300.576
O.134	13	180	—	483.238
N.719	13	210	—	609.351
O.141	12	120	—	285.061
N.708	12	210	—	526.229
KREEFTENPUT				
O.26	12	10	3.000	433.183

DINSDAG 29 MEI 1984

WEST				
O.309	12	140	—	331.660
KREEFTENPUT				
O.123	12	30	3.000	430.566

WOENSDAG 30 MEI 1984

KANAAL				
O.83	16	150	600	963.195

WEEK VAN 1 TOT 6 JUNI

Een week met een gans ander uitzicht dan de voorgaande. Dit keer kon alles niet in één mijn op de maandagmarkt en kregen we ook dinsdag nog behoorlijk wat vis te verwerken.

De spanvissers waren er dit keer wel bij en ook van IJsland kregen we een vangst die iets groter uitviel dan anders. Meest kabeljauw, koolvis en zeewolf, soorten die een behoorlijke middelprijs haalden.

Schelvis deed het minder goed en rode zeebaars en leng werden in zeer kleine hoeveelheid gebracht. Heilbot, staart en schaat waren hier natuurlijk de duurste soorten terwijl voor Schotse schol en koolvis de flauwste prijs betaald werd.

De opbrengst bedroeg uiteindelijk 1,8 miljoen, het zou meer moeten zijn, de vangst bevatte echter slechts een 700 bennen waarvan dan nog een gedeelte van Noop Head. Misschien volgende keer beter.

Voor de spanvissers was het geen slechte week. Dinsdag een flinke partij kabeljauw van zeer goede kwaliteit die tot bij de 80 fr. noteerde. Maandag werd de duurste kabeljauw verkocht aan 95 fr., de gulsorteringen kregen tussen 30 en 75 fr. met zoals gewoonlijk Westgul, stukken duurder dan de gul van de spanvissers. Toch werden voor de „koppels” goede resultaten met juist boven de 2 miljoen voor de O.135/O.275 die iets meer dan 900 bennen in de afslag brachten.

De vangsten van de West blijven ondertussen

nogal klein, tussen 150 en 200 bennen in de markt. Dat leverde resultaten op begrepen tussen 410.000 en 740.000 fr. Gul was veruit de meest gebracht en ook de best verkochte soort.

Rode knorhaan deed het niet te best al was de aanvoer ervan veel kleiner dan verleden week. Wijting was opnieuw zeer duur, vooral maandag.

Grote sortering kreeg toen tot 84 fr., zakte dinsdag tot 73 fr.; kleine wijting varieerde tussen 35 en 45 fr. en haalde dinsdag rond de 30 fr. Een paar vangsten van de Noord zorgden voor de nodige hoeveelheid schol. De prijs liep terug met platen rond de 45 fr., iek rond de 53 fr. en derde slag ook rond de 47 fr.

Tong is op hetzelfde prijspeil gebleven van verleden week, met de middensoorten rond de 240

fr., voor tong van de Noord tot 265 fr. voor bloks. Staartvis is eerder schaars geweest, grote sortering liep op tot 307 fr., de middensoort kreeg tot 255 fr. en kleine staart kreeg rond de 200 fr. Voor kreeftjes blijft de prijs nogal matig. Grote sortering tot 250 fr., kleine van 70 tot 100 fr. volgens de kwaliteit.

De kustvisserij met nog steeds erg weinig garnaal in de afslag, de prijs hiervoor liep eind vorige week op tot 369 fr., begin deze week werd toch ook tussen 250 en 270 fr. gegeven.

VRIJDAG 1 JUNI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.40	8	140	—	450.559
MONKEY BANK				
O.229	14	200	—	418.790

MAANDAG 4 JUNI 1984

IJSLAND				
O.81	20	700	700	1.865.769
NOORDZEE				
O.228/279	15	900	—	2.027.112
O.318	13	500	—	822.339
NOORD				
Z.50	14	300	1.000	1.209.612
O.705	14	320	—	812.425
O.51	19	200	3.000	1.616.853
WEST				
O.35	12	130	—	411.863
O.118	11	130	—	423.793
Z.502	12	150	—	435.931
KREEFTENPUT				
N.597	10	40	1.700	298.477
N.723	11	50	2.000	385.719
KANAAL				
Z.183	17	100	7.000	2.099.043
O.369	17	300	—	750.384

DINSDAG 5 JUNI 1984

NOORDZEE				
O.128/279	11	550	—	1.380.456
O.243/N.706	13	900	—	1.901.254
WEST				
Z.296	14	100	1.500	843.797
N.3	12	180	—	647.369
Z.43	5	30	—	155.874

WOENSDAG 6 JUNI 1984

KREEFTENPUT				
Z.509	5	15	800	170.093
WEST				
N.709	12	220	—	602.393

IJSLANDSE VISSOORTEN

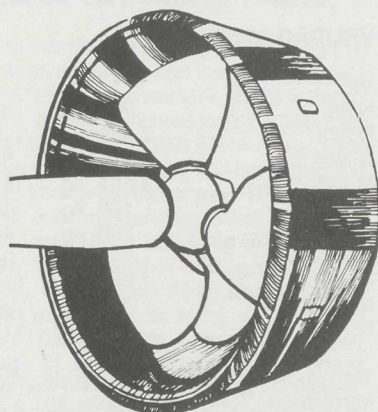
Prijs per kg. op maandag 4 juni 1984

Grote schelvis	37,00/ 44,00
Mid. schelvis	36,00/ 40,00
Kleine schelvis	28,00/ 33,00
Kabeljauw	50,00/ 59,00
Gul	52,00/ 55,00
Wijting	/
Schaat	82,00/ 86,00
Zeebaars	72,00/
Leng (witte)	42,00/
Blauwe leng	72,00/
Schartong (Schotse schol)	20,00/ 21,00
Heilbot	156,00/266,00
Koolvis	34,80/
Hondstong (mieten)	16,00 51,00
Zeewolf	37,00/
Staat	186,00/238,00

VAN VOORDEN GROEP

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

**ONZE
KWALITEIT
IS UW
KRACHT**



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	4 juni		5 juni		6 juni	
Lappen	222	230	212	219	.....	.....
Grote	220	236	220	230	.....	.....
3/4	230	265	229	253	.....	.....
Bloktongen	222	274	230	255	.....	.....
Vóór-kleine	215	238	233	237	.....	.....
Kleine	190	205	233	237	.....	.....
Slips	185	191	.....	.....	.....	.....

ZEEBRUGGE

Grote	221	226	222	230	225	235
Bloktongen	214	225	216	228	230	245
Fruittongen	155	232	216	228	242	272
Schone kleine	163	237	210	225	230	256
Kleine	175	201	193	218	194	217
Tout petit	171	186	188	206	192	195
Slips	157	185	188	196	190	194

NIEUWPOORT

Tong I	218	228	.....	.....	216	224
Tong II	234	238	.....	.....	228	236
Tong III	282	286	.....	.....	252	268
Tong IV	276	281	.....	.....	268	276
Tong V	260	272	.....	.....	252	260
Kleine tongen	193	201	.....	.....	201	210

PLADIJS

OOSTENDE

	4 juni		5 juni		6 juni	
Platen	42	56	38	46	.....	.....
lek (groot-klein)	40	58	42	.....	.....	.....
Derde slag	32	56	50	.....	.....	.....
Platjes	26	31	27	31	.....	.....

ZEEBRUGGE

I	44	60	50	56	44	56
II	56	60	50	54	46	52
III	58	60	54	59	54	59
IV	27	29	25	32	25	30
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	75	80	.....	.....	75	80
Platjes	28	31	.....	.....	26	30
Drielingen	70	72	.....	.....	54	60

Gullevisseers

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	4/6		4/6		5/6		5/6		6/6		6/6		4/6		6/6	
Tarbot groot	330	350	279	329	340		315	326	346	381	347	359	379	386	298	318
Tarbot middel	250	285	190	272	264		271	284	312		289	293	220	290	240	260
Tarbot klein	220	245	142	177			194	204	225		254	275	180	140	180	220
Griet groot	225	240	184	239	264		266	286			248	298				
Griet middel	175		171	180			210	223			236	242				
Griet klein	140	160														
Schelvis groot																
Schelvis middel																
Schelvis klein	30	39														
Heek grote	60	95														
Heek middel																
Heek klein	18	30														
Lom																
Leng	40	52			47											
Rog I																
Keilrog																
Rog	80	104	112		82		56	70					104	108	85	90
Tilten	75	86	105				52	56					100	105	85	85
Scherpstaart	58	76	121				77	82					100	105	80	85
Halve Mans	38	42	64				42	57					95	100	74	80
Teelt	30	34	54				46	42								
Katrog	26	4	41				21	26					55	65	45	48
Kabeljauw	55	95	65	72	55	80			72	74	67	77	120	128	102	110
Gul (groot)	64	78	60	67	62	72			60	65	65	72	105		95	
Gul (middel)	60	73	54	57	52	60			56	66	57	59	59		60	
Gul (klein)	32	51	32	54	28	53			32	63	31	53				
Hozemondhamme	135	307	144	265	150	298					179	316				
Wijting groot	70	84	64	71	70	74	70	75	69	76	52	59	81	82	76	78
Wijting klein	28	55	34	36	28	31	30	33	46	51	24	28	51	55	54	58
Schar	18	30	16	24	10	28	16	18			18	21	15	32	19	34
Stenschol	16	151	10	116	31	189			24	130	10	84				
Zeehaai	12	43							40	56			25	28	15	24
Hondshaai	13	31			18	34			13							
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	25	36			15	18			42							
Schartong	24	43											70	165	80	155
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	16	36							26							
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf																
Pollak	58	67														
Zonnevis	86	365			282											
Koningsvis	160	185			190											
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			14				15				13	17	48	54	28	36
Bot													10	15	10	15
Rode Poon (roobaard)	45	62			47								80	85	65	85
Grauwe poon (knorhaan)	14	18	26	49									15	19	26	35
Rode knorhaan	40	92	12		16	59	10				12					
Posten																

colloquium te Lorient OVERDREVEN LAWAAI AAN BOORD VISSERSVAARTUIGEN

In een vorige uitgave hadden we het reeds over onderzoeken die aan boord van vissersvaartuigen gebeuren in verband met overdreven lawaai veroorzaakt door de motoren, lieren, sorteer- en andere machines.

Dit is natuurlijk op de nieuwe, moderne en grote treilers. Dit onderzoek gebeurde in Frankrijk en er werd vastgesteld, dat op een vaartuig in vol bedrijf, de maximum toelaatbare „decibels”, in bepaalde gevallen zelfs ver overschreden werden.

Dit onderzoek werd ingesteld naar aanleiding van vaststellingen en klachten bij vissers over bepaalde graden van doofheid.

Eén en ander had voor gevolg, dat er op voorstel van de Franse staatssecretaris, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, de heer Lengagne, een colloquium gehouden werd in de grote Franse vissershaven Lorient, waar onderzoekers, dokters, techniekers en professionelen hun kennis ter zake, hun bevindingen en voorstellen uit de doeken deden.

Door de Franse staatssecretaris werd er zelfs in elke belangrijke vissershaven, een comité voor veiligheid en hygiëne met betrekking tot de visserij opgericht, die als zorg heeft de verbetering van de werkvoorwaarden aan boord.

In verband hiermede, moet bij ons toch de opmerking uit de pen, er voor te zorgen dat het middel of de middelen die men hiertoe zou aanwenden, niet nog slechter zouden zijn dan de kwaal.

Inderdaad wensen dergelijke comités zich gewoonlijk in het daglicht te stellen met allerlei aanbevelingen en voorstellen, waarbij geen rekening gehouden wordt met de mogelijkheden van toepassing aan boord en vooral met het impakt die de toepassing in de praktijk van deze maatregelen op de uitbatingsmogelijkheden van de rederijen zal hebben.

Anderzijds kwamen zoveel aanbevelingen en voorstellen op het colloquium aan de orde van de dag, dat een lerse vertegenwoordiger met een zeer passende boutade replikeerde of men dan maar niet beter zou doen een nieuwe type visser te schapen.

Frankrijk zou wel geneigd zijn veel nieuwe reglementen van veiligheid en hygiëne door te drukken, maar dan zit men natuurlijk met een vervalsing van de concurrentiemogelijkheden zo dit niet eenvormig van toepassing kan gebracht worden in alle E.E.G.-landen.

De Fransen zouden hier wellicht uit de Europese pot ook enkele weggegooide miljarden willen rapen om hun syndikaten ter wille te zijn.

Men zou dan ook, volgens ons, best voor een geleidelijke toepassing zorgen, over heel wat jaren verspreid en dan nog voor aanpassingen, die voor de rederijen niet zwaar aankomen.

Wat de machinekamer betreft, werd vastgesteld, dat bij de middenslag en grote treilers het gerucht de 100 decibels overschrijdt, terwijl 85 decibels reeds het maximum verdraagbare en 90 decibels reeds de gevarengrens te boven gaat.

Er wordt hierbij echter niet gezegd dat, normaal gezien, de motorist zich niet voortdurend in de machinekamer ophoudt maar dat dit slechts bij gelegenheid gebeurt. We zijn de eerste om te aanvaarden, dat de gezondheid van de opvarenden wel een financiële inspanning van de rederijen waard is, maar dit moet dan ook binnen de mogelijkheden van de rederijen liggen en ge-

beuren mits een subsidie vanwege het betrokken departement waar nodig, al dient er aan toegevoegd dat de modern gebouwde schepen hiermee al rekening houden.

De linkse Franse regering wil ergens altijd de spits afbijten, hierin aangepord door de linkse syndicaten, maar wijzelf hebben, wat onze visserij betreft, nog niet zoveel gehoord over klachten over te veel decibels, of over gebrek aan hygiëne, bijzonder dan op de nieuwe moderne treilers waar voor het comfort, de accommodaties en sanitaire instellingen, heel wat gedaan werd en wordt.

Anderzijds is de visserij een heel specifiek beroep dat moeilijk kan vergeleken worden met beroepen aan land en in de koopvaardij. Hiermede dient eveneens rekening gehouden te worden.

Wijzen we er ook nog op, dat in Frankrijk, met ingang van juli de verplichting in voege komt voor de treilers om te voorzien in overlevingskledij, dat wil zeggen kledij die het mogelijk maakt dat de te water gekomen opvarende overleeft, waarbij vooral het accent gelegd werd op het behoud van de lichaamswarmte, dank zij het isolerend pak.

Deze pakken laten de visser echter niet toe om deze bij het normale werk aan boord aan te trekken, omdat omgekeerd het lichaam zijn warmte niet kan afgeven en dat men ten slotte in een zweetbad zit. Wel tracht men nu hieraan te verhelpen.

Maar houdt men rekening met de soort visserij die men beoefent en zullen deze kledingsstukken geen beletsel vormen om het werk normaal uit te oefenen.

En als het gaat om veiliger te zijn, wat dan met de reddingsvloten, die in geval van nood kunnen gebruikt. Men verkoopt in Frankrijk veel „bla bla” en is in alle opzichten veel meer politiek dan economisch en veiligheidshalve ingesteld.

Achteraf zal men bij moeilijker werken, gebrek aan voortbrengst, enz. meer manschappen eisen om tenslotte hoger minimumprijzen te doen vaststellen ten koste van de gemeenschappelijke pot.

Wat in Frankrijk met de landbouweisen gebeurt, geeft er ons al een klein staaltje van.

SPAANSE TREILER VOOR DE ZOVEELSTE MAAL OPGEBRACHT

In de nacht van maandag op dinsdag 22 mei werd voor de Franse kust tussen La Rochelle en Les Sables-d'Olonne voor de zoveelste maal eenzelfde Spaanse treiler opgebracht.

Het vaartuig werd zonder vergunning vissende bevonden op ongeveer 70 mijl uit de Franse kust. Het was de Franse vedette „Marjolaine”, die met de nodige omzichtigheid de 32-meter Spaanse treiler „Cibelès” naderde en ten slotte met de hulp van het Franse wachtschip „Stern” er in slaagde het vaartuig zonder weerspanning, naar de haven van Sables-d'Olonne op te brengen. De Spaanse treiler is uitgerust met een motor van 1.000 p.k. en normaal gezien, kan een vedette daar niet veel tegen doen.

De „Cibeles” heeft anders een zwaar gevuld

verleden kwestie van illegale visserijen. In 1981 werd dit vaartuig reeds tweemaal opgebracht. Verleden jaar werd het in september opgebracht, terwijl, sinds 1 januari 1984 er reeds zeven overtredingen werden vastgesteld zonder dat men het vaartuig echter heeft kunnen opbrengen. Ook thans was de „Cibelès” reeds sinds drie dagen, voor illegaal vissen gesignaleerd, door de luchtinspectie.

Ondertussen is wel vastgesteld dat, na de zware incidenten tussen Franse marine en paar Spaanse treilers bij het trachten op te leiden van betrokken treilers, waarbij er met scherp geschoten werd en een paar gewonden vielen, er opvallend minder overtredingen werden vastgesteld en ook dat de verwachte uitbarsting van de chauvinistische Spaanse vissers, die met een ganse vloot de Franse marine gingen komen uitdagen, uitgebleven is.

Ook de Franse marine is anderzijds meer teruggetrokken en bescheidener gaan optreden als gevolg van de consignes, die zij uit Parijs medekregen. Maar ook de Spaanse overheid is gematigd tussen gekomen bij de eigen visserij, hetgeen, zo te zien, eveneens vruchten heeft opgebracht.

Wat nu het bijzonder geval van de „Cebeles” betreft, is het betekenisvol, dat het vaartuig, sinds zijn laatste opbrenging, thans een camouflagekleedje kreeg om moeilijker gezien en ontdekt te kunnen worden. Ook waren naam en nummer van het vaartuig moeilijk leesbaar gemaakt. Kwestie van voorbedachte illegale visserij?

Sinds lang niet meer voorgekomen TEVEEL SCHEPEN AAN DE OOSTENDSE AFSLAG

Men zal het gewis in jaren kunnen uitdrukken, dat er zich voor de maandagmorgenmarkt te veel vissersvaartuigen hadden aangeboden, zodat een viertal vaartuigen wegens gebrek aan voldoende ter beschikking staande lossers, een dag zijn moeten gaan blijven liggen.

Dit gebeurde op maandagmorgen 4 juni, zodat die dag de Oostendse afslag zelfs de weelde kende van een drietal vaartuigen, die hun vangst aan het lossen waren in de tweede mijn.

Het was natuurlijk ook een verrassing en dan in de zin van onaangenaam, voor de betrokken vaartuigen die een dag op het lossen dienden te wachten. Dit waren de Z.196, de N.3 en het koppel O.128-O.279.

Ingewonnen inlichtingen leren ons gelukkiglijk dat betrokken vaartuigen hierdoor geen schade geleden hebben en dat de dinsdagmorgen op de afslag de prijzen nagenoeg dezelfde waren als deze van de maandagmarkt.

Anderzijds kan naar niemand met de figuurlijke steen geworpen worden wegen het feit, dat er niet genoeg lossers ter beschikking waren of zijn.

Het is inderdaad niet omdat uitzonderlijk en waarschijnlijk door toevallige omstandigheden geen enkele maal, volgens Oostendse normen, veel schepen aan de afslag waren, dat men het beschikbaar aantal lossers dient te verhogen om dan wellicht hier slechts uitzonderlijk eens te kunnen op beroep doen.

De betrokken reders hebben hier trouwens ook begrip voor opgebracht. Het wordt echter tijd dat ook hier de beloofde modernisering doorgedreven wordt, wat de kwaliteit en de snelheid van lossen moet ten goede komen.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 22 mei** werd aangevoerd: 285 kg tong; 11 kisten tarbot en griet; 50 kisten kabeljauw; 36 kisten wijting; 6 kisten schol; 16 kisten schar; 1 kist makreel en 24 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 14,56; grote tong 12,42-12,24; grootmiddel tong 11,67-11,45; kleinmiddel tong 11,72-11,16; tong één 12,16-11,28; tong twee 11,86-11,03.

Per 40 kg.:

tarbot 468-360; griet 460-270; kabeljauw drie 180-162; kabeljauw vier 176-156; kabeljauw vijf 154-82; schol vier 114; makreel twee 140; schar 110-30; steenbolk 66-52; horsmakreel 20,40-16,60; rode poon één 226; rode poon drie 152-104.

De besommingen waren:

KW 19 + VD 73 f 7.800; VD 77 f 3.800; YE 25 f 1.200; IJM 18 f 5.200.

Aan de **woensdagmarkt van 23 mei** werd aangevoerd: 745 kg tong; 20 kisten tarbot en griet; 112 kisten kabeljauw; 66 kisten wijting; 112 kisten schol; 26 kisten schar; 2 kisten makreel; 3 kisten koolvis; 8 kisten schelvis en 323 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 15,50-14,07; grote tong 12,27-11,66; grootmiddel tong 12,216-11,13; kleinmiddel tong 11,97-11,51; tong één 13,02-12,16; tong twee 12,66-11,57.

Per 40 kg.:

schartong 60-43; wolf 176-138; krab 25-23; bot 41-26; tongschar 260-190; witte koolvis 104; tarbot 562-384; griet 446-226; kabeljauw één 134; kabeljauw twee 140-132; kabeljauw drie 186-110; kabeljauw vier 184-114; kabeljauw vijf 160-80; schelvis één 72; schelvis twee 66; schelvis drie 65; schelvis vier 67-66; schol één 202-114; schol twee 202-110; schol drie 154-114; schol vier 71-56; wijting vier 122-104; schar 115-52; makreel twee 118; rode poon één 260; rode poon drie 160-140; hammen met kop 304-138.

De besommingen waren:

HD 62 f 11.700; HD 71 f 1.200; VD 6 f 2.800; VD 18 f 5.400; VD 19 en VD 73 f 14.200; VD 20 f 2.800; VD 53 f 4.600; WR 71 f 5.500; WR 75 f 2.100; WR 138 f 8.500; IJM 18 f 3.400.

Aan de **donderdagmarkt van 24 mei** werd aangevoerd: 2.455 kg tong; 34 kisten tarbot en griet; 240 kisten kabeljauw; 14 kisten schelvis; 139 kisten wijting; 375 kisten schol; 71 kisten schar; 5 kisten makreel en 249 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

heilbot 15,08; tarbot 15,88-15,17; grote tong 12,42-11,66; grootmiddel tong 11,75-11,18; kleinmiddel tong 12,23-11,47; tong één 12,27-11,07; tong twee 13,03-11,28.

Per 40 kg.:

rode poon één 224-190; rode poon twee 182-144; rode poon drie 180-43; horsmakreel 19,20-15; steenbolk 57-27; krab 28; St. Jacobsschelpen 122; hammen zonder kop 590-370; tarbot 529-364; griet 473-286; kabeljauw één 204; kabeljauw twee 178-90; kabeljauw drie 200-110; kabeljauw vier 172-110; kabeljauw vijf 160-65; schelvis vier 73; schol één 134-126; schol twee 152-126; schol drie 182-118; schol vier 80-44; wijting vier 122-74; makreel twee 136; schar 86-30; wolf 182-70; bot 30-26; tongschar 269-134; poontjes 41-26.

De besommingen waren:

GO 9 f 12.800; KW 77 f 7.200; KW 125 f 8.000; UK 90 en UK 307 f 6.400; VD 6 f 2.100; VD 18 f 1.800; VD 19 en VD 73 f 11.300; VD 20 f 2.000; VD 53 f 1.800; WR 10 f 6.100; WR 42 f 26.200; WR 71 f 2.100; WR 73 f 1.100; WR 73 f 3.300; WR 138 f 3.800; YE 25 f 2.300; YE 138 f 1.700.

Aan de **vrijdagmarkt van 26 mei** werd aangevoerd: 3.155 kg tong; 104 kisten tarbot en griet; 18 kisten schelvis; 331 kisten wijting; 352 kisten schol; 108 kisten kabeljauw; 70 kisten schar en 225 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 16,73-15,61; grote tong 12,50-11,52; grootmiddel tong 11,84-11,45; kleinmiddel tong 11,80-11,40; tong één 12,10-11,66; tong twee 13,08-11,36.

Per 40 kg.:

horsmakreel 18-10,40; bot 27-26; steenbolk 50-41; rode poon twee 152-130; rode poon drie 130-40; inktvis 504; tarbot 624-379; griet 484-

295; kabeljauw één 236-182; kabeljauw twee 235-148; kabeljauw drie 162-106; kabeljauw vier 148-104; kabeljauw vijf 140-60; schelvis drie 164; schelvis vier 118-78; schol één 214-170; schol twee 174-152; schol drie 172-120; schol vier 67-51; wijting drie 110-104; schar 66-32; wijting vier 114-80; tongschar 240-134.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 43.400; KW 51 + KW 221 f 53.500; KW 152 f 8.000; KW 173 + KW 214 f 41.900; UK 7 f 11.000; UK 90 + UK 307 f 6.100; VD 6 f 1.400; VD 18 f 3.500; VD 19 + VD 73 f 9.900; VD 20 f 1.800; VD 53 f 1.950; WR 71 f 2.400; WR 73 f 500; WR 138 f 2.600; IJM 18 f 18.400; verder drie Texelaars en twee Goedereeders met een gezamenlijke besomming, groot f 115.000.

Aan de **maandagmarkt van 28 mei** werd aangevoerd: 12.260 kg tong; 205 kisten tarbot en griet; 23 kisten schelvis; 160 kisten wijting; 986 kisten schol; 1.098 kisten kabeljauw; 111 kisten schar; 10 kisten koolvis; 3 kisten makreel; 313 kisten diversen. Bovendien werd er vanuit de Ierse zee, per container aangevoerd: 9.700 kg. tong.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

heilbot 16,33; tarbot 15,13-14,37; grote tong 12,01-11,31; grootmiddel tong 11,49-10,43; kleinmiddel tong 11,29-10,52; tong één 11,68-11,38; tong twee 11,68-11,33. Voor de Ierse Zee tong werd betaald eveneens per 1 kg.: grote 11,11-10,73; grootmiddel 10,51-10,34; kleinmiddel 10,59-10,44; éenen 11,72-11,62; tweën 11,40.

Per 40 kg.:

St. Jacobsschelpen 104-90; koolvis drie 112-57; inktvis 446; horsmakreel 11,40-7,80; kommeraal 88; schartong 60; krab 38; rode poon twee 118-96; rode poon drie 65-46; steenbolk 44-30; wolf 154-134; tarbot 591-345; griet 491-269; kabeljauw één 226-190; kabeljauw twee 170-108; kabeljauw drie 134-96; kabeljauw vier 114-82; kabeljauw vijf 126-45; schelvis twee 124-120; schelvis drie 130-108; schelvis vier 92-63; schol één 154-126; schol twee 148-122; schol drie 140-114; schol vier 90-60,80; wijting drie 114-72; wijting vier 84-66; schar 62-34; makreel twee 124-63; tongschar 277-120; poontjes 26.

De besommingen waren:

KW 11 f 26.200; KW 25 f 45.900; KW 22 f 45.900; KW 43 f 32.800; KW 35 f 34.200; KW 36 f 44.800; KW 45 f 58.500; KW 88 f 13.300; KW 113 f 14.400; KW 145 f 30.000; KW 189 f 24.700; UK 90 + UK 307 f 4.900; IJM 3 + IJM 27 f 47.200; IJM 44 f 30.500; IJM 154 f 27.400; één Deens vaartuig de RI 423 besomde f 19.500.

Aan de **dinsdagmarkt van 29 mei** werd aangevoerd: 690 kg tong; 24 kisten tarbot en griet; 116 kisten kabeljauw; 90 kisten wijting; 106 kisten schol; 52 kisten schar; 1 kist makreel en 174 kisten.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 15,60-15,41; grote tong 11,65-11,22; grootmiddel tong 11,83-11,26; kleinmiddel tong 12,50-11,57; tong één 12,90-10,51; tong twee 12,60-11,12.

Per 40 kg.:

tarbot 538-354; griet 490-241; kabeljauw twee 140; kabeljauw drie 170-138; kabeljauw vier

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 28-05 t.e.m. 1-06-1984

Door 104 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
94.394 kg.	Tong	f 1.065.235,41	van f 11,28
18.391 kg.	Tarbot	f 210.318,50	van f 11,40
94.485 kg.	Schol	f 205.649,52	van f 2,18
51.935 kg.	Kabeljauw	f 96.448,19	van f 1,86
6.124 kg.	Griet	f 55.768,83	van f 9,11
16.665 kg.	Schar	f 16.118,18	van f 0,97
6.320 kg.	Wijting	f 9.682,53	van f 1,53
109.004 kg.	Diversen	f 791.126,97	
424.618 kg.		f 2.450.348,13	

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 20 t.m. 26 mei 1984

Gemidd. prijs per kg.

1.543 kg. export garnalen	voor f	11,79
4.062 kg. pellerij garnalen	voor f	11,76
2.591 kg. bot	voor f	0,81
2.777 kg. schar	voor f	1,48
19.302 kg. schol	voor f	2,29
7.981 kg. tong	voor f	11,30
1.438 kg. tarbot	voor f	12,07
1.027 kg. griet	voor f	9,06
8.702 kg. kabeljauw	voor f	2,00
2.493 kg. wijting	voor f	1,77
18 kg. rog	voor f	5,21
2.646 kg. poon	voor f	1,93
27 kg. haai	voor f	3,21
15 kg. ham	voor f	16,92
196 kg. baars en herder	voor f	20,11
168 kg. tongschar	voor f	5,52
1.460 kg. inktvis	voor f	2,26
892 kg. bolk	voor f	1,07
41 kg. koolvis	voor f	3,98
123 kg. paling	voor f	13,35
38 kg. krabben	voor f	1,66

Aanvoer over de week van 27 mei tot en met 2 juni 1984

Gemidd. prijs per kg.

1.347 kg. export garnalen	voor f	16,12
2.910 kg. pellerij garnalen	voor f	16,56
1.607 kg. bot	voor f	0,84
1.548 kg. schar	voor f	1,66
12.659 kg. schol	voor f	2,72
4.968 kg. tong	voor f	11,91
976 kg. tarbot	voor f	13,52
1.116 kg. griet	voor f	10,64
6.394 kg. kabeljauw	voor f	2,09
1.994 kg. wijting	voor f	2,04
59 kg. rog	voor f	4,55
14 kg. makreel	voor f	1,54
1.679 kg. poon	voor f	2,18
336 kg. haai	voor f	3,44
25 kg. ham	voor f	17,14
240 kg. baars en herder	voor f	14,58
132 kg. tongschar	voor f	5,61
1.383 kg. inktvis	voor f	2,32
659 kg. bolk	voor f	1,54
5 kg. koolvis	voor f	3,01
67 kg. paling	voor f	13,11

VLISSINGEN

VRIJDAG 25 MEI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	3.369	39.292	11,66
Tong gm	8.832	96.329	10,91
Tong km	6.850	74.948	10,94
Tong I	6.462	74.072	11,46
Tong II	1.892	21.465	11,34
Tarbot I	1.543	23.877	15,47
Tarbot II	931	13.080	14,05
Tarbot III	1.639	17.607	10,74

Tarbot IV	1.077	9.829	9,13
Tarbot afw	22	180	8,19
Griet I	800	9.330	11,66
Griet II	846	6.166	7,29
Schol 1 (G)	1.898	6.058	3,19
Schol 2 (G)	3.522	11.129	3,16
Schol 3 (G)	11.596	34.787	3,00
Schol 4 (G)	16.616	26.797	1,61
Kab 1 (G)	441	1.548	3,51
Kab 2 (G)	848	2.941	3,47
Kab 3 (G)	2.339	6.971	2,98
Kab 4 (G)	6.986	17.917	2,56
Kab 5 (G)	22.494	26.762	1,19
Kab (afw)	27	27	1,01
Wijt. 3 (G)	2.582	6.545	2,53
Wijt. 4 (G)	3.228	5.111	1,58
Schar 1	7.820	10.009	1,28
Tongschr 1	690	4.540	6,58
Tongschr II	2.269	9.535	4,20
Zeebaars	77	1.701	22,09
Tng besch.	13	27	2,05
Poon gr	1.107	2.828	2,56
Poon I	4.210	5.728	1,36
Poon 2	2.147	1.068	0,50
Rog I	22	123	5,61
Rog II	25	126	5,03
Rog III	60	106	1,77
Koolv. 4 (G)	33	83	2,52
Schel. 2 (G)	2	9	4,62
Schel. 3 (G)	29	102	3,50
Bot	8.397	6.631	0,79
Zalm-Forel	2	28	13,96
Haai + P	13	61	4,66
Haai - P	36	35	0,96
Zandhaai	235	345	1,47
Inktvis W	252	2.566	10,18
Inktvis ZW	6.149	12.124	1,97
Harder	6	24	4,05
Steenbolk	4.278	2.988	0,70
Mullen	497	3.290	6,62
Kreeft	2	80	40,00
Hammen	57	923	16,19
Paling	8	119	14,91
Diversen	46.995	211.187	4,49
Krabben	81	138	1,72
Kommeraal	2	6	2,85
Makreel	5	18	3,57
Zonnevis	30	66	2,19
Krab.poot	58	341	5,88
TOTAAL	195.076	808.603	

URK

MAANDAG 4 JUNI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.340	18.363	13,74
Tong gm	2.463	28.559	11,59
Tong km	1.731	20.022	11,56
Tong I	1.103	12.952	11,74
Tong II	350	4.042	11,54
Tarbot I	1.101	19.613	17,81
Tarbot II	371	6.490	17,49
Tarbot III	1.022	15.081	14,75
Tarbot IV	4.167	39.693	9,52
Tarbot dz	4	59	14,79
Griet I	499	5.800	11,62
Griet II	1.663	13.488	8,11
Schol 1	1.607	6.097	3,79
Schol 2	2.513	8.641	3,43
Schol 3	4.556	16.623	3,64
Schol 4	23.059	49.052	2,12
Kab 1	263	887	3,37
Kab 2	339	1.281	3,78

Kab 3	704	2.147	3,05
Kab 4	1.395	4.061	2,91
Kab 5	158	383	2,43
Kab 6	4.255	8.108	1,90
Wijt. 3	174	492	2,83
Wijt. 4	744	1.825	2,35
Schar 1	6.766	8.181	1,20
Tongschr gr	272	1.796	6,60
Tongschr kl	578	2.398	4,14
Roodbaars	160	526	2,66
Poon gr	64	166	2,59
Poon kl	245	340	1,39
Poon zw	446	356	0,79
Rog I	15	16	1,13
Rog II	60	143	2,39
Rog III	356	735	2,07
Bot gr.	355	177	0,50
Schel. 3	218	617	2,83
Schel. 4 (G)	1.083	2.273	2,09
Haai	73	154	2,11
Ham gr	192	2.543	13,24
Ham kl	240	1.941	8,09
Zeepaling	74	245	3,31
Inktvis	25	100	4,01
Leng	14	38	2,73
Harder	7	29	4,28
Heek	64	171	2,67
Koolvis	2	4	2,32
Krabbepoten	44	159	3,62
Steenwyting	109	166	1,52
Wolf gr	85	354	4,17
Wolf kl	28	108	3,89
Diversen	1.089	1.557	1,43
Schartong	8	25	3,19

LAUWERSOOG

Door 14 schepen, waarvan drie Denen, werden er maandag 21 mei ruim 3.000 kisten vis ter verkoop aangeboden.

De aanvoer bestond o.a. uit tong, schol en kabeljauw. De laptong bracht tegen de twaalf gulden per kg. op, grootmiddel en kleinmiddel rond de elf gulden. Tong 1 werd werkocht tot f 12,16 per kg. en de kleine tong van f 11,52-12,02.

Kleine schol leverde f 1,86-2,08 per kg. op en de grotere soorten lagen zeer stevig in de markt met schol III en II voor f 3,45-3,36. Voor schol I werd zelfs nog twintig cent meer betaald.

De torren gul bracht f 2,46 per kg. op terwijl van de Denen de grote kabeljauw boven de vier gulden bleef. Het hoogste resultaat bij de platvis-kotters was een besomming van f 81.344.

Ook dinsdag was er een ruime tongaanvoer van Duitse schepen nl. 13.000 kg. Voor de grootmiddel en kleinmiddel werd veertig tot vijftig cent meer gegeven. De overige soorten lagen gelijk aan maandag.

Van een Deen bracht de grote kabeljauw nu f 4,41 per kg. op en kabeljauw II f 4,21-3,81. Aan de woensdagmarkt verschenen een paar kustbootjes en kon er eveneens een partijtje tongen uit Duitsland verkocht worden.

Donderdag werden er 750 kisten vis gesorteerd en verkocht. Van een span brachten de torren gul f 2,74-2,63 per kg. op en de middelgullen f 2,82-2,72. Voor dit span kon een besomming van f 62.227 geboekt worden.

Vrijdag gaf weer een grote drukte met ruim 6.100 kisten in de hal geplaatst door 35 schepen en een aantal Duitse kotters. De aanvoer bestond o.a. uit 20 tona en tarbot. 100 ton kabel-

NEDERLAND

jauw/gul en 40 ton schol. De laptong bracht nu f 11,73-11,04 per kg. op, grootmiddel f 11,34-11,03, kleinmiddel f 11,47-11,08, tong l f 11,79-11,54 en de slips f 11,53-11,30.

Schol IV werd verkocht van f 1,65-1,52. De overige soorten lagen ruim boven de drie gulden. Voor de kleine torren gul bleef de klok op f 1,50-1,60 staan en voor de kabeljauw V op f 2,29-1,95. Van een Deen bleef de grote kabeljauw vandaag weer boven de vier gulden. Bij de platviskotters was het hoogste resultaat f 87.359 en bij de spanvissers f 60.011.

De garnalenaanvoer bedroeg slechts 3.851 kg. De hoogste pellerijgarnalen werden verhandeld van f 9,71 tot f 15,51 hetgeen een gemiddelde weekprijs van f 12,13 betekende. De vangsten blijven gering. Het hoogste was f 6.132 voor een weekontvangst van 420 kg.

De weekaanvoer bestond uit 3.851 kg. garnalen en 443.670 kg. vis hetgeen een weekomzet van f 1.673.656 opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 19/9 t/m 23/9.

Pelling garnalen	3.851 kg.	9,74 - 15,51 per kg.
Tong	36.796 kg.	10,03 - 12,19 per kg.
Tarbot	9.956 kg.	8,62 - 15,09 per kg.
Griet	2.517 kg.	5,19 - 9,79 per kg.
Tongschar	2.692 kg.	2,35 - 6,53 per kg.
Schol	82.689 kg.	1,30 - 3,62 per kg.
Kabeljauw	173.059 kg.	1,09 - 4,41 per kg.
Wijting	3.475 kg.	1,11 - 2,23 per kg.
Schelvis	4.233 kg.	1,25 - 3,32 per kg.
Schar	9.022 kg.	0,75 - 1,68 per kg.
Bot	18.764 kg.	0,65 - 0,95 per kg.
Hamvis	70 kg.	9,55 - 11,78 per kg.
Leng	94 kg.	1,88 - 2,48 per kg.
Poon	5.801 kg.	0,65 - 3,31 per kg.
Heek	138 kg.	2,37 - 4,79 per kg.
Schartong	332 kg.	1,62 - 1,53 per kg.
Tongschar	2.692 kg.	2,35 - 6,53 per kg.
Inktvis	32 kg.	4,77 - 6,15 per kg.
Koolvis	381 kg.	1,75 - 3,07 per kg.
Krab	696 kg.	0,39 - 3,14 per kg.
Steenbolk	183 kg.	0,65 - 0,75 per kg.
Wolf	953 kg.	2,51 - 2,97 per kg.
Diverse soorten zeevis	91.577 kg.	0,10 - 12,48 per kg.

„JANNY-JACOBA” WINNAAR VAN HARINGRACE



De motorkotter KW.4 „Janny-Jacoba”, een stalen treiler van 168 brutoton en eigendom van de rederij J. Van de Plas uit Katwijk, heeft de haringrace gewonnen. Zondagavond om half elf merde de kloeke treiler af in de vissershaven van IJmuiden als eerste van de eenheden, die jagen op de zgn. groene haring. Aan boord van de „Janny-Jacoba” zaten 21 kantjes Hollandse Nieuwe gestouwd, die direct na aankomst naar een koelhuis werden overgebracht in afwachting dat maandag vroeg de veiling plaats greep. Meteen is de nieuwe maatjesharing voor consumptie in circulatie gebracht.

Niettegenstaande het late uur van aankomst in de haven van IJmuiden, had zich toch een grote massa belangstellenden verzameld op de kaai waar schipper Plug en zijn bemanning werden verwelkomd.

Volgens schipper Plug viel de eerste reis bijzonder mee. Voorbij donderdag, precies om middernacht, werden de netten buiten boord gezet ter hoogte van de 54^e breedtegraad op de Engelse kust en meteen was er al succes. Ook de deskundigen toonden zich bijzonder opgetogen over de kwaliteit van de door de „Janny-Jacoba” aangevoerde Hollandse Nieuwe.

Op bovenstaand beeld het klassieke nuttigen van de eerste maatjes, gedrenkt in een stevige jonge klare, een aloude visserstraditie.

OUWEHAND EN N. PARLEVLIET JR B.V. FUSIONEREN IN NEDERLAND

De overbekende visverwerkingsbedrijven Ouweland en Rederij B.V. en Rederij en Haringhandel N. Parlevliet jr. B.V. zijn voor het ogenblik aan het onderhandelen om beide bedrijven te fusioneren. Hoe men het bij de betrokken directies ook uitlegt, is het duidelijk dat dit gebeurt om op de algemene onkosten te kunnen besparen waarbij in de eerste plaats aan personeelsbezuiniging gedacht wordt, dit zowel wat de staf, de bedieners als de arbeiders betreft. Dit kan nu misschien wel gebeuren door normale afvloeiing, maar beweren dat het personeelsbestand zal behouden blijven, laat staan zelfs uitgebreid worden, is een vraagteken. Dit kan niet bij het eenvoudig samengaan van de activiteiten van beide firma's. Het kan wel wanneer nieuwe markten en afzetmogelijkheden aangeboord worden.

De besprekingen zijn in elk geval nog niet rond

en, indien het tot een fusie komt, zal er hierover wel nog maanden heen gaan, met dan wellicht een start voor de gefusioneerde bedrijven vanaf 1 januari 1985. Het is anderzijds ook duidelijk, dat de syndikaten ook al op vinkenslag liggen qua mogelijke vermindering van het personeelsbestand. Daar zal eveneens klaarheid in geschapen dienen te worden, want deze hebben het gemakkelijk. Opstoken is hun voorname attractie geworden.

Dat de mogelijkheden van een groot fusiebedrijf Ouweland-Parlevliet N. jr. heel wat hoger liggen, is economisch gezien niet tegen te spreken. Vooral op gebied van marketing en buitenlandse prospectie. Maar anderzijds is het ergens binnen dringen waar men voorheen niet zat, gewoonlijk synoniem van er iemand buiten te wippen, omdat men door de fusie over meer concurrentiemogelijkheden beschikt. De finan-

ciële middelen waarover de fusie zal beschikken, zullen het anderzijds gemakkelijker mogelijk maken meer gesofisticeerd materiaal voor de visverwerking aan te schaffen. Dit is echter uitsparing aan personeel, zodat het onbegrijpelijk voorkomt dat men, als eerste resultaat van de fusie kan gewagen van een uitbreiding aan personeel.

■ Ongeveer twee jaar terug, deed ons Rijksstation voor de Zeevisserij, proefnemingen op de bokkervisserij met het elektrodenstelsel, waarbij één net gewoon viste en het ander met elektrische impulsen om de vis op te wekken uit het zand. Intussen hoorden wij hier niets meer van. Deze proefvisserij had plaats met de O.470 en met de O.231. Thans vernemen we dat in Nederland de treiler UK.141 voor éénzelfde doel door de Visserijdienst gecharterd werd, wellicht met geperfectioneerde methoden. We zijn zeker benieuwd naar de uitslag hiervan en zouden graag zien dat ons Rijksstation dit volgt.

WANTROUWEN TEGENOVER DE NEDERLANDSE VISSERIJVLOOT

De vraag door de heer James Provan, lid voor Groot-Brittannië van het Europees Parlement, aan de Commissie te Brussel gesteld, getuigt van duidelijk wantrouwen tegenover een eventueel zwart circuit toegepast door de Nederlandse rederijen. Deze vraag luidt als volgt:

„Kan de Commissie gegevens verstrekken omtrent de Nederlandse vissersvloot, met inbegrip van het aantal vaartuigen en de totale tonnage, en welke typen treilers worden gebruikt?

Kan zij tevens gegevens verschaffen omtrent de tonnage in de afgelopen jaren gevangen plat-

vis?

Kan zij voorts de gegevens in beide vragen onderling vergelijken en mededelen of de Nederlandse vissersvloot naar haar mening economisch kan werken?

Kan zij, indien dit niet het geval blijkt te zijn, een onderzoek instellen bij de Nederlandse Visserijinspectie, zodat eventuele overbevissing en overschrijding van de vangstquota kan worden gecorrigeerd?

Het antwoord hierop is het volgende:

„De gevraagde gegevens over de Nederlandse vissersvloot zijn opgenomen in tabel 1.

In tabel 2 is opgegeven welke hoeveelheden tong, schol en platvis (totaal) de Nederlandse vissersvloot in 1971 - 1982 heeft aangevoerd.

De Commissie kan zich niet uitspreken over de rentabiliteit van de Nederlandse vissersvloot.

De Commissie is via haar inspectiedienst en op andere manieren in permanent contact met de Lid-Staten om erop toe te zien dat de communautaire instandhoudingsmaatregelen correct worden toegepast.”

TABEL 1

Vaartuigtype	Aantal vaartuigen per categorie (BRT)						Aantal vaartuigen per categorie (BRT)			
	Minder dan 25 BRT	25 tot minder dan 50 BRT	50 tot minder dan 100 BRT	100 tot minder dan 150 BRT	150 tot minder dan 250 BRT	250 tot minder dan 500 BRT	500 tot minder dan 1.000 BRT	1.000 tot minder dan 2.000 BRT	Totaal aantal	Totale tonnage BRT
Totaal aantal trawlers,	44	79	137	86	162	91	17	4	620	99.015
waarvan										
- met vriesinstallatie (hektrawlers)	-	-	-	-	-	6	17	4	27	17.453
- voor verse vis (zijtrawlers)	-	-	1	-	2	2	-	-	5	1.031
- met boomkor	44	78	133	81	160	83	-	-	579	79.735
- andere trawlers	-	1	3	5	-	-	-	-	9	796
Andere vissersvaartuigen	110	78	61	19	10	-	-	-	278	12.232
Totaal aantal vaartuigen	154	157	198	105	172	91	17	4	898	111.247

Het is niet de eerste maal dat de heer James Provan een ziekelijke belangstelling opbrengt voor de Nederlandse visserij en de geweldige vlootuitbreiding hiervan. De heer Provan is eveneens overtuigd, dat de Britten zich braafjes aan alle reglementen en kwota uitgevaardigd door de EEG houden, maar dat het, vooral de Nederlanders en in de tweede plaats de Denen zijn, die het hier niet te nauw mede nemen. Hij kan nu, op basis van de cijfers over de vlootsterkte, en in het bijzonder over de sterkte van de boomkorrevisserij of bokkervisserij, een studie laten maken over de tonnage platvis, die elk vaartuig, in functie van zijn brutotonnage, moet aanvoeren om nog renderend te kunnen vissen. Hij kan deze cijfers dan vergelijken met de ton-

nage aan tong en platvis, die in de 2de tabel opgegeven is. Aan de hand hiervan zal hij Britse konklusies kunnen trekken. Inderdaad kan de Commissie zelf zich niet uitspreken over de rentabiliteit van de Nederlandse visserijvloot.

Nederland beschikt, volgens de gegevens van Eurostatistiek, medegedeeld door de EEG-Commissaris voor de zeevisserij, over praktisch 100 duizend brutotonnemaat vissersvaartuigen. Hier komt dan nog 12.232 ton „andere vissersvaartuigen” waarvan we veronderstellen, dat het over vaartuigen gaat die het IJsselmeer bevissen, de Oosterschelde en over de vaartuigen gebruikt in de mossel- en kokkelsektoren.

Wat de platvisvisserij aangaat, stellen we vast,

dat Nederland over een vloot boomkorrevisserijvaartuigen beschikt ten getalle van 579 en waarbij waarschijnlijk nog geen rekening gehouden is met de laatste nieuwe aanwinsten. Toch telt deze, door de EEG opgegeven sterkte van de Nederlandse vaartuigen, die met de boomkorre vissen, bijna 80 duizend Brt. Belangrijk hieromtrent ware eveneens de pk-sterkte van deze vloot te kennen. Nochtans kunnen we daar wel een cijfer op plaatsen, zonder veel kans van een grote vergissing of afwijking, namelijk een vermenigvuldiging met het cijfer zes, hetgeen de boomkorrevisserijvloot bij onze noorderburen op 480 duizend pk brengt. Voor dergelijke vloot moet inderdaad nog al wat platvis opzij gelegd worden opdat elkeen aan zijn trekken komt. Dit is echter een studie voor de heer James Provan.

En zeggen dat men zich bij ons op landbouw ook reeds zorgen wenst te maken over onze kleine Belgische boomkorrevisserijvloot!

TABEL 2

(in ton)

	Tong	Schol	Platvis totaal
1971	19.300	44.600	70.500
1972	18.200	52.100	77.500
1973	16.200	58.000	82.700
1974	15.681	54.513	81.082
1975	15.526	51.527	77.919
1976	11.687	51.194	73.243
1977	11.522	54.067	76.416
1978	7.169	32.235	49.161
1979	8.105	40.051	59.614
1980	12.695	40.044	62.903
1981	12.006	41.468	63.752
1982	17.881	56.365	85.817

■ Op vraag van de C.D.A.-fractie in de Nederlandse Kamer, heeft minister Braks (straks wordt het staatssecretaris Ploeg, gezien deze thans de visserij beheert), de visserij gerust gesteld dat het de Nederlandse visserijkontroleurs van de Algemene Inspectiedienst zijn, die de aanvoer zullen blijven controleren. De vrees dat dit zou gebeuren door E.E.G.-controleurs, is dus ongegrond. En wat de inspecteurs van de A.I.D. betreft, heeft het verleden geleerd dat dit zeker niet zo een vaart zal lopen. Gelukkig maar voor de zwarte markt verkoop, die overal weelderig tiert, waardoor nogmaals bewezen wordt dat de kwota verdeling een klucht is.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ Bij de firma Van Bon B.V. in het Nederlandse Sloehaven, is een Russisch koelschip een lading diepgevroren garnaal van bijna 200 ton komen afleveren, die er eveneens in de diepvriesruimten werden opgeslagen, deels voor verwerking, deels voor doorverkoop. De garnaal werd in de noordelijke IJzee, door Russische vissersvaartuigen gevangen en aan boord genomen van een Russisch moederschip dat deze te Moermansk afleverde, waarna het Russisch koelschip de 645 Brt metende „Koralovy” deze opnam om uit te voeren. Behalve bij Van Bon B.V. werden er ook garnalen in Zweden gelost. De garnaal uit het uiterste noorden is niet zo rooskleurig als de onze, maar toch ook goed van smaak. Ook rond Groenland wordt veel garnaal gevangen.

■ De resultaten van de twee grote Nederlandse hekdiepvriestrelers „Sch.108” en „Sch.303” in de Amerikaanse wateren op de makreelvisserij, vallen mede, zodat de rederij aangedrongen heeft op een verlenging van de bestaande overeenkomst. Nova Scotia in Canada werd door de treilers aangedaan om daar hun diepgevroren makreel te gaan opslaan. Het Nederlands Ontwikkelings- en Saneringsfonds subsidieerde de Amerikaanse visserij. Voor Nederland is een verdere makreelvisserij in Amerikaanse wateren zeer welkom, omdat de 37 duizend ton, die door de E.E.G. aan Nederland toegekend werd, zeker niet voldoende is voor de zeer grote en uiterst moderne Nederlandse makreelvloot.

■ Het is vooral dank zij de goede prijzen voor pladijs (schol) dat de totale omzet in de visafslag van het Nederlandse Urk in 1983 met 16% verhoogde. De gemiddelde scholprijs lag in 1982 rond de 40 fr. het kg., terwijl dit in 1983 opliep tot 49 fr. Maar ook de aanvoer nam met 2,4% toe in de afslag van Urk, waardoor een jaaromzet van 51 duizend ton bereikt werd, zijnde ongeveer 20% meer dan de gezamenlijke Belgische aanvoer. In 1983 werd een totale omzet in de visafslag van Urk van 3,57 miljard B.fr. genoteerd.

■ Onder de Nederlandse departementen is er een verschuiving van bevoegdheden gebeurd. Dhr. Braks, minister van Landbouw en Visserij, heeft praktisch alle zaken betrekking hebbende op de visserij afgestaan aan de staatssecretaris, dhr. Ploeg. Het is aldus ook dhr. Ploeg die zal belast worden met de onderhandelingen en besprekingen in de E.E.G. over visserijaangelegenheden.

■ Volgens de Nederlandse minister Braks, is het totaal kwotum haring aan Nederland voorbehouden ruim voldoende opdat de haringvisserij aan zijn trekken kan komen. Op basis van de 155 duizend ton haring die voor visserij in de Noordzee vrij gegeven wordt, komt er ongeveer 41 duizend ton ten goede aan Nederland, waarvan bijna 23 duizend ton in de noordelijke en centrale Noordzee (maatjesharing) en 18 duizend ton in de zuidelijke Noordzee. Dit is ongeveer 28% van het totale kwotum. Hierbij komt dan 37 duizend ton makreel hetgeen wel aan de lage kant is, gezien de machtige moderne pelagische makreelvloot, met de vele meer dan 70-meter faktorijsschepen. Dat wordt beslist geen lachertje.

■ In Nederland heerst in bepaalde visserijkringen de mening en zelfs de overtuiging dat diegenen die het best vissen en over het beste vangstuitrusting en vangstcapaciteit beschikken, zoals ondermeer Denemarken en Nederland, over het leeuwenaandeel moeten beschikken. Met andere woorden, die landen die zich aan de E.E.G.-reglementen gehouden hebben en hun vangstcapaciteit in evenredigheid en naar verhouding van hun kwota gehouden hebben, moeten gestraft worden. De overtreders moeten beloofd worden, net zoals we met de Deense haringvisserij het geval gehad hebben. Zij visten voor hun deur, waar de haring zwom, een 10 duizend ton haring die zij zogezegd in de zuidelijke Noordzee gevangen hadden. Hierdoor geraakt het, aan verscheidene landen gemeenzaam toebehorend haringkwotum van de Zuidelijke Noordzee voortijdig uitgeput en werd door de E.E.G. het vissen op haring in de zuidelijke Noordzee voor gesloten verklaard. Als het dat is wat onder meer, de heer Noorderbos wenst, dan kunnen we binnen kort naar de wet van de jungle gaan. Met een parafraze op een vroeger veel gehoord gezegde kunnen we dit schrijven: „Van dergelijke praktijken, spaar ons Heer”.

■ We herinneren ons de dysenterie-affaire met de garnalen in een rusthuis bij Utrecht. Men schreef dit toen aan Noorse garnaal toe, omdat ook de ingevoerde tropische garnaal deze naam medekreeg. Noorwegen heeft toen al wat bezwaar aangetekend tegen deze begripsverwarring. Daarom dat thans in Nederland, de ingevoerde tropische garnaal niet meer mag aangeduid worden met de benaming „Noorse garnaal”. De Algemene Nederlandse Inspectiedienst zal hierop toezien.

YUGOSLAVIË

■ De Yougoslavische marine heeft wellicht iets geleerd van de Franse visserijwachtschepen. Inderdaad werd door een visserijwachtschip van dit land met scherp geschoten op twee Italiaanse vissersvaartuigen die in de territoriale wateren van dit land aan het vissen zouden geweest zijn. In de Italiaanse bladen werd deze actie, waarbij een Italiaanse visser zwaar gewond werd, als barbaars bestempeld, net zoals dit enkele tijd geleden het geval was in de Spaanse pers toen de Franse marine van haar wapens gebruik maakte. In de Commissie te Brussel was de Italiaanse afgevaardigde het toen echter volledig eens met de actie van de Franse Marine. Het kan verkeren schreef Brederode.

POLEN

■ In Polen beklagt de visserijsector zich over de achteruitgang van het gemiddeld jaarlijks visverbruik per hoofd. Was dit enkele jaren terug nog 7 kg. gemiddeld over het ganse land, dan is dit terug gelopen tot 5 kg. Dit is anderzijds wel te verklaren door het verlies voor de Poolse visserij van heel wat visserijgronden in Amerikaanse wateren. Thans verkeert de Poolse diepzeevisserij in een experimentele fase op zoek naar vervangende visserijen en visgronden. Gedeeltelijk succes zou men reeds bekomen hebben in nieuwe visserijen op de intkvis, horsmakreel (poer), haaien en tonijn. Het komt er nu natuurlijk nog op aan bij de Polen deze nieuwe vissoorten ingang te doen vinden.

JAPAN

■ De Japanners hebben ter gelegenheid van een werkbezoek van de Canadese minister voor de visserij aan Japan, een kontingent van 3 duizend ton roodbaars gevraagd in de Canadese wateren. De Canadese minister Pierre De Baene, heeft 4 duizend ton aangeboden op voorwaarde, dat de invoer van Canadese vis in Japan van 5% tot 7,5% zou opgevoerd worden. Canada met de vele rijke kustwateren zoekt sinds jaren mogelijkheden voor een verhoging van de buitenlandse afzet.

■ De reden waarom Japan een bij uitstek viszende natie is en met meer dan elf miljoen ton aanvoer de eerste plaats op de lijst van visaanvoerende landen inneemt, is het feit, dat de landbouwgronden in Japan zo schaars zijn, dat sinds altijd dit land naar zee heeft moeten uitzien om de bevolking te voeden, Japanners zijn anderzijds bijzondere visfijnproevers, een reden waarom extra-verse vis, verscheidene malen de prijs haalt van de gewone verse vis, iets waar bij ons zeker niet op dergelijke schaal haalbaar is.

■ Meer dan 50 duizend kleinhandelaars, restauranthouders, scholen, enz. kopen dagelijks hun vis op de vismarkt van de Japanse hoofdstad Tokyo bij de 1.200 groothandelaars. Om een beter idee te geven aan onze lezers van de grootte en omzet van deze vismarkt, is het voldoende mede te delen dat er 17 duizend werknemers dagelijks ingezet worden. Voor onze begrippen is een dergelijke aanvoer- en afzetmarkt moeilijk vatbaar.

ALLERLEI

■ Worden de reglementen en wetten uitgevaardigd en opgelegd door de E.E.G. van toepassing in de landen-lidstaten, dan kan de E.E.G. hierbij geen sanctie voorzien of opleggen die de landen moeten toepassen. De sanctie moet door de landen afzonderlijk bepaald worden in het eigen strafrecht. Dit is ook de oorzaak dat de strafmaat verschillend is van land tot land. Een land zou dus zelfs in de praktijk de toepassing van de E.E.G.-wetgeving (verordeningen) kunnen links laten liggen door nationaal geen sancties of penaliteit op de overtreding hiervan, te voorzien.

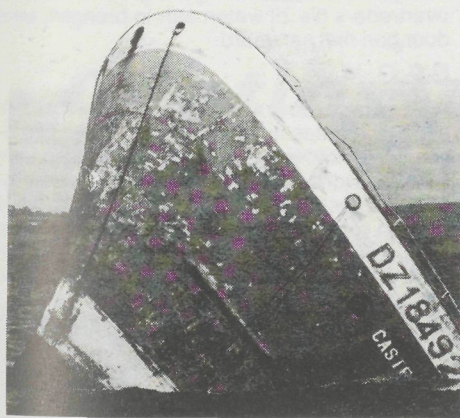
■ Langzamerhand doet ook in overheids- en E.E.G.-kringen de overtuiging geld, dat het inderdaad zo slechts niet zit met het haringbestand in de Noordzee zoals de biologen het altijd hebben doen voorkomen. Zo komt het, dat men nu plots de poort een gans stuk open zet voor de haringvisserij in de Noordzee. Men voorziet het vissen van meer dan 150 duizend ton. Onze noorderburen, de Hollanders, varen er het best bij, vermits zij hierin 41 duizend ton toegewezen krijgen. Dit bevat zowel een kontingent in het Noordelijk en het centraal gedeelte als in het Zuidelijk deel van de Noordzee. Men vraagt zich nu echter plots af, of dit kwotum in de Noordzee te vissen, niet te ruim is, dat wil zeggen of er hiervoor wel afzet genoeg zal zijn. Dhr. Ouwehand vreest zelfs dat men er ten slotte de varkens zal mede moeten voeden. Anderzijds is een overaanbod nooit aan te bevelen kwa prijsvorming en zou een strop betekenen voor de haringvissers.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

FRANKRIJK

■ Een vaartuig die de Britse vlag voert met als thuishaven Brixham met een Spaanse bemanning aan boord, een zogenaamd vlaggeschip dus, werd door het Franse marinewachtschip de „Stern”, opgebracht naar „Sables d'Olonne”. Het gaat hier om de treiler „l'Eder Sands”. Dit vaartuig had 6 ton (120 van onze bennen) gul aan boord, terwijl hij voor het vissen van deze soort over geen vergunning beschikte. Deze vangst werd in de afslag van „Les Sables d'Olonne” verkocht en in een konsignatiekas neergelegd in afwachting van de uitspraak voor de rechtbank.

■ De Fransen hebben de treiler „Castel Meur” in de baai van Douarnenez tot zinken gebracht om te dienen als wrak voor het voortzetten van de vis. Dit is een procédé die reeds sinds jaren door Japan in praktijk gebracht werd, namelijk het vormen van kunstmatige riffen, waar de vis in schuilt en zich ontwikkelt en zich te goed doet aan de zeewormpjes die vooral het hout van de wrakken aantasten. Ook de kleine schaaldiertjes die zich op deze kunstmatige riffen vastzetten, zijn een uitgelezen voeder voor de vissen. De „Castel Meur” werd acht jaar geleden van stapel gelaten, maar door een ongeval kwam de treiler tot zinken. Het was te veel beschadigd en de romp werd opgelegd, tot thans besloten werd het wrak tot zinken te brengen. In de romp waren visbakken voor de jonge vis aangebracht. Ter plaatse in de baai gekomen, opende men speciaal deurtjes in de romp om het water in te laten, maar toch duurde het nog twintig minuten vooraleer de treiler aan de grond kwam.



De romp van de „Castel Meur” even voor de totale verdwijning van het vaartuig in zee.

■ Volgens een berekening gemaakt door een expert ter zake, zouden de twee oosterepidemiën, die zich in 1974 in Frankrijk voordeden door de parasiet „Martelia” en in 1980 door de parasiet Bonamia voor meer dan 3 miljard schaden veroorzaakt hebben aan de gezamenlijke Bretoense oosterteelt. Verder gingen hierbij 1.500 jobs verloren. De parasiet Bonamia hield ook lelijk huis in de Oosterschelde, die men voor de oosterteelt moest opgeven. Het is slechts thans dat men in de Oosterschelde terug oosterteelt aangevoerd heeft uit het Grevelingenmeer.

■ Op de St.-Jacobsschelpenvelden voor de Franse westkust blijkt er een kleiner vangst gemaakt te worden dan vorig jaar. Gelukkig is anderzijds de prijs per kg., tegenover het vorig jaar opgelopen met 15% en bereikt nu 15 Fr.fr., hetzij nagenoeg 100 B.fr. het kg.! Als we de bakken op 25 tot 30 kg. rekenen, toch 2.500 tot 3.000 B.fr. de bak. Ook in onze afslagen bekomt men niet zelfden afslagprijzen tot 2.500 fr. de bak.

■ In de haven van Calais, zeer goed gekend door heel wat vissers uit België, Nederland en Groot-Brittannië, zal er overgegaan worden tot de sloop van 80 duizend M³ oude havenconstructie. Na de sloop zal er 500 duizend M³ van het puin van de sloop kunnen herbruikt worden. Verder wordt er 60 duizend M³ zand benodigd en 130 duizend ton natuursteen!

ALLERLEI

■ Algemeen wordt gevreesd, dat het toekennen van een te vissen kwotum haring in de Noordzee ter grootte van 155 duizend ton aanleiding zal geven tot een ineenstorting van de

marktprijzen in de afslagen. Men tracht daar nu iets aan te doen door onderlinge contacten tussen de haringvissende landen. Vooral de Schotse en Ierse haringvisserij, tilt zwaar aan dit voor de deur staand probleem.

GROOT-BRITANNIE

■ De jaarlijkse snelheidswedstrijden die te Brixham gehouden worden in de visserij gaan dit jaar door op zaterdag 23 juni. Er is een snelheidsrace voor krabbenvissersboten en telkens voor vaartuigen beneden en boven de 9-knopen snelheid. Elke winnaar per categorie wordt met een trofee bedacht. Er is ieder jaar een zeer grote belangstelling voor deze race en reeds weken voordien brengt men zijn vaartuig voor de race in orde en verwijdert zeker alle onnuttige ballast van boord. Onder pot en pint is de race in de havencafeetjes weken voordien en ook na de race, onderwerp van de gesprekken. Deze snelheidswedstrijden worden gesponsord door het zeer gekend en verspreid Brits visserijblad „Fishing News” uit Londen.

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

IERLAND

■ Vroeger hoorden we nog al eens van een Belgische visserij op de Rockall. Er waren hier toen wel verschillende schippers van bij ons die deze visserij kenden. We halen dit aan omdat het schijnt dat de visserij op Rockall thans zeer lonend uitvalt. Aldus maakte de Ierse treiler „Salva Regina” uit Killybegs, na een korte reis, 580 bennen kabeljauw en gul en enkele bennen heilbot, samen met 4 grote heilbot exemplaren. Voor de Ieren ligt Rockall echter dicht bij de deur. Met sterke motoren is deze visgrond voor de Belgen ook van groot belang, hoe ver de afstand ook is.

■ Een vertegenwoordiging van de Ierse producentenorganisatie is naar Noord-Spanje getrokken om daar in contact te treden met de Noord-Spaanse producentenorganisaties met als onderwerp de toenemende aandacht van Spaanse treilers voor Ierse wateren. De Ieren willen een vermindering van het aantal Spaanse E.E.G.-vergunningen in de Ierse 200-mijlszone bekomen. De leider van de afvaardiging zegde eveneens, dat de Ierse producentenorganisatie ongerust is over het feit, dat noch de Ierse minister voor Visserij, noch deze voor Buitenlandse Zaken iets loslaat over de overeenkomstvoorstellen in verband met de visserij wat de toetreding van Spanje tot de E.E.G. betreft. Men vreest dan ook, dat deze nadelig zullen uitvallen voor Ierland. Men brengt dit onder meer in verband met de opmerkelijk toenemende belangstelling van de Spaanse visserij voor de Ierse 200-mijlszone.

■ De grote Spaanse treiler „Bizarro” werd door de Ierse marine, wegens illegaal vissen in de Ierse 200-mijlszone, naar Castletownbere overgebracht. De „Bizarro” werd gesnapt op 65 mijl Z.W. van „Mizen Head”. De Spaanse schipper werd veroordeeld tot een boete van 2,17 miljoen B.fr. (120 duizend gulden) en tot de verbeurdverklaring van de vis en het vistuig voor een waarde van 600 duizend B.fr. (34 duizend gulden). Niet mis zou men zeggen, maar of de Spaanse schipper(s) hiermede geleerd is (zijn) is een andere vraag, alhoewel dit de rede van de hoge boete is.

■ De E.E.G. heeft een subsidie verleend voor de bouw van een Ierse onderzoeksstation te Cobh in het Ierse graafschap Cork. Bouwkosten bedragen 34 miljoen B.fr., maar de werkingskosten zullen jaarlijks 16 miljoen B.fr. kosten. Het onderzoekscentrum zal zich vooral bezig houden met studies over het marinemilieu.

■ Een Britse schipper die één onder Britse vlag hergerogistreerd Spaanse treiler voert, werd eveneens naar Castletownbere opgebracht en hoorde er zich veroordelen tot een boete van 2,48 miljoen B.fr. en het in beslag nemen van de vis en het vistuig. Verder werden er nog drie Spaanse schippers veroordeeld tot boeten van 2,17 miljoen en het in beslag nemen van de vis en het vistuig. Uitdrukkelijk verklaarde de rechter dat hij verplicht werd tot de uitspraak van dergelijke hoge boeten omdat de vroegere waarschuwingsboeten het niet deden. Wij kunnen hem geen onaelijk geven.

■ In Ierland beklagt men er zich over dat de Ierse visserijminister Pat O'Toole, het Noors en het Nederlands voorbeeld niet gevolgd heeft, namelijk Nigeriaanse olie opnemen als tegenprestatie voor het opnemen door dit land van Noorse en Nederlandse makreel. Zo komt het, dat de Ierse treilers, wegens gebrek aan belangstelling voor hun makreel, deze visserij moeten laten gaan, terwijl Noorse en Nederlandse treilers, onder meer in de Ierse wateren, deze visserij verder kunnen blijven beoefenen. De Nigeriaanse olie is naar het schijnt iets duurder maar van een beter kwaliteit. In elk geval om te kunnen nemen, moet men ook kunnen geven. In Ierse kringen schat men dat aldus in de makreelvisserij honderden jobs verloren gaan.

■ Het blauwe wijtingseizoen in dit gebied van de Faroër mag als afgelopen beschouwd worden. Inderdaad brachten onlangs twee Ierse treilers uit de thuishaven Killybegs slechts 40 ton mede naar huis, hetzij 800 ben. Dit is voor een industriële visserij voor vismeel doeleinden, absoluut onvoldoende. Het werd dan ook hun laatste reis.

■ De Ierse visserijminister Pat O'Toole ging op bezoek naar Japan, vergezeld door de voorzit-

ter van het Ierse visserijbestuur. Het doel van deze reis was het consolideren van de bestaande Ierse visleveringen, alsmede het zoeken naar nieuwe afzet om de uitvoer van Ierse vis naar Japan te bevorderen. Na de Nederlandse makreelcampagne, thans een Ierse aanwezigheid in Japan, dat nochtans met een eigen aanvoer van meer dan 10 miljoen ton (!) de eerste plaats inneemt in de lijst der visaanvoerende landen.

■ De Ierse minister voor visserij, Paddy O'Toole, zet zich ook met zijn persoon in het buitenland in om de Ierse visuitvoer een handje toe te steken. Zijn reis naar Parijs stond in het teken van een promotiecampagne voor meer Ierse visverbruik. Niet te verwonderen dat de afzet van Ierse vis in Frankrijk de hoogte in gaat. Van een kleine 60 duizend ton in 1978 tot bijna 180 duizend ton in 1982, voor een gezamenlijke waarde van 4,5 miljard B.fr. Dat kan men natuurlijk wel verwachten van een specifieke minister voor de visserij.

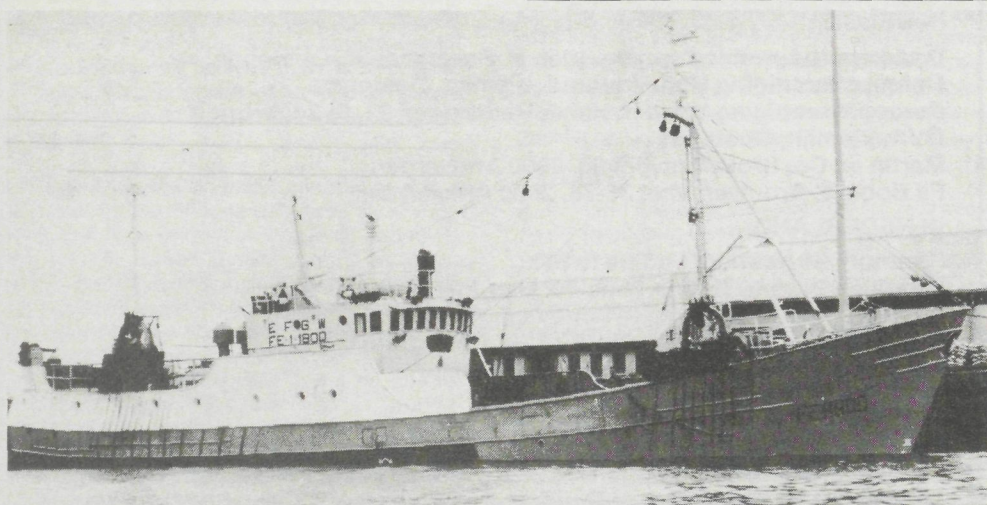
■ Een Spaanse schipper werd door een Ierse rechtbank beboet wegen illegale visserij voor een bedrag van 2,7 miljoen B.fr. Hierbij kwam nog het in beslag nemen van het vistuig dat op 520 duizend B.fr. geschat werd. Betrokken schipper bezat een vergunning om in de 200-mijlszone te vissen tot 50 mijl buiten de kust. Hij werd echter 7 mijlen binnen de 50 mijl aan het vissen bevonden.

■ Een onverwacht hulpe voor illegale vissers in de Ierse wateren betekent wel de staking van de staf en officieren van de visserijwachtschepen. De betrokkenen wensen voor wat hun bezoldiging betreft, gelijk gesteld te worden met de stafwerkers en officieren in het centraal hoofdkwartier. Een produktiviteitspremie die hen voorgesteld werd, naar gelang van het aantal overtreders die zij weten aan te brengen, werd door hen niet aanvaard.

E.E.G.

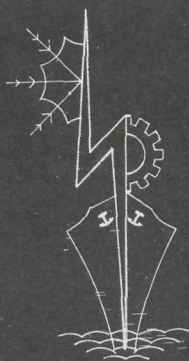
■ De Europese Investeringsbank, die een financieel orgaan is van de E.E.G., heeft een lening van 1,650 miljard B.fr. aan de Franse Centrale Kas voor Coöperatief Krediet, voor de visserij toegestaan. Dit bedrag zal aangewend worden voor modernisatie en nieuwbouw, bouw van opslagplaatsen en koelruimten en voor infrastructuurwerken. Eens te meer stellen we de vraag: waar blijft de stad Oostende?

■ De E.E.G. heeft meer dan 1,5 miljard B.fr. geïnvesteerd in de opbouw van visserijwachtschepen voor de bescherming van de Groenlandse wateren. Denemarken kreeg dit bedrag toegewezen voor de aankoop van een wachtschip „Cutter Tulugag”, 7 helikopters van het type „Westland Lynw NK 80” en van een vliegtuig „Gullstream III”, waarmede de participatie van de E.E.G. in dit Deens project 30% bedraagt. Ierland kreeg door de E.E.G. 2,6 miljard B.fr. toegewezen voor de bouw van 3 visserijwachtschepen van 65 meter van iets boven de 1.000 Brt., een helikoptervliegdekschip van 81 meter, 2 helikopters en 3 observatievliegtuigen. En België en Nederland zijn voor de bewaking van hun 12-mijlszone op hun eigen aangewezen. Als we dan vaststellen wat België slechts als bewakingsmiddelen heeft, dan dient er, niettegenstaande de lofbare pogingen van de Zeemacht en het Ministerie van Landbouw, niet mee gebouft.



De grote Spaanse treiler „Bizarro” na het opbrengen in de haven van Castletownbere. (Foto Irish Skipper, Helmhouse 71, Ballsbridge, Dublin 4).

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. BAELSKAAL 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.

■