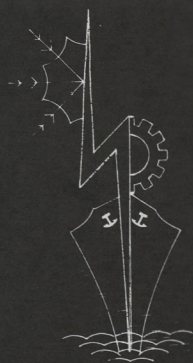

HET VISSERIJBLAD



52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 22 FEBRUARI 1985 - NR. 8

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:	(059) 32.29.51 - 32.09.31
OVERDAG:	32.39.79 - 32.08.20
NA SLUITINGSTIJD:	32.31.48 J. PRAET
	50.33.27 R. DEDRIE
	26.64.99 JOS PRAET

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: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

Vrijdag 22 februari 1985 – Nr. 8

IN 1984 WERD 638 TON MINDER VIS AANGEVOERD

Lichte stijging van de aanvoerwaarde

Gedurende 1984 realiseerden de 205 Belgische vissersvaartuigen, dank zij een intensere visserijspanning zowel in termen van zeedagen (+ 5,4%) als van gewogen gemiddeld motorvermogen (+ 2,1%), een aanvoer van visserijproducten in eigen havens van 37.095 ton (- 17%) ter waarde van 2.418 miljoen B.Fr. (+ 4,3%), zodat de algemene gemiddelde besomming per zeedag dan ook met 1% terugliep tot 64.000 fr. In vreemde havens echter besomde men volgens voorlopige gegevens 290 miljoen B.Fr., hetzij 15 miljoen B.Fr. minder dan in 1983. De algemene besomming in Belgische en vreemde havens samen klom zo tot 2.708 miljoen B.Fr. (+ 3,2%).

AANVOER

Het totaal van aanlandingen in de drie stedelijke vismijnen door vissersvaartuigen die onder de Belgische vlag varen, daalde met 638 ton tot 37.095 ton. De aanvoer van pelagische vis verminderde met ruim duizend ton tot 5.128 ton (-16%), terwijl het aanbod van schaal- en weekdieren eveneens daalde met 179 duizend ton tot 2.691 ton. De witvisproductie verbeterde met 548 ton en omvatte aldus 79% van het totale aanvoersortiment. De pelagische soorten schaal- en weekdieren vertegenwoordigden resp. 14% en 7% van het totale productiepakkett.

a) pelagische vis

De aan wal gezette hoeveelheden blauwe vis, bestonden nagenoeg uitsluitend uit haring, waarvan de vangsten met 890 ton daalden tot 5.080 ton (- 15%). Ondanks de behoorlijk goede haringprijzen in 't voorjaar, werd tengevolge eerder flauwe vangsten, vroegtijdig overgeschakeld op andere visserijen. De haringaanvoer in het eerste kwartaal omvatte amper 990 ton tegenover resp. bijna 4.500 ton en 1.450 ton in 't eerste kwartaal van 1982 en 1983. In 't najaar echter haalde de pelagische spanvisserij flinke haringvangsten binnen. Doch de massale aanvoer zorgde hier voor een marktverzadiging met marginale marktprijzen en dus een groot opvangrisico tot gevolg. Verscheidene haringvissers zochten dan ook hun geluk in de demersale kabeljauwspanvisserij zodat de haringproductie in het laatste kwartaal terugliep tot 4.091 ton, tegenover resp. 5.340 ton en 4.520 ton in de laatste kwartalen van 1982 en 1983.

b) schaal- en weekdieren

De productie van schaal- en weekdieren daalde van 2.870 ton tot 2.691 ton (- 6%). De garnaaivangsten omvatten 641 ton en zakten dus nog 2% onder het zeer schaarse aanvoerniveau van 1983, terwijl de aanvoer van noorse kreeftjes simultaan met 3% verminderde tot 614 ton, dat nog ruim 150 ton boven de vangst van 1982 ligt en als een zeer goed aanvoerniveau te bestempelen is. De daling van de aangelande schaal- en weekdieren vinden we vooral terug bij de aanvoer van Sint-Jacobsschelpen 515 ton (- 72 ton), inktvis 237 ton (- 70 ton) en krab 170 ton (- 47 ton). De aanvoer van wulken verbeterde met 47 ton en bereikte nagenoeg 500 ton.

c) demersale vis

De vangsten van demersale vis bevonden zich in 1978, 't jaar van de wonderbare kabeljauwvangsten op 't peil van 36.770 ton. Sindsdien stelde men, tengevolge het teruglopen van het kabeljauwbestand, een gestadige produktieafname vast in de witvissector met als dieptepunt 25.860 ton in 1982. De herstelgroei die zich in 1983 aankondigde met 2.810 ton, zette zich met 548 ton door in 1984, zodat de demersale visaanvoer terug 29.226 ton bereikte.

Voor de rondvissen schelvis en kabeljauw viel een belangrijke aanbodafname van resp. 338 ton (- 34%) en 738 ton (- 12%) te noteren zodat het

aanbod resp. 655 ton en 5.374 ton bedroeg. Het lichte herstel in de kabeljauwaanvoer van 1983 werd hiermee meer dan teniet gadaan, zodat het kabeljauwproductieniveau van 1984 nog 540 ton beneden het lage peil van 1982 kwam te liggen, en nog nauwelijks 35% bedroeg van het goede kabeljauwjaar 1978.

De aanlandingen van grote kabeljauwsorteringen 1-2-3 namen in lichte mate toe tot 2.275 ton (+ 45 ton), terwijl de gullenvangsten klassen 4-5 met 20% terugliepen tot 3.100 ton.

De meeste platvissoorten boekten belangrijke produktietoenames. Uitzondering op deze regel vormde evenwel de edele platvis tong, waarvan de vangsten nagenoeg 3.330 ton, stagneerden op het niveau van 1983. Het aanbod van tarbot verhoogde met 40 ton tot 270 ton (+ 17%).

De aan wal gezette hoeveelheden gemene platvissen o.a. schol en rog namen met 18% toe tot resp. 7.714 ton en 1.766 ton. Het scholaanbod bedroeg in 1978 nog geen 4.000 ton, steeg tot 1982 met gemiddeld 500 ton per jaar, om daarna jaarlijks met 1.000 ton aan te groeien. Die aanvoergroei van 1984 was nagenoeg evenredig verdeeld over de verschillende grootte-klassen.

Het aanbod van hozemondhammen, nl. zeeduivel omvatte in 1981 slechts 318 ton en steeg nog van 739 ton in 1983 tot 770 ton in 1984.

Bij rangschikking van de demersale soorten naar aanvoerkwantiteit haalt schol met 7.714 ton de eerste plaats, gevolgd door kabeljauw, tong en wijting met resp. 5.374 ton, 3.329 ton en 2.606 ton. Deze 4 soorten vertegenwoordigen samen twee derden van de totale demersale visaanvoer!

(Vervolg volgende bladzijde)



d) per haven

Terwijl de aanlandingsvolumes van visserijproducten verhoogden in Zeebrugge en Nieuwpoort tot resp. 17.353 ton (+ 329 ton of + 2%) en 1.525 ton (+ 275 ton of + 22%), liet Oostende zich een lagere score noteren 18.217 ton (- 1.241 ton of - 6%).

Oostende bleef met 49,1% van de totale aanvoer de eerste vissershaven qua aanvoer, gevolgd door Zeebrugge en Nieuwpoort met resp. 46,8% en 4,1% van de aanvoer.

AANVOERWAARDE

Ofschoon de aanvoer in eigen havens terugliep, klom de totale aanvoerwaarde met 100 miljoen B.Fr. (of + 4,3%) tot 2.418 miljoen B.Fr. De belangrijkste soorten op 't vlak van de aanvoerwaarde waren resp. tong (748 miljoen B.Fr.), schol (336 miljoen B.Fr.), kabeljauw (303 miljoen B.Fr.), zeeduivel (156 miljoen B.Fr.), garnaal (96 miljoen B.Fr.), Noorse kreeft (87 miljoen B.Fr.), rog (84 miljoen B.Fr.), tongschar (83 miljoen B.Fr.), tarbot (81 miljoen B.Fr.), wijting (78 miljoen B.Fr.), griet (63 miljoen B.Fr.) en haring (53 miljoen B.Fr.). Deze 12 soorten omvatten 90% van de totale besomming waarvan de eerste vier goed zijn voor 64%.

a) demersale vis

Dank zij een aanvoertoeename (+ 2%) gepaard met een stijging van de gemiddelde prijs (+ 3,4%) groeide de besomming aan bodemvis aangeland in Belgische havens met 111 miljoen B.Fr. tot 2.134 miljoen B.Fr. (+ 5,5%) en omvatte daarmee 88% van de totale besomming. Vooral de aanvoerwaardestijging van de platvissen nl. schol (+ 50 miljoen B.Fr.), tong (+ 29 miljoen B.Fr.), tarbot (+ 17 miljoen B.Fr.) en rog (+ 9 miljoen B.Fr.) verklaarden een aanzienlijk deel van de besommingsgroei. De scholbesommingsgroei was evenredig met de meeraanvoer (+ 18%), daar de algemene gemiddelde prijs nagenoeg stagneerde.

Voor de stagnerende tongaanvoer was de besommingsgroei (+ 4%) volledig toe te schrijven aan een betere prijs. Terwijl voor de tarbot de aanvoer (+ 17%) en aan de prijs (+ 7,6%) een complementair positief effect hadden op de aanvoerwaarde, die zo met 26% opklom tot 81 miljoen B.Fr. en daarmee op 't niveau kwam van de rog, tongschar en wijting. De meeraanvoer van rog (+ 19%) had een drukkend prijseffect (- 6%) zodat de aanvoerwaardestijging werd afgezwakt tot + 13%.

Voor de hozemondhammen noteerden we een besomming van 26 miljoen B.Fr. (+ 20%), het resultaat van een toegenomen aanvoer (+ 4%) en een prijsverhoging (+ 15%).

Een gevoelige prijsverbetering voor de kabeljauw van 11,5% was onvoldoende om met de 12% gereduceerde vangsten te neutraliseren, de kabeljauwopbrengst daalde dan ook met 6,4 miljoen B.Fr. of 2%. De schelvisopbrengst echter liep met 10,6 miljoen B.Fr. terug.

b) pelagische vis en schaal- en weekdieren

Een fikse aanvoerinkrimping van haring met 15% verstrekt met een prijsinzinking van 21% resulteerde in een terugvallen van de haringbesomming met 25,6 miljoen B.Fr. (- 33%) tot 52,6 miljoen B.Fr.

Het totaal van de schaal- en weekdieren werd in de vismijn verhandeld voor de totale som van 230 miljoen B.Fr., hetzij 16 miljoen B.Fr. of 17% meer. De garnalaanvoer (- 2%) bleef lichtjes verder dalen, doch de stijgende prijsstrend (+ 27%) hield aan, zodat de garnaalbesomming nog met 19 miljoen B.Fr. (+ 25%) verbeterde tot 95,5 miljoen B.Fr. De opbrengst aan Noorse kreeftjes klom, dank zij een prijstoeename van 10%, met 7% tot 87 miljoen B.Fr. en kwam daarmee terug 13,5 miljoen B.Fr. onder de garnaalbesomming te liggen. De waarde van de overige schaal- en weekdieren zakte met 9 miljoen B.Fr. tot 47 miljoen B.Fr., waarvan ruim de helft 24,8 miljoen B.Fr. (a 11%) werd waargemaakt door de Sint-Jacobschelpen.

c) per haven

In Zeebrugge werd voor 1.398 miljoen B.Fr. (+ 53 miljoen B.Fr. of + 3,9%) gemijnd tegenover 919 miljoen B.Fr. (+ 29 miljoen B.Fr. of + 3,3%) in Oostende en 101 miljoen B.Fr. (+ 18 miljoen B.Fr. of + 21%) in Nieuwpoort. Zeebrugge komt hierdoor op de eerste plaats (met 57,8%) qua aanvoerwaarde, gevolgd door Oostende en Nieuwpoort, resp. met 38,0% en 4,2% van de aanvoerwaarde.

PRIJZEN

De algemene gemiddelde prijs (G.P.) voor visserijproducten is met 6% toegenomen tot 65,2 B.Fr./kg. Deze toename is voor twee derden het gevolg van een gewijzigde verhouding in de aangeboden soorten. Namelijk het marktaandeel van relatief goedkope pelagische soorten (± 10 Fr./kg) t.o.v. relatief waardevolle demersale soorten en schaal- en weekdieren van resp. 73 en 85 B.Fr./kg namen qua aanvoerhoeveelheid verder af.

De prijsvorming voor kabeljauw reageerde positief op het met 12% teruggelopen aanbod. De G.P. verbeterde met 6 B.Fr./kg tot 56,4 B.Fr./kg (+ 11,5%). De G.P. per kabeljauwgrootte-klasse 1-2-3-4-5 bedroeg resp. in B.Fr./kg 74, 77, 68, 57 en 39.

Alhoewel de G.P. voor schol stagneerde bij 43,6 B.Fr./kg, is er een prijsdivergentie merkbaar naargelang de grootte-klassen. De grote maten kenden flinke prijsstijgingen, terwijl de kleine sortering een volledig tegenovergestelde prijsevolutie volgde. Voor de scholgrootte-klassen 1-2-3-4, noteerden met G.P. in B.Fr./kg van resp. 51,1 (+ 17%); 52,5 (+ 12%); 44,8 (- 5%) en 28,8 (- 20%).

De edele platvis, tong haalde terug het G.P. niveau van 1982 nl. 225 B.Fr./kg. Dit betekende een toename van 4,2%. Doch binnen de grootte-klassen zijn er verdere prijsdifferentiaties waarneembaar. Waar gedurende 1981 de duurste tongen per gewichtseenheid onder de sorteringen 3 en 4 dienden gezocht te worden bevonden de duurste zich in 1982 in de klassen 2 en 3. In 1984 haalden de klassen 1-2-3 nagenoeg hetzelfde prijsniveau van 254 à 259 B.Fr./kg, dat nagenoeg 100 B.Fr./kg boven het prijspeil van de kleine sorteringen 6-7 stond.

Tabel: Evolutie van de tongprijs per grootte-klasse

tong- klassen	1983		1984			
	prijs in BF/kg	afwijking t.o.v. ge- middelde in BF/kg	prijs in BF/kg	afwijking t.o.v. ge- middelde in BF/kg	evolutie t.o.v. 1983	
					in BF/kg	%
1	256,3	+ 40,7	254,3	+ 29,6	- 2,0	- 1
2	274,3	+ 58,7	259,2	+ 34,5	- 15,1	- 6
3	235,2	+ 19,6	258,8	+ 34,1	+ 23,6	+ 10
4	210,3	- 5,3	244,9	+ 20,2	+ 34,6	+ 16
5	177,8	- 37,8	201,1	- 23,6	+ 23,3	+ 13
6	159,6	- 56,0	164,7	- 60,0	+ 5,1	+ 3
7	146,2	- 69,4	157,1	- 67,6	+ 10,9	+ 7
gemid- delde	215,6		224,7		+ 9,1	+ 4

(Vervolg volgende bladzijde)

Restaurant 't SCHUURKE

VOORHAVENLAAN 20, (Vuurtoerenwijk)
OOSTENDE - Ø (059) 32 36 03

Naar aanleiding van het reuzesukces van vorig jaar organiseren wij dit jaar terug

Plechtige communie- en Lentefeesten

Kleine Beurs - over de Sint Petrus & Pauluskerk

Uiterst gezellig kader met een keuze uit twee gastronomische menu's.

Ambiance verzekerd met disco bar van 16 tot 20 u.

MENU

Verse roze zalm met
jonge fijne groentjes
licht kruidensausje

Zeevruchtencocktail van
Oostendse garnalen
en kreeftjes

Tomatenroomsoep

aspergeroomsoep

Kalfsgebraad en
verschillende primeurgroenten
kleine aardappelkroketjes

zeeduivel met
kreeftenroomsaus
hertoginne aardappelen

traditioneel ijslammetje

traditioneel ijslammetje

Het vieruurtje met heerlijke room en fruittaart
met koffie en aangepaste disco muziek

Besprek tijdig het feest voor Uw kinderen
Mogelijkheid om 's avonds deel te nemen aan een koud buffet.
Neem zo spoedig mogelijk contact met Uw tafelhouder 't Schuurke.

De prijzen van tarbot, heilbot, zeeduivel en griet bedroeg resp. 298 B.Fr./kg (+ 8%), 225 B.Fr./kg (+ 6%), 202 B.Fr./kg (+ 15%) en 182 B.Fr./kg (+ 1%).

De schaal- en weekdieren werden gemiddeld verhandeld voor 86 B.Fr./kg (+ 11 B.Fr./kg). Deze prijsstijging was vooral toe te schrijven aan de fel toegenomen garnaalprijs, die bijna 150 B.Fr./kg bereikte (+ 27%), gevolgd door de langoustines die gemiddeld verkocht werden van 142 B.Fr./kg (+ 10%). Het overige deel van de prijstoename werd verklaard door de relatief verminderde aanvoer van de goedkopere schaal- en weekdieren. De Sint-Jacobsschelpen lagen goed in de markt en werden 26% duurder gemijnd.

De gemiddelde visprijs per aanvoerhaven varieerde enorm en was 't gevolg van het verschillend soortenassortiment. Zo was de G.P. in Oostende 50 B.Fr./kg tengevolge de belangrijke pelagische visaanvoer lager dan in Zeebrugge 81 B.Fr./kg waar de bulk van de tongvangst werden vermarkt. Nieuwpoort lag met 66 B.Fr./kg tussenbeide.

OPGEHOUDEN VIS

Ongeveer 7% van de totale aanvoer van visserijproducten, hetzij 2.613 ton werden aan de markt onttrokken m.h.o. op het respecteren van de bodemprijs. Dit was bijna 1.000 ton meer dan 1983 toen in 1.622 ton werden gedenatureerd en zodat 4,3% van de totale aanvoer ter destructie werd afgevoerd.

De doordraai van pelagische vis nam met ruim 300 ton toe tot 1.052 ton. Deze laatste hoeveelheid bestond voor 1.037 ton uit haring of 18,2% van de totale aanvoer, tegenover 691 ton of 11,6% van de totale aanvoer in 't jaar 1983. De haring worstelde vooral met marktverstoring in de loop van november, waar 841 ton (81% van de totale haringopvang) of 43% van de novemberaanvoer ter interventie werd aangeboden.

Voor de wijting en de schelvis lagen de kleine maten eveneens gevoelig in de markt. De opvang van wijting en schelvis met resp. 384 ton en 91 ton of 14,7% en 13,9% van de resp. aanvoer bleef aanzienlijk. Daarnaast werd ongeveer 124 ton bot, ongeveer de helft van de aanvoer, aan de autonome ophoudprijs uit de markt teruggetrokken.

De nieuwe E.E.G.-soorten leng en doornhaai met een resp. opvang van 3% en 2% van het aanbod kenden weinig marktmoelijkheden, terwijl nagenoeg 11% van de hondshaai werd opgehouden.

VISSERIJRESULTATEN

In de loop van 1984 voerden 205 Belgische vissersvaartuigen (- 5), waarvan het naar aantal actieve dagen gewogen eenheid gemiddeld motorvermogen met 10 p.k. toenam tot 485 p.k., hun vangsten aan in de eigen nationale havens. Zo werd gemiddeld het vangstresultaat van 183 zeedagen in eigen havens te koop aangeboden. Tengevolge het teruglopen van de gemiddelde vangst met 7% tot nog amper 1 ton per zeedag, daalde de totale aanvoer met 1,7 tot 37.095 ton, ondanks de met 5,4% toegenomen activiteit van de vloot in termen van zeedagen. Een toename van de gemiddelde visprijs kon hier wel nog iets goedmaken, zodat de totale besomming met 4,3% verbeterde tot 2.418 miljoen B.Fr. en de opbrengst per zeedag slechts met 1% terugliep tot 64.400 Fr.

Tabel: Aanvoer en besomming per visserij

visserij	aanvoer in ton		besomming in miljoen BF		aanvoer in kg - per zeedag	besomming BF/ zeedag
	ton	%	miljoen BF	%		
borden-span-op haring	8.294	22%	485	20%	959	56.100
span-op kabeljauw	5.297	14%	58	2%	6.144	67.100
span-op kabeljauw (kleine vaartuigen)	653	2%	30	1%	1.383	63.400
garnaal-boomkor-	1.427	4%	65	3%	1.114	50.900
garnaal-boomkor-	874	2%	103	4%	184	21.700
boomkor-	20.526	55%	1.676	69%	955	78.000
totaal	37.095	100%	2.418	100%	988	64.400

De boomkorvisserij, de gespecialiseerde platvisserijmethode en het meest beoefende visserijsysteem door de Belgische vissers, bleef verder aan belang winnen.

Niettegenstaande, het aantal vaartuigen met 3 terugliep tot 154 eenheden, verhoogde het aantal zeedagen met 2.000 tot 21.489 (+ 10%), zodat na de flinke meervangst van 3.000 ton, die de boomkorvloot te beurt viel in 1983, er in 1984 nog ruimte was voor een extra meeraanvoer van 1.500 ton, + 8% tot 20.526 ton. Daarmee vertegenwoordigde de boomkorsector 55% van de aanvoer in eigen havens. Daar de gemiddelde prijs voor de vangst stagneerde bij 82 B.Fr./kg steeg de aanvoerwaarde met 128 miljoen B.Fr. en omvatte daarmee bijna 70% van de totale aanvoerwaarde in eigen havens. Alhoewel de vangst van de boomkorvloot voor slechts 16% uit tong bestond, werd 45% van de opbrengst van die sector verwezenlijkt door de tong. De scholvangst daarentegen waren goed voor 35% van de aanvoer en 19% van de besomming. De gemiddelde besomming per zeedag zakte met 2% tot 78.000 B.Fr.

Het aantal actieve zijtrawlers (bordenvisserij) nam verder af tot 62 eenheden. Toch leverden ze nog 23% van de zeedagen en van de aanvoer nl. 8.294 ton (- 914 ton), ter waarde van 485 miljoen B.Fr. (- 3%). De vangstafname per zeedag van 7% kon worden opgevangen door een betere gemiddelde prijs 59 B.Fr./kg (+ 10%), zodat de opbrengst per zeedag stagneerde bij 56.100 B.Fr.

De besomming in de demersale spanvisserij stabiliseerde nagenoeg op 95 miljoen B.Fr./kg. Alhoewel de besomming van de grotere vaartuigen, die tiendaagse reizen maken, met een derde terugliep tengevolge de gereduceerde inzet uitgedrukt in zeedagen (- 53%), verbeterde de besomming per zeedag met 38% tot 63.400 B.Fr. Wat te danken was aan de 12% grotere vangsten (28 bennen per zeedag) gepaard met een prijstoename van 37 tot 46 B.Fr./kg.

De kleinere vaartuigen met een motorvermogen van ongeveer 200 p.k. bedrijven vooral gedurende de winterperiode de spanvisserij op kabeljauw voor de kust. Ze maken in tegenstelling met de grotere vaartuigen van 360 p.k. ééndagsreisjes. Daar het aantal zeedagen met 20% toenam en de vangst per zeedag met 6% groeide tot 22 bennen, verbeterde de totale aanvoer met bijna 300 ton tot 1.427 ton (+ 26%), ter waarde van 65,1 miljoen B.Fr. (+ 33%). De aanvoerwaarde per zeedag verhoogde met 12% tot 50.900 B.Fr.

Ondanks de goede vangsten in de pelagische spanvisserij op haring gedurende het najaar, werd tengevolge flauwe prijzen vroegtijdig overgeschakeld op andere visserijen. Het aantal zeedagen en de aanvoer daalden dan ook in dezelfde mate met 17%. Op jaarbasis was de gemiddelde besomming per zeedag dezelfde als in 1983, nl. 123 bennen. De vaartuigen die normaal hun jaar maken in het haringseizoen besomden slechts 67.100 B.Fr./ZD, hetzij 26% minder dan in 1983 met 90.200 B.Fr./ZD. Ze konden nauwelijks iets meer halen dan met het demersale kabeljauwspan gedurende de zomer met 63.400 B.Fr./ZD. De totale besomming van de haringvisserij kromp met 35,7 miljoen B.Fr. in een tot 57,80 miljoen B.Fr. (- 38%).

Gedurende 1984 nam de garnaalvisserijintensiteit uitgedrukt in zeedagen met 17% toe tot 4.747. Daar de vangst per zeedag gelijk bleef nl. 184 kg., verhoogde de totale aanvoer tot 874 ton. Dank zij een flinke prijstoename verbeterde de totale aanvoerwaarde tot 103 miljoen B.Fr. (+ 29%). De besomming per zeedag bedroeg 21.700 B.Fr. (+ 11%).

In de loop van 1984 fluctueerde de gasolieprijs van 13,59 B.Fr./l. op 1 januari tot 13,54 B.Fr./l. op 31 december. Begin augustus noteerden we de laagste prijs 12,38 B.Fr./l. eind september evenwel moest reeds 14,88 B.Fr./l. worden betaald. De gewogen gemiddelde officiële gasolieprijs krom van 12,54 B.Fr./l. in 1983 tot 13,39 B.Fr./l. in 1984. Dit betekende een toename van 0,85 B.Fr./l. of 6,8%. (Vervolg volgende bladzijde)

Tabel: Reizen en zeedagen per visserij

visserij	vaartuigen	gewogen gemiddelde		reizen		zeedagen	
		PK	BT	reizen	%	zeedagen	%
borden-span-op haring	62	383	114	940	8%	8.646	23%
span-op kabeljauw	24	377	105	786	6%	862	2%
span-op kabeljauw (kleine vaartuigen)	12	361	101	48	0%	472	1%
garnaal-boomkor-	48	204	47	915	7%	1.280	3%
boomkor-	55	189	37	4.722	38%	4.747	13%
	154	616	137	4.857	40%	21.489	57%
totaal	205 (*)	485	115	12.286	100%	37.522	100%

(*) Daar één vaartuig naargelang het seizoen, soms op een andere visserij kan overschakelen, komt dit vaartuig voor bij meerdere visserijen, zodat door dubbelrekening, de som van de vaartuigen die de verschillende visserijen beoefenen, niet gelijk hoeft te zijn met het totaal aantal vaartuigen.



LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
 ☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
 LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
 Werfkaai 43,
 8380 Zeebrugge
 ☎ (050) 54.64.26
 Privé : (02) 731.74.66

COMMENTAAR

Uit het interessante, gedetailleerde, maar nogal omvangrijke jaarverslag 1984 van de Dienst voor de Zeevisserij menen wij dat vooral volgende punten in overweging kunnen genomen worden.

- Ook dit jaar en dit voor de 3e opeenvolgende keer daalt de aanvoer in onze Belgische havens, dit spijs de inbreng van krachtige nieuwe vaartuigen. Is er dan werkelijk minder vis te vangen in zee?
- Niettegenstaande deze geringere aanvoer stijgt de aanvoerwaarde ook reeds voor de derde opeenvolgende keer. Ook deze maal vooral als gevolg van de HOGERE GEMIDDELDE PRIJS VAN DE ANDERE VISSOORTEN DAN TONG. Hoelang kan deze evolutie zich nog verder zetten in deze toch minder gunstige economische tijden?
- De haven van Zeebrugge, waar nieuwbouw troef is, loopt verder uit op Oostende. Hoopgevend evenwel voor Oostende is dat naast het recent in de vaart brengen van de O.137 ook twee nieuwe vaartuigen voor Oostende in aanbouw zijn. Nieuwpoort herpakt zich (+ 21% aanvoerwaarde), dit jaar werden er 2 nieuwe vaartuigen in bedrijf genomen en verdere nieuwbouw schijnt op komst te zijn.
- In 1984 werd ongeveer 7% van de totale aanvoer uit de markt genomen, dit is 1.000 ton meer dan in 1983. De grootste hoeveel-

heid was haring vooral in de maand november toen de gehele Europese markt ineengestuikt was.

Wat brengt 1985, moeten er geen maatregelen genomen worden om een zelfde situatie te vermijden?

Eveneens de kleine schol klasse 4, werd veelal opgehouden, ook hier schort er iets aan de markt. Moet de minimummaat niet opgetrokken worden of is de markt in Nederland verzadigd of wil de huisvrouw dergelijk klein spul niet?

De klassieke problemen met kleine schelvis en wijting waren ook in 1984 van de partij.

- 70% van de aanvoerwaarde in Belgische havens is afkomstig van boomkorvaartuigen. De Belgische vissersvloot wordt daardoor toch wel wat eenzijdig uitgebouwd!

Door deze boomkorvloot (154 vaartuigen) werd 10% meer zeedagen gepresteerd dan vorig jaar. De gemiddelde besomming per zeedag evenwel daalde met 2%.

Daarentegen steeg de gemiddelde prijs van de gasolie met 6,8%. De gasolierekening van de dure bokkenvaartuigen met zware gulzige motoren loopt steeds hoger op zonder dat dit door een stijgende opbrengst wordt gecompenseerd.

Wij kunnen dus resumeren dat het grootste gedeelte van onze vloot meer dagen gevaren heeft, met iets lagere opbrengsten per zeedag maar met hogere (6,8%) gasoliekosten. Waar liggen de limieten!

VERGELIJKENDE CUMULERENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER DE PERIODE 1982 - 1984 ⁽¹⁾

SOORTEN	1982			1983			1984 (2)		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	319.207	12.522.413	39,23	227.034	9.061.337	39,91	286.484	11.277.947	39,37
andere schelvis	713.393	23.504.700	32,95	765.885	24.220.744	31,62	368.801	11.366.172	30,82
Kabeljauw — verre viss.	200.129	9.041.738	45,18	159.282	9.783.484	61,42	213.238	11.996.759	52,26
andere kabeljauw	5.713.862	280.508.145	49,09	5.952.737	299.576.389	50,33	5.166.196	291.090.755	56,35
Koolvis	186.031	6.140.541	33,01	200.837	6.676.030	33,24	255.873	8.181.553	31,98
Wijting	2.076.586	59.311.847	28,56	2.660.976	77.105.426	28,98	2.606.168	78.337.264	30,06
Schol	5.820.944	201.308.632	34,58	6.564.102	285.798.395	43,54	7.717.173	336.281.550	43,58
Roggen	1.302.521	65.332.000	50,16	1.485.996	74.344.579	50,03	1.765.084	83.563.719	47,34
Noorse schelvis	272.033	14.219.984	52,27	373.776	20.589.413	55,08	276.016	14.997.411	54,34
Andere	5.655.837	360.272.993	63,70	6.947.757	496.987.364	71,53	7.241.739	539.209.814	74,46
TOTAAL	22.260.543	1.032.162.993	46,37	25.338.382	1.304.143.161	51,47	25.896.772	1.386.302.944	53,53
b. Tong	3.603.957	813.970.908	225,85	3.335.946	719.117.741	215,57	3.328.837	747.910.761	224,68
TOT. DEMERSALE VIS	25.864.500	1.846.133.901	71,38	28.674.328	2.023.260.902	70,56	29.225.609	2.134.213.705	73,03
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	5.972.500	78.216.081	13,10	5.709.604	52.593.853	9,21
Sprot	—	—	—	4.951	24.453	4,94	—	—	—
Overige	—	—	—	213.771	2.040.566	-9,55	102.471	1.210.971	11,82
TOT. PELAG. VIS	10.028.956	116.135.691	11,58	6.191.222	80.281.100	12,97	5.182.075	53.804.824	10,38
3. SCHAAL/WEEKDIJEREN									
Garnaal	1.407.265	94.105.006	66,87	649.508	76.521.906	117,81	641.096	95.572.840	149,08
Noorse kreeft	456.940	58.519.993	128,07	633.167	81.458.866	128,65	613.759	87.098.215	141,91
Overige	1.156.826	38.546.327	33,32	1.584.283	56.241.886	35,50	1.435.844	47.330.051	32,96
TOT. SCHAAL/WEEKD.	3.021.031	191.171.326	63,28	2.866.958	214.222.658	74,66	2.690.699	230.001.106	85,48
ALGEMEEN TOTAAL	38.914.497	2.153.440.918	55,34	37.732.508	2.317.764.660	61,43	37.098.383	2.418.019.635	65,18

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens.

(2) voorlopige cijfers

SCHIPPERS VAN VRIJE VISSERIJSSCHOOL „PASTER PYPE” SCOORDEN WEER HOGE TOPPEN

Ook dit jaar scoorden de avondschooleerlingen van de Vrije Visserijschool „Paster Pype” te Oostende weer hoge toppen.

De visserijwereld is weer twee schippers ter visserij en twee schippers ter kustvisserij rijker.

Op de jaarlijkse examenbeurt aan de Zeevaartschool, waar alle visserijscholen aan deelnemen, studeerden VERLEENE Marnix met 87,7% en POTS Franky met 83,4% af als schipper ter visserij, respectievelijk de eerste en de tweede van de gehele Vlaamse kust. Prachtige resultaten en van harte gefeliciteerd. In de reeks voor schipper ter visserij behaalde LEPEIRE Jean-Pierre de eerste plaats met 83,5%, terwijl Patrick CORDY als derde eindigde met 78,8%. Voornamelijk voor Patrick Cordy is dit een meer dan behoorlijk resultaat, als men bedenkt dat Patrick onlangs 45 jaar werd en dus al meer dan dertig jaar niet meer op de schoolbanken zat. Ondanks vele moeilijke momenten bleef Patrick moedig voet bij stek houden met het gekende prachtige resultaat. Proficiat!

Op onderstaande foto van links naar rechts: De Jonghe Marc (leraar), Rudy Clyncemaille (leraar), Cordy Patrick, Marnix Verleene, Lepeire Jean Pierre, Smet Luc (leraar) en Pots Franky.



DE VRIJE VISSERIJSSCHOOL PRONKT MET ZIJN AFGESTUDEERDE SCHIPPERS

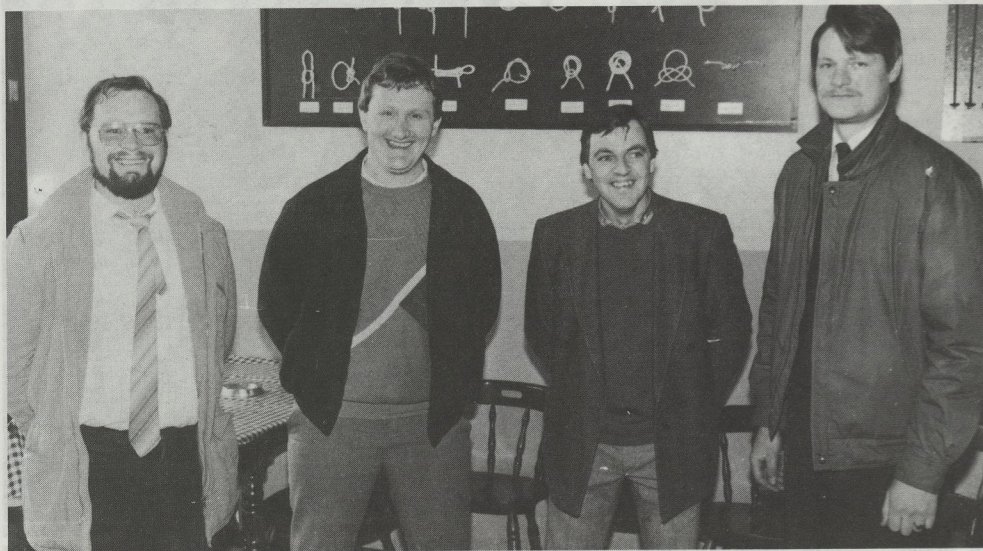
Wie een ogenblik dacht dat de Vrije Visserijschool te Nieuwpoort niet meer presteerde heeft het dik mis!

Ook dit jaar weer levert de visserijschool van Nieuwpoort drie volwaardige Schippers ter Kustvisserij af.

Het betreft Alain Rathé, zoon van Jules Rathé; Smagge Eddy en Johan Marchand, beiden van Middelkerke.

Op het examen aan de Zeevaartschool te Oostende, waar alle visserijscholen aan deelnemen, behaalden zij respectievelijk 71,1, 79,0 en 78,3%. Een niet onaardige verdienste, en meteen een borg voor de toekomst van de visserij.

Op onderstaande foto van links naar rechts: Vanhove Luc (leraar), Rathé Alain, Smagge Eddy en De Jonghe Marc (leraar).



TE KOOP
WEGENS NIEUWBOUW:

**Goed onderhouden
houten
KUSTVAARTUIG**

38,25 BT - 230 pk - met bokken
volledig uitgerust voor garnalen-
en tongvisserij

☎ (058) 23 60 92

KLACHT TEGEN TWEË OOSTENDSE SCHIPPERS WEGENS ILLEGAAL VISSEN

Door de Dienst voor de Zeevisserij, resorterend onder het Staatssecretariaat voor Europese Zaken en Landbouw, werd klacht neergelegd tegen twee Oostendse schippers die op koolvis en wijting visten in het ICES-VI-gebied en dat mag niet volgens de reglementering omdat België daar geen kwota toegekend kreeg.

De feiten dateren reeds van vorige maand maar haalden nu pas de openbaarheid. De klacht is geformuleerd tegen schipper Pieters Danny van de O.318 „Belgian Sailor” en schipper Lauweireins François van de O.129 „Amandine”.

De klacht door de Dienst voor de Zeevisserij werd uitgebreid tot het Waterschoutskantoor waar de beide schippers reeds aan een onderzaging werden onderworpen terwijl tevens klacht werd neergelegd bij de bevoegde rechtsgmacht. Straks zullen beide schippers zich dus moeten verantwoorden en allicht staat hen een fikse sanctie te wachten.

In feite gaat het hier om een eerder eigenaardige situatie omdat, dat is in het verleden genoegzaam bewezen, de Dienst voor de Zeevisserij zich steeds positief achter de visserijsector heeft opgesteld en altijd steun en advies verleende waar dit kon.

In huidig geval evenwel werden de grenzen van het toelaatbare op een ongeoorloofde manier verlegd zodat de voornoemde dienst niets anders kon dan ingrijpen.

Het is inderdaad zo dat België zich, net als de andere lidstaten van de E.E.G. heeft te gedragen naar de voorschriften en reglementen.

Het gaat hier inderdaad niet om een lachtertje en bovendien kan het optreden van de Dienst voor de Zeevisserij gelden als een soort waarschuwing voor die vissers die menen dat zij toch op een of andere manier de vigerende voorschriften kunnen omzeilen.

Tenslotte is het zo dat België - incasus het Ministerie van Landbouw - Dienst voor de Zeevisserij - dergelijke praktijken niet kan en mag dulden, op gevaar af het eigen gezicht te verliezen t.a.v. de andere lidstaten.

Aan onze schippers dus zich niet te wagen aan dergelijke, zeg maar gevaarlijke praktijken want het kan een dure zaak worden.

Rijkvisserijschool van Knokke-Heist vierde feest n.a.v. oppensioenstelling van directeur Omer Waeghe

Zondag 17 februari was niet alleen een hoogdag voor de visserij van de oostkust vanwege de traditionele vissersmis en de daaropvolgende bloemenhulde aan het vissersmonument. Het was ook een feestdag in de Rijkvisserijschool, want directeur Waeghe, die per 1 maart op pensioen gesteld wordt, werd officieel letterlijk en figuurlijk in de bloempjes gezet.

De matrozenzaal van de school was voor deze gelegenheid luisterrijk versierd, maar helaas veel te klein voor de talrijke vrienden van de gevierde en sympathisanten van de school. Naast de afgevaardigden van de Gemeenschapsminister Lenssens, Minister De Croo en Minister Coens, het voltallig Schepencollege van Knokke-Heist, hadden talrijke vooraanstaanden uit de Administratie, Onderwijs- en Visserijmiddens alsook de Voorzitters Pintelon en Utterwulge van de Rederscentrale eraan gehouden aanwezig te zijn.

De Harmonie St.-Cecilia onthaalde de overheden bij hun binnenkomen op een daverende voor deze gelegenheid ingestudeerde mars „Onze directeur”.

Volksvertegenwoordiger E. Desutter tevens Voorzitter van de Schoolraad en erevoorzitter van het huldecomité nam eerst het woord. Hij schetste de weg die Omer Waeghe heeft afgelegd om via de Rijksnormaalschool te Blankenberge in het visserijonderwijs terecht te komen. Hij bracht hulde aan de gevierde wegens zijn werk bij de weerstand en vooral in het noodhospitaal te Knokke tijdens de tragische insluitingsdagen van 1944.

Hij onderstreepte verder de vele verdiensten van de gevierde in het kader van het visserijonderwijs, niet alleen te Heist waar hij 37 jaar in dienst was, waarvan 20 jaar directeur, maar hij onderstreepte tevens de grote rol die de Heer Waeghe speelde in de fusie van de twee Heistse visserijscholen en ook in de hervorming van het onderwijs.

De Heer Verleye, afgevaardigde van de Gemeenschapsminister van Leefmilieu, Waterbeleid en Onderwijs, gaf een overzicht van de hervorming van het visserijonderwijs. Hij liet hierbij duidelijk uitschijnen welke steun Omer Waeghe is geweest om, zij het langs een lange weg met veel hindernissen, nu toch zover te zijn gekomen dat de programma's van de eerste twee jaren door de Minister zijn goedgekeurd en dat de programmacommissie volop aan het werk is zodat vóór het einde van het schooljaar het hele programma zal af zijn.

De Heer Verleye overhandigde aan de Heer Waeghe het Ministerieel besluit waarbij de op rust gestelde de bevoegdheid krijgt om de eretitel van zijn ambt te dragen.

Derde spreker was de Heer Dambre. Hij vertegenwoordigde Minister Coens die op het allerlaatste ogenblik belet had moeten geven.

In een zeer opgewekte rede, typeerde hij de Heer Waeghe als schoolmens die met de volle inzet van zijn kunnen en een welbepaald hoogstaand doel voor ogen eerst als leraar en daarna

twintig jaar lang als directeur zijn stempel heeft gedrukt op het visserijonderwijs, niet alleen te Heist, maar ook in de andere visserijscholen. Hij was trouwens bij al zijn collega's een graag geziene vriend.

De Heer Dambre wist op zeer spirituele wijze het verband te leggen tussen de kunstzinnige hobbys van de gevierde (hij was gedurende 25 jaar bedrijvig in het toneel en is nu een goed fotograaf) en zijn hoedanigheden als pedagoog. „Hij leidde zijn leerlingen niet alleen op tot dat moeilijke en gevaarlijke beroep, doch hij gaf ze ook nog iets méér mee. Hij leerde ze op een heel speciale manier reizen en de wereld verkennen. Niet blindelings, maar degelijk voorbereid met de bedoeling om uit het reizen iets te leren”. De spreker besloot met een zeer toepas-

selijke woordspeling: „Een Wage is ook een toestel om te wegen. Het kan ook betekenen **wagen** en dan denken wij aan **waaghalzen**. De Heer Waeghe heeft **gewaagd**, zonder **waaghals** te zijn, doch door alles op een nauwkeurige **wage** af te **wegen** heeft de **wagende** Waeghe gewonnen.”

Ingeleid door de deken van het personeel, de Heer J. Pincket, werd de gevierde bedacht met talrijke waardevolle geschenken. Oudleerlingen en Vrienden, het personeel, het Gemeentebestuur van Knokke-Heist en Stad Brugge, het Koninklijk Werk Ibis, verschillende verenigingen, te veel om op te noemen.

(vervolg op blz. 7)



Twee beelden van de academische zitting van afgelopen zondag. Bovenaan het praesidium; onderaan een blik op een barstensvolle zaal.

Het waren echter de leerlingen zelf die de show stalen met een mooie gegraveerde scheepsklok.

Kennelijk onder de indruk kwam tenslotte de Heer Waeghe zelf aan het woord. Hij liet zich hierbij als volgt uit:

„Ik weet niet waarover ik mij het meest moet verheugen: over de talrijke vrienden uit de visserij die mij op alle mogelijke wijzen hebben gelukgewenst, over de talrijke aanwezigingen of over de prachtige geschenken waarmee ik bedacht werd.

Alles is mij bijzonder aangenaam en zal voor de rest van mijn dagen de voldoening schenken te weten dat zeer velen mijn kameraadschap, mijn werk en mijn streven op prijs hebben gesteld. Hartelijk dank daarvoor!

37 JAAR VISSERIJ- ONDERWIJS

37 jaar ben ik nu inderdaad hier op school. We zouden kunnen zeggen twee derden van een mensenleven. Dat zegt wellicht niet veel.

Als ik echter vertel dat, toen ik hier in dienst kwam, er van dit gebouw hier nog geen sprake was. De Noordstraat hiernaast bestond nog niet. Daar stond de oude „sewage” of zuiveringsstation van Heist. Aan de Westkant liep de oude Kursaalstraat, geplaveid in bonkige keien, dwars door onze huidige voortuin. Buiten het hek keek men op een open stuk landbouwgrond, met daarachter kaal en alleenstaand het Gemeentehuis. De Kursaalstraat eindigde aan de zuidkant in de Molenhoek en aan de Noordkant was de straat, evenals heel de dorpskern afgesneden door de oude spoorbaan, met de daarbij horende typische „travers”.

Eigenlijk was ik al vroeger met Heist verwant. In de eerste dagen van september 1944, in dienst van het Rode Kruis en met de hulp van de scouts, had ik de taak mede te helpen aan de evacuatie van de gewonden, zieken en ouderlingen, die op draagberies naar de tram gebracht werden. De tramwagens werden dan

met man en macht naar Knokke geduwd voor de hulpbehoevende vluchtelingen onderkomen werd bezorgd. Vanaf dat ogenblik tot aan de bevrijding op 1 november 1944 stond ik dag en nacht aan de zijde van de huidige ereburgemeester Dr. Mattelaer aan de operatietafel en maakte toen reeds kennis met menig dodelijk gekwetste Heistenaars.

Het was in december 1947 dat wijlen Directeur Callant mij liet roepen om een betrekking als leraar aan te bieden in de pas enkele weken oude school.

Ik was dan net van mijn legerdienst afgzwaaid en hapte gretig toe. De school was nog niet georganiseerd. Er waren geen ordentelijke klaslokalen en nog minder een lessenrooster.

Ik herinner mij goed mijn eerste les „Ga daar bij de grote en geeft wat les over de Waterschout”!

Uit de boekjes van Hans herinnerde ik mij nog wel de uitdrukking „Schout bij nacht” maar over een „Waterschout”, daar wisten sommige van mijn eerste leerlingen uit visserijgezinnen meer af dan ikzelf.

1948 werd bovendien nog het fameuze jaar van de Lock out in de visserij. Een ware overrompeling van kandidaat Motoristen en Schippers. Hoe ik het heb klaargespeeld weet ik niet, maar na de examens van juni '48 wisten mijn leerlingen wat een waterschout was, wist ik wat een „zootje” vis was en had ik geleerd hoe een zeemanskeel gespoeld wordt.

Dat laatste hoorde erbij. Dat was een soort tol die ik moest betalen. Ik was trouwens een Knokkenaar en moest bewijzen dat ik niet zo een soort dikke nek was van benoorden de „travers”.

Het heeft mij eigenlijk zeer weinig moeite gekost om in te burgeren. Ik hield van de vissers en elke zomer tijdens de vakantie voer ik mee naar de visgronden van de kreefteput, 't geultje, de west en zelfs met kapitein Neuville tot op IJsland.

Meer en meer kreeg ik, na het volgen van een cursus en het afleggen van een examen in de Zeevaartschool, belangrijker vakken toegewezen, tot ik als lid van de examencommissie werd opgenomen.

Dan kwam 1965! Mijn directeur A. Callant bereikte de leeftijdsgrens en kreeg ik de enorm moeilijke taak om een echte pionier in het visserijonderwijs op te volgen.

Gelukkig kon ik rekenen op een stel knappe leraars waarvoor geen schoolbel, noch lessenrooster nodig waren, doch die altijd bereid waren om waar het nodig was in te springen.

Heel spoedig en dat zeg ik met zeer veel dank, wist ik het vertrouwen te winnen van de directeurs van de andere visserij scholen en werd ik meer en meer door het hoofdbestuur van Zee-wezen betrokken in de algemene organisatie van het visserijonderwijs.

TWEE HOOGTEPUNTEN

Twee hoogtepunten uit mijn directie loopbaan zou ik willen aanhalen. Ten eerste de fusie van de twee visserij scholen van Heist, en ten tweede de hervorming van het visserijonderwijs.

Zonder afbreuk te willen doen aan mijn groot respect en de erkenning van de grote verdienste van mijn voorgangers wijlen Callant en eredirecteur Ackx, kwam er met de aflossing van de wacht in beide scholen een nieuwe wind te waaien. De oorspronkelijke vijandschap en concurrentiegeest werd vriendschap, kameraadschap en samenwerking. Het besef dat de Oostkust behoefte had aan een degelijke, volledig uitgebouwde school, waar alle vissersjongens samen konden opgeleid worden, leidde tot

lange en vaak moeizame gesprekken. Doch er was aan de basis een wil om goed te doen.

Ik zou onrecht aandoen moest ik hier enkele namen onvernoemd laten van personen die aan de fusie hun volle medewerking en steun hebben verleend. In de eerste plaats mijn naaste gesprekspartner G. Vermeille die aan de ene zijde de brug vormde met de beheerraad van de Vrije Visserij school, onder Voorzitterschap van Pastoor Debaecke en aan de andere zijde mijn eigen oversten, Directeur Van Craeynest en Directeur Vandersteen. De fusie kwam er!

Ik blijf het als een eer beschouwen directeur te zijn geweest van de fusieschool en daarbij na een tijd van onwennigheid en drempelvrees de steun en appreciatie te hebben mogen genieten van zowel voor als tegenstanders.

Een tweede hoogtepunt, een bergtop waar we eigenlijk nog steeds niet bovenop zijn, is de hervorming van het visserijonderwijs.

Het zal nu zowat 14 jaar zijn, onder de steeds afwisselende Ministers van Verkeerswezen en daarna via Cultuur, Nationale Opvoeding en ten slotte Vlaamse Gemeenschap, dat ik heb helpen worstelen om aan de vissers de opvoeding en opleiding te kunnen geven die zij verdienen.

Ik heb destijds, vanuit mijn klas, waar ik kon kijken van ver in de Kursaalstraat tot aan de amigo van het politiebureau, dronken vissers zich zien voortslepen als ze thuiskwamen na eindeloze, oncomfortabele reizen. Daaraan heb ik iets willen verhelpen. Er moest een onderwijs voor de vissers komen waarin hij bewust werd van zijn waarde. Een mens die de scheve klak en de klompen kon afleggen voor levenskennis en algemene vorming, die hem moest toelaten de gelijke te zijn van de landsman. Kortom geen mensen die een onderdeel van een schip waren, maar plichtsbewuste mannen die één hand voor het schip hadden, maar ook nog één hand voor zichzelf.

(vervolg op blz. 9)



De heer De Keersmaeker, Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw legde namens zijn departement bloemen neer aan het Vissersmonument.



Namens de Beroepsvereniging Hand in Hand Zeebrugge werd een krans neergelegd door ondervoorzitter August Hertsens.

Ik wil hulde en dank bewijzen aan Minister Lenssens, die de adviezen van diegenen die de visserman als mens willen dienen opvolgt, spijt een onophoudende negatieve druk van buiten-uit.

Ons werk is bijna af. De visser zal studies volgen die gelijkwaardig zijn met die van andere studenten van het lager secundair onderwijs. In dit nieuwsoortig visserijonderwijs moet verder aandacht besteed worden aan het aankweken van verantwoordelijkheidszin, het bijhouden van de nieuwste technieken en het zich ten dienste stellen van bemanning, schip en reder. Dit geeft aan het visserijonderwijs de specificatie die niet kan ontweken worden.

NOG VEEL TE DOEN...

Er blijft nog veel te doen. De behoefte aan aangepaste didactische middelen is zeer groot. Het is niet meer mogelijk om 5 scholen over onze amper 65 km. kust volledig uit te rusten zoals het hoort. Naast het leggen van een theoretisch-technische of praktische basis bij onze jongeren, moeten wij ons meer gaan bekommeren over de her- en bijscholingen in korte periodische cursussen voor onze varende vissers. Moeten wij ons niet gaan afvragen of de enorme investeringen van de reder en de gemeenschap in de moderne apparatuur wel 100% renderen?

Ik denk dat het de hoogste tijd is dat we ernstig gaan denken aan het uitrusten van één goed uitgerust opleidingscentrum waar alle jonge of varende vissers van de kust om beurten kunnen bijgeschoold worden. Het is in de verste verte niet mijn bedoeling om een „één-school systeem” te propageren, hoewel dit ideaal ware, maar ik acht het de plicht van de gemeenschap om toch één centrum volledig en modern ter beschikking te stellen van alle andere scholen. De staat beschikt hiertoe over een eigen school, met alle mogelijke uitbreidingsmogelijkheden en gelegen bij de meest bedrijvige vissershavens.

Deze laatste bedenkingen moeten de overheid en mijn opvolger zeker bezig houden. Voor mij is de wacht af. Maar ik blijf stand-by, klaar om nog te helpen waar dit mogelijk is.

Hoeveel vissers ik in al die jaren heb helpen opleiden weet ik niet. Dat zijn er zeker heel wat. De meesten stellen het goed. Ze zijn verdienstelijke matrozen, motoristen, schippers of zelfs reeds reder. Helaas zijn er ook enkele die de visie met de hoogste prijs, die van hun leven hebben betaald. Ik zal ze steeds in mijn herinneringen bewaren.

Ik heb in mijn streven naar de ideale visserij-school veel gekampt tegen onbegrip. Dat heeft mij niet ontmoedigd, maar integendeel gesterkt. Ik heb gelukkig ook kunnen rekenen op de hulp van zeer velen.

...Ik dank de vele vrienden en sympathizanten die mij hebben omringd en gesteund als ik moe was,

...ik dank het gemeentebestuur en de kerkelijke overheid voor de hulp en het morele krediet die ze mij hebben gegeven om van de **Rijksvisserij-school** de school voor **allen** te maken,

...ik dank het Bestuur van Zeewezen met zijn volledige administratie, waar ik steeds te rade kon gaan.

...ik dank de kapiteins van het opleidingsschip „Cdt. Fourcault” en de „Broodwinner” voor de wijze waarop zij ons hebben laten profiteren van hun rijke ervaring.

...ik dank de bevelhebbers van de zeemachtbasis te Zeebrugge en te St. Kruis voor hun daadwerkelijke didactische bijstand die ze ons hebben gegeven.

...ik dank het personeel van het P.M.S.-centrum en van de dienst der Schoolgebouwen, alsook onze geboorts de R.B.S.

...en last but not least dank ik mijn personeelskorps, waarin ik echte medewerkers en vrienden vond, zonder dewelke een directeur machteloos staat. Goede leerkrachten die zich ten volle voor hun beroep en school geven zijn moeilijk te vinden. Ik had zo een goed stel. Maar in dezelfde dank betrek ik ook het onderhoudspersoneel die ervoor zorgde dat het hier prettig en net was om te werken.

...en bovenal vergeet ik niet het duiveltje doet al, de secretaresse van de school die mij steeds een lichtje wist op te steken als de vloed van reglementen en instructies ons in kortsluiting bracht.

Ik besluit deze zitting en daarmee ook mijn

loopbaan met een drievoudige wens:

- Moge de Vlaamse Visserij een verdere bloei tegemoet gaan,
- Moge onze Vlaamse, taaie en werkzame visserman veilig en rijk aan vangst zijn netten blijven uitgooien en behouden wachtlopen,
- Moge de Rijksvisserijschool te Heist lang en bloeiend blijven voortbestaan."

Tot daar de heer Waeghe.

Met een ovationeel applaus, voor de aftredende directeur werd tot laat in de namiddag op zijn gezondheid geklonken.

Namens directie en redactie van ons blad wensen wij de h. Waeghe nog vele jaren genot van een méér dan verdiende rust.

DE LOOPBAAN VAN OMER WAEGHE

Hij werd geboren te Knokke op 4 januari 1925. Als zoon van een werkersgezin volgde hij lager onderwijs in de gemeenteschool van zijn geboorteplaats.

In 1940 beëindigde hij de vierde graad. Door het uitbreken van de oorlog moest hij zijn plannen om de militaire school te volgen laten varen en kwam in september van dat jaar in de Rijksnormaalschool van Blankenberge terecht. In juni 1945 promoveerde hij er als onderwijzer en kon een drietal dagen later reeds aan het werk in de vierde graad van zijn eigen gemeenteschool.

Heel zijn jeugd was hij bedrijvig in jeugdbewegingen. Van jongsaf bij de scouts en toen dit door de Duitse bezetter verboden werd bij „Het Rode Kruis der jeugd”.

Tijdens de laatste maanden van de oorlog sloot hij aan bij het plaatselijk verzet waar hij estafettedienst deed tussen de lokale weerstand en Poolse verzetsgroepen.

De eerste dagen van september 1944 hielp hij in de rangen van het Rode Kruis mee bij de evacuering van Heist. Zijn taak was de zieken, gewonden en ouderlingen met draagberies naar de tramhalte te brengen. De tram werd dan met man en macht naar Knokke geduwd.

Van dan af stond Omer Waeghe dag en nacht naast de dokters in de operatiezaal van het noodhospitaal.

Na het beëindigen van zijn legerdienst eind 1947 werd hem in de pas opgerichte Rijksvisserijschool te Heist een plaats aangeboden, al waar hij op 1 januari 1948 officieel in dienst kwam.

Meteen was hij zo in het vak opgenomen dat hij elke vakantie te baat nam om met de vissers mee te varen en zo alle visserijen te leren kennen, zelfs tot rond IJsland.

In 1945 slaagde hij aan de Zeevaartschool in de speciale cursus tot het geven van visserijonderwijs.

Toen Directeur Callant op 1 maart 1965 op rust ging werd aan de Heer Waeghe de directietaak van de Rijksvisserijschool opgedragen.

Door zijn sterke invloed op zijn collega-directeurs en ook door het feit dat hij aan

het hoofd stond van de enige Rijksvisserijschool heeft hij steeds een grote rol gespeeld in het algemeen visserijonderwijsbeleid.

Twee hoogtepunten uit zijn 20-jarige directeursloopbaan zijn de fusie tussen de twee visserij scholen te Heist en de hervorming van het visserijonderwijs.

Verder is hij de bezieler geweest van tal van initiatieven, die niet alleen het visserijonderwijs te Heist ten goede kwamen, maar tevens het visserijonderwijs in het algemeen.

1 maart zal voor O. Waeghe officieel het einde zijn van een zeer vruchtbare loopbaan, maar voor het visserijonderwijs zal hij zeker nog zeer vaak geraadpleegd worden.



De heer Waeghe, na 57 jaar in dienst van de Rijksvisserijschool, straks genietend van een welverdiende rust.

PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

DEEL IV

Hulp verleend door E.H. Paster Pype en het stadsbestuur aan de noodlijdende vissersgezinnen te Oostende in 1887-1888 ten tijde van de vissersopstand: vervolg van vorige week.

6) JOORIS: visser, gewond aan het hoofd op 24 augustus 1887, gehuwd en vader van 4 kinderen, wonende St.-Franciscusstraat 20 Hulp in aardappelen, brood en kleren.

7) LENAERTS: lossen, gewond aan het been op 24 augustus 1887, vrijgezel, steun van zijn ouders met 3 kinderen en waarvan de vader sinds 4 jaar ziek te bed lag, wonende Fortstraat (Vuurtoren) Hulp in brood, kolen en vlees.

8) PHARAZIJN: visser, gewond aan de knie op 24 augustus 1887, gehuwd en vader van 4 kinderen, wonende Visserskaai 26 Hulp in zeeklederen, kolen en brood.

9) VANWATERGHEM: visser, gewond aan de heup op 24 augustus 1887, vrijgezel, ouders in nood, wonende Blankenbergestraat (Vuurtoren) Hulp in geld, klederen en kolen en hulp van een dokter.

10) WOUTERS: visser, gewond en verdrongen op 24 augustus 1887, samenwonende met Clemence Pauwaert, 1 kind en 1 op komst, wonende Visserskaai 33 Hulp in geld, kolen en brood.



De burgerwacht die in de straten van Oostende patrouilleerde.

11) VERHULST: visser, gedood door kogel op 24 augustus 1887, gescheiden en opnieuw gehuwd. Deze weduwe werd geholpen door Paster Pype en de bestuurder van het Kurzaal van Oostende.

12) BAILLEUL: visser, 19 jaar, in zee verdwenen in de nacht van 10 op 11 oktober 1887 met de sloep O.52, steun van zijn moeder (weduwe met 7 kinderen) wonende Cadzandstraat 15 Hulp verleend door Paster Pype en de stad Oostende.

13) CAROEN: visser, gewond aan de hand, niet in staat om te werken, vader van 5 kinderen, zijn vrouw sedert lang ziek, wonende Schipperstraat 5 Hulp in brood, kolen en aardappelen.

14) CLAEYS: visser, verdwenen in zee op 19 maart 1888 aan boord van de sloep O.22, gehuwd en vader van 5 kinderen en 1 op komst, wonende Christinastraat 38 Hulp in geld, kolen en brood.

15) DEGRAEVE: visser, verdwenen op zee in november 1887, vrijgezel, enige steun van zijn ouders (twee ouderlingen van 70 jaar), wonende Ooststraat 7 Hulp in geld.

De vader werd opgenomen bij de Zusters der Armen en de moeder ondersteund door het weldadigheidsbureau.

16) DEGROOTE: visser, verdwenen op zee op 25 januari 1888 aan boord van de sloep O.128, gehuwd en vader van 4 kinderen, wonende Kleine Haaistraat 1 Hulp in geld, kolen en brood.

17) DONZE: visser, ziek en niet in staat om te werken, gehuwd en vader van 2 kinderen, zijn vrouw had een ongeneeslijke ziekte. Deze familie leefde in de grootste armoede, zij woonden Schipperstraat 20 Hulp in geld, brood, aardappelen, kolen en geneesmiddelen.

18) GHIJSELS: visser, in zee uit de mast gevallen en verdrongen op 27 januari 1888, gehuwd en vader van 6 kinderen, wonende Schipperstraat 15 Hulp in geld, kolen en brood.

19) TRATSBAERT: visser, gewond aan het been aan boord van de sloep O.11, gehuwd, wonende Schipperstraat 33 Hulp in geld.

20) VANDEWALLE: visser, gewond aan het hoofd, in zee uit de mast gevallen aan boord van de sloep O.118 op 1 juli 1887, niet in staat om te werken gedurende 6 weken, gehuwd en vader van 4 kinderen, wonende Schipperstraat 20 Hulp in brood, kolen, aardappelen en dokter.

21) VERMEULEN: visser, in zee verdwenen aan boord van de sloep O.153 op 27 september 1887, gehuwd en vader van 2 kinderen en 1 op komst, wonende Zuidstraat 12 Hulp in brood, aardappelen en kolen.

22) VILAIN: visser, gehuwd en vader van 3 kinderen, vrouw opgenomen in ziekenhuis en overleden. Hulp in begrafeniskosten: 167,25 fr. en rouwbrieven: 22,20 fr.

(Vervolg volgende week)



De doodgeschoten vissers in het lijkenhuisje. Naar het schilderij van J. Ensor.

Archief E. Vanalderweireldt
bewerkt door
Martine Vandenbergh.

Niets van deze tekst of foto's
mag overgenomen worden
zonder schriftelijke toelating
van de uitgeefster.

BETOOGING TEGEN ZEEVERONTREINIGING



Afgelopen zaterdag hebben ongeveer 200 leden van de milieuvereniging „Natuurgroep 2000” betoogd tegen de nog steeds verder gaande olie vervuiling van de Noordzee. De „Natuurgroep 2000” zegt dat deze olie vervuiling een chronisch karakter heeft waarbij jaarlijks nagenoeg 400.000 ton olie in de wateren van de Noordzee wordt gedumpt en daarvan vallen dan duizenden zeevogels als slachtoffer.

Door de „Natuurgroep 2000” werd een eisenpakket bekend gemaakt dat ondermeer voorziet in een betere controle van deze vervuiling door het inschakelen van een vliegtuig dat met speciale opdrachten wordt belast, het voorzien van zware geldboeten voor die schepen die de Noordzee met hun olie vervuilen, het verplicht gebruik van de reinigingsinstallaties in de verschillende havens, een subsidiëring voor vogelaselen aan de kust en het stopzetten van het gebruik van detergents als bestrijdingsmiddel.

De „Natuurgroep 2000” trok door de voornaamste straten van het Oostendse stadscentrum met spanborden die, zoals blijkt uit onderstaande foto, hun bezwaren duidelijk naar voren deden komen.

GROOT-BRITANNIE

■ Dat de Britse visserijwachtdienst nog altijd actief is bewees onder meer de mededeling van de betrokken dienst dat ook volgende Belgische treilers ter visserij opgemerkt werden: In de centrale Noordzee 5 Belgische bokkenvissers, in de zuidelijke Noordzee tien Belgische bokkentreilers, in het oostelijk gedeelte van het Engels Kanaal werden 7 Belgische treilers opgemerkt, terwijl in het westen van het Engels kanaal één Belgische treiler op de horsmakreefvisserij (onze poer!) zou opgemerkt zijn. Verder de aanwezigheid van 2 Belgische bokkenvissers in het Bristol-Kanaal en één Belgische bokkenvisser op de zuid-oostkust van Ierland.

HOOGWATERBOEKJE 1985

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 voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

VRAAGBAAK: HET LOGBOEK

VRAAG 4. Waartoe dienen de speciale formulieren voor aangifte van aanvoer en overlading, die zich achteraan het logboek bevinden?

ANTWOORD: In de E.E.G.-logboeken, die uniform zijn over de gehele Gemeenschap zijn twee modellen van aanlandingsformulieren voorzien. De lidstaat kan haar ingezetenen verplichten het eerste of het tweede model aan aanlandingsverklaring te gebruiken. Het eerste model vinden we onder de dikke zwarte lijn op elk logboekblad. Belgische schippers zijn verplicht dit gedeelte in te vullen als aanlandingsverklaring. Het tweede model, de speciale aanlandingsformulieren bevinden zich achteraan in het logboek en moeten in geen enkel geval door de Belgische schippers noch door hun gemachtigden worden ingevuld. Deze formulieren moeten dan ook blanco in het logboek vastblijven en mogen in geen geval eruit gelicht worden.

VRAAG 5: Een vaartuig van minder dan 17 m over alles is in totaal minder dan 24 uur op zee. De reis wordt na één nacht vissen onderbroken. Het vaartuig loopt de haven binnen **zonder** de vis te verkopen en vertrekt terug in zee voor een tweede nacht. De vis wordt 's anderendaags aangeland. Moet het logboek worden ingevuld? Zo ja, hoe?

ANTWOORD: Het gaat hier inderdaad over een speciaal geval. Wanneer het vaartuig de haven binnenvaart zonder de vis aan te landen, dan is de visreis nog niet af. De onderbreking is in feite ergens vergelijkbaar met motorpech op zee. Dit brengt met zich dat de visreis, tijd vanaf eerste maal uitvaren tot laatste keer binnenvaren voor de aanlanding, **meer dan 24 uur** bedraagt en de schipper derhalve zijn logboek dagelijks moet invullen vóór 24 uur middernacht en uiterlijk bij aankomst in een haven, zelfs wanneer de visreis nog niet beëindigd is (dus ook wanneer niet wordt gelost).

Voorbeeld: Vaartuig ZEEWONDER (N.799) roepnaam ABCD met als schipper Reder A verlaat de haven van Nieuwpoort op 18 februari 1985 om 18 uur. Men zal de kustvisserij bedrijven. De schipper neemt zijn logboek ter hand, plaatst de blauwe plastic flap tussen de eerste gele kopie en het volgende witte blad. De gegevens over het vaartuig, de kapitein, het vistuig en het tijdstip en haven van vertrek worden genoteerd. Op de eerste regel onder de diverse soorten vermeldt de schipper het equivalent van de gebruikte eenheid in **levend gewicht** (kabeljauw 60 kg., schol 53 kg...) en plaatst zijn paraaf op het einde van de eerste regel. Vóór middernacht werd 1 sleep binnengehaald. De vis kwam uit het vak 31 F2 van het gebied IVc. De schipper raamt de vangsten van de soorten die onder TAC staan en plaatst zijn paraaf op het einde van de regel.

Op 19 februari loopt het vaartuig binnen in de thuishaven. De vangsten worden terug genoteerd en op de **volgende regel komt het uur en de haven van aanleggen**. De vis wordt niet aangeland, derhalve wordt er geen aanlandingsverklaring ingevuld.

's Avonds vaart het schip terug uit om nogmaals de nachtvisserij te beoefenen. **Bij het uitvaren wordt het uur en de haven van vertrek opgeschreven**. De vangsten worden geraamd op dezelfde manier als de eerste dag. Het vaartuig vaart binnen in Nieuwpoort op 20 februari om 8 uur en zal er de vis aanlanden. Dit betekent het einde van de reis. Dit wordt dan ook genoteerd bovenaan het logboek.

Daar er nu wel gelost wordt, moet de schipper na het wegen, het aanlandingsformulier onderaan het logboek invullen, met nauwkeurige vermelding van de aangelande hoeveelheden per soort, uitgedrukt in bennen van 50 kg. **aanvoergewicht**. Hij vergeet daarbij niet de aanbiedingsvorm, nl. HEEL of GESTRIPT te vermelden. Het logboekblad en aanlandingsverklaring worden ondertekend en voor de afslag (al of niet in gesloten omslag) afgegeven op het kantoor van de vismijn.

Nr. 0815313

LOGBOEK VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Dag Maand Uur Jaar 19 85

Naam van het vaartuig/de vaartuige: 1) en eventueel roepleetters (1)

Nummer(s) (2)

Naam (namen) van de kapitein (3)

Vertrek (4)

Uit

Jaar

ZEEWONDER

N. 499

REDER A

Terugkeer (5)

Maand

Uur

Jaar

ABCD

Adres VISMJYNSTRAAT 27

Aanvoer (6)

Maand

Uur

Jaar

Naam en/of roepleetters

NIEUWDOORT

Vistuing (8)

Maaswijdte (9)

Afmetingen (10)

Bij overlading (7)

Dag

Maand

Jaar

Buiten op de romp aangebrachte identificatienr.

T.B.B.

80

8x2

Nationaliteit van het ontvangende vaartuig

Datum (11)	Aantal trekken (12)	Vistijd (13)	Statistisch vak	Positie (14)	ICES/NAFO-gebied (20)	Visserij-zone derde land (20)	Kabeljauw	Schelvis	Koolvis	Wijting	Schol	Tong	Haring	Makreel	Aan boord gehouden vangst, per soort, in kg levend gewicht of aantal eenheden (15)		Vermeldt het equivalent van de gebruikte eenheid in levend gewicht voor	Paraaf
															Aanvoer (6)	Terugkeer (5)		
18-2	1	2030	31F2	IVc			60	60	60	60	53	53	80	80				AR
19-2	3	7030	31F2	IVc			1/2			1	1	1 1/2						AR
19-2							1			1	2 1/2	2 1/2						AR
19-2																		AR
19-2	2	50	31F2	IVc						1	2	2						AR
20-2	3	80	31F2	IVc			1			1	2	3						AR

Raming van de totale hoeveelheid overboord gezette bijvangst (16)

Aangifte van aanvoer/overlading (*) uitgedrukt in kg of eenheden (18): ... 80 ... kg

Aanbiedingsvorm van de vis (17)	Hoeveelheid (19)	Aanbiedingsvorm van de vis (17)	Hoeveelheid (19)	Aanbiedingsvorm van de vis (17)	Hoeveelheid (19)

Handtekening Kapitein/gemachtigde (*)
Eventueel naam en adres van de gemachtigde

*) Doorhalen wat niet van toepassing is.

Opmerkingen:

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting heeft de Onderzoeksraad voor de Zeevaart enkele zaken behandeld maar werkelijk spectaculaire ongevallen zaten er niet tussen.

Wel enkele overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Eén daarvan betrof de Z.84 „Klauwaart” met schipper Pedro Ackaert als bevelvoerder.

Die schipper stuurde in mei van vorig jaar een foutieve koers in Dover Strait maar dat werd nooit opgemerkt door de Franse noch Engelse coastguard. Normaal had schipper Ackaert dus nooit voor de Raad moeten verschijnen ware het niet dat deze scheve koers werd gezien vanop een Engelse hekreiler uit Grimsby en die vonden het nodig de Z.84 met rubberen kogels te beschieten.

Schipper Ackaert was hierover zo verontwaardigd dat hij klacht neerlegde bij de Waterschout maar meteen moest hij ook opbiechten dat hij scheve koers had gelopen.

Daardoor is hij dus toch voor de Raad verschenen maar rijkscommissaris Carly stelt zich bijzonder mild op. Gezien geen klacht werd neergelegd en ook omdat het de eerste keer is dat schipper Ackaert een dergelijke inbreuk beging wordt tegen hem een waarschuwing gevorderd.

* * *

Schipper Lambier Marnix van de N.41 „Ter Streep” komt er echter minder goed van af. In september 1983 stuurde hij zijn vaartuig in een verboen koers terwijl hij vissend was en prompt volgde een overtreding van de coastguard uit Dover.

Schipper Lambier probeert zich nog te verdedigen met te zeggen dat de vissers bijna gedwongen zijn in de verboden zones te vissen omdat er elders geen visrijke gebieden meer te vinden zijn. Wij moeten gewoon vissen waar de vis zit,

zegde hij tegen de Raad maar rijkscommissaris Carly moet daar niet van weten en vordert tegen de schipper een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende drie dagen.

AANVARING TUSSEN Z.196 „JAN VAN GENT” EN Z.331 „SONNY BOY”

Vervolgens behandelt de Raad de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.196 „Jan van Gent” en de Z.331 „Sonny Boy”. De feiten deden zich voor in augustus 1983 bij goed weer en helder zicht.

Terzake wordt matroos Sylvain Desmedt van de Z.196 als getuige onderhoort maar hij weet eigenlijk niet zo heel veel te vertellen.

Zijn vaartuig, de Z.196 dus, was koers aan het lopen naar een andere visgrond terwijl de ganse bemanning op dek bezig was. Ook de schipper had de brug verlaten om de werken te controleren.

Getuige moet dus toegeven dat er gedurende enige tijd geen uitkijk werd verzekerd. Hoe de aanvaring gebeurde weet hij nauwelijks te vertellen; hij zegt dat hij een signaal op de stoomfluit hoorde en dat korte tijd nadien de aanvaring plaats greep.

MET ONVOLDOENDE BEMANNING IN ZEE

Een laatste geval betrof het in zee gaan door de Z.296 „Mooie Meid” met een bemanning die niet voldeed aan de voorschriften.

Terzake wordt schipper Vansteene Valere als eerste onderhoort maar die zegt dat er zich tijdens de navette tussen Oostende en Zeebrugge, wel degelijk zes man aan boord bevonden en dat is volgens hem voldoende; meer dan vol-

doende zelfs want de „Mooie Meid” mag met vijf opvarenden in zee gaan.

Hij zegt dat er vanuit de vismijn van Oostende werd vertrokken met vijf man maar dat een zesde bemanningslid aan boord kwam in de sluizen van de vissershaven.

Als tweede getuige wordt scheepsjongen Mus-sche Hans gehoord en die spreekt eigenlijk zijn schipper tegen want, zo zegt getuige, er waren gedurende de ganse reis tussen Oostende en Zeebrugge slechts vijf man aan boord en, tellend op de vingers, geeft de sympathiek lijkende scheepsjongen de namen van hem en zijn vier varensgezellen.

Tegenspraak dus en daarom oordeelt de Raad het nodig beide getuigen te confronteren maar dat is een slag in het water want beiden blijven bij hun standpunt.

Z.66 „NELSON” WORDT ZATERDAG IN BEDRIJF GENOMEN

Zaterdag as. zal er weer een hoerasfeertje heersen in de Zeebrugse visserijmiddens. Aanleiding hiervoor is het in bedrijf nemen van nog een nieuwe treiler voor de vloot uit de Oosthoek en dat niet eens een maand nadat de Z.76 „Zeejager” in de vaart kwam.

Dit keer is het de beurt aan de bokkentreiler Z.66 „Nelson” die op de Oostendse scheepswerven Seghers werd gebouwd voor rekening van de gelijknamige rederij met de heren Depaepe en Vlietinck als de stuwende krachten achter de onderneming.

De doopplechtigheid gaat door in de Zeebrugse vissershaven met aanvang om 15 uur in tegenwoordigheid van vele vooraanstaanden uit de visserij en maritieme wereld.



Enige tijd geleden al meldden wij dat de heer Carly (rechts op de foto) tot rijkscommissaris werd bevorderd en binnen afzienbare tijd dus zou verhuizen naar de Onderzoeksraad voor de Zeevaart te Antwerpen. De heer Carly zetelt ondertussen nog steeds verder te Oostende maar zijn opvolger, adjunct-rijkscommissaris Van de Velde (links) is zich reeds aan het inwerken. De heer Van de Velde werd woensdag door voorzitter Guffens voorgesteld en verwelkomd en kon meteen aan zijn eerste opdracht te Oostende beginnen.



VOLKSVERTEGENWOORDIGER LARIDON STELDE VRAGEN IN DE OOSTENDSE GEMEENTERAAD

Ter gelegenheid van de bijeenkomst van de Oostendse gemeenteraad werden door gemeenteraadslid en terzelfdertijd volksvertegenwoordiger, de heer Laridon, vragen gesteld in verband met de toekomstige modernisering van de Oostendse vismijn en de mogelijkheid tot het bekomen van een subsidie vanwege de Europese Gemeenschap.

Vraag nr. 7 dd. 22 januari 1985 van het raadslid A. LARIDON

Naar ik vernemen worden in de nabije toekomst moderniseringswerken gepland in de Oostendse vismijn.

Tijdens de bespreking van de begroting suggereerde ik het stadsbestuur een beroep te doen op een toelage van de Europese Gemeenschap. De bevoegde schepen antwoordde dat voor werken, gepland door de stedelijke overheid, geen beroep kon gedaan worden op bovenvermeld toelage.

Mag ik vernemen of mijn suggestie degelijk werd onderzocht en wat het uiteindelijk resultaat is?

Antwoord:

Aan het Ministerie van Openbare Werken wordt deze toelaag van 60% aangevraagd. Het verkrijgen van deze toelaag zou een tussenkomst van de E.E.G. uitsluiten.

Indien de voormelde toelaag niet wordt toegezegd, wordt subsidiëring door de Vlaamse Gemeenschap overwogen. Deze zou circa 32% kunnen belopen. Daarbij zou dan nog een toelaag van 18% gevraagd worden aan de Europese Gemeenschap (FEOGA) om tot de maximum-subsidiëring van 50% te komen.

VRAAG NR. 8 dd. 22 JANUARI 1985 van het raadslid A. LARIDON

Zou ik mogen vernemen welke definitieve op-

lossing er door het stadsbestuur gegeven werd aan het probleem van de visafslag?

Antwoord

Het probleem van de visafslag wordt weldra uitvoerig om tot een definitieve oplossing te komen.

Inderdaad voor modernisering kan men van het landbouwwaarborgfonds van de E.E.G. (FEOGA) subsidies verkrijgen.

Deze subsidies mogen echter een bepaald ten honderd niet te boven gaan, zodanig dat de FEOGA dan slechts het verschil bijpast.

In dit geval ware het dan ook best het maximum aan de FEOGA te vragen (25%) en dan het verschil te laten bijpassen door de Belgische instanties.

In dit geval mag echter de 50% niet overschreden worden, zoniet vermindert de FEOGA haar tussenkomst. Ons inziens kan dan echter wel door de Belgische instanties onder een andere vorm voor tussenkomsten gezorgd worden.

„HET VISSERIJBLAD”

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

NIEUWPOORTSE VISSERIJ EN VISMIJN BLIJVEN DE TOERISTEN BOEIEN

Momenteel is er tijdens iedere veiling in de stedelijke vismijn te Nieuwpoort een grote belangstelling der toeristen waar te nemen.

Gedurende het krokusverlof wonen talrijke vakantiegangers die in Nieuwpoort verblijven de verkoop in de vismijn bij.

Voor deze mensen is dit een unieke gelegenheid om met alles wat tot de visserij betrekking heeft kennis te leren maken. Zodoende wordt men met het vissersleven, de veiling en de diverse vissoorten beter vertrouwd. Een der grote blikvangers is momenteel de luchtmachtbasis van Koksijde. In het project van „De Week der Soldaat” wordt een bezoek aan de Nieuwpoortse vismijn op het programma gesteld. Momenteel hebben reeds een 300-tal miliciens en militairen de stedelijke vismijn van Nieuwpoort bezocht. Zij volgen het lossen en sorteren der vis en wonen aandachtig de veiling bij.

Na de verkoop wordt hen door de hr. Hovaere G., directeur der Nieuwpoortse vismijn, een volledige uitleg over de veiling, de visserij, de afslag en de aanverwante vertakkingen verstrekt. Alle gestelde vragen worden ook uitvoerig beantwoord. Zo worden zij allen van de huidige gang van zaken in de visserij op de hoogte gesteld en leren zij kennis maken met de diverse vissoorten. Dergelijk initiatief is zeker een promotie ter consumptie der visproducten.

Hopelijk levert deze manifestatie zijn vruchten af en wordt er in de toekomst een groter visverbruik vastgesteld.

EUROKOTTERS EEN GEVAAR VOOR KLEINE KUSTVISSERIJ

Parlementaire vraag van dhr. Laridon

Langzamerhand begint men nu toch het gevaar in te zien welke een te grote vloot Eurokotters voor de 12-mijlszone uit de kust in het algemeen en voor de werkelijke kleine visserij in het bijzonder betekent.

Vanaf het eerste ogenblik heeft het Visserijblad de vinger opgestoken voor het gevaar van overbevissing van de 12-mijlszone door kustvissersvaartuigen die het in feite niet zijn, namelijk door Eurokotters van 24 meter en 6,40 m breed, met hoofdmotoren van 300 p.k.

De stoot hiertoe werd gegeven door de Nederlandse Minister van Visserij, die het voor de kustvissersvaartuigen kon bekomen dat de brutotonnage voor erkenning van 50 tot 70 Brt werd opgevoerd.

Hierdoor was het hekken van de dam en samen met een nieuw meetsysteem konden aldus vaartuigen die eerder de honderd brutotonmaat haalden, tot klein kustvissersvaartuig gepromoveerd worden.

Dit bleek nog onlangs toen een Belgische Eurokotter van min dat 70 Brt, hermeten werd en meer dan 90 Brt toegekend kreeg!!! We herhalen dat we de eersten waren die op dit gevaar gewezen hebben, een gevaar dat nog groter wordt in de toekomst, daar voor het ogenblik in Nederland nog achttien bouworders voor Eurokotters opgetekend staan.

Het verheugt ons dan ook dat wij steun krijgen van de heer Laridon, volksvertegenwoordiger voor het arrondissement Oostende.

We geven hieronder dan ook in extenso de vraag weer die hij stelde aan de minister die het leefmilieu onder zijn beheer heeft, alsmede het antwoord van betrokken minister.

Leefmilieu. — Noordzee. — „Eurokotters”.

Mag ik van de Staatssecretaris vernemen welke maatregelen hij heeft genomen in verband met de bouw in Nederland van de zogenaamde „Eurokotters”, die naast het risico van overbevissing eveneens belangrijke schade dreigen te zullen toebrengen aan het Noordzeemilieu doordat ze de paaiplaatsen van de vis doorwoelen?

Antwoord: De aanbouw van tientallen Eurokotters in Nederland heeft er mij reeds in 1983 toe aangezet, op de Europese Ministerraad, maatregelen te vragen om het vangstvermogen van dit soort middenslagtrawlers, binnen de twaalf mijlzone te beperken.

Niettegenstaande mijn herhaald aandringen op een snelle besluitvorming, heeft de Europese Commissie nog steeds geen aanvaardbaar voorstel gedaan.

Daarom werd contact gezocht met de Nederlandse overheid. Naar aanleiding van een ruil van 1.000 ton van het Belgisch kabeljauwkvotum in de Noordzee heeft die overheid toegezegd vóór 1 februari 1985 een regeling uit te werken waarbij de visserijdruk van Nederlandse boomkorvaartuigen in de Belgische twaalfmijlszone zou gestabiliseerd worden.

De onderhandelingen zijn dus nog lopende. Er wordt gezocht naar een regeling die voor beide landen aanvaardbaar is. Bovendien moet rekening worden gehouden met de bestaande Europese- en Benelux-reglementering.

VANDALENSTREKEN

Toen het personeel der Stedelijke Vismijn van Nieuwpoort woensdagmorgen 20.2.85 omstreeks 7 uur het bureel der vismijn binnentrad, werd vastgesteld dat de ruit van de ingangdeur stukgeslagen was.

Eveneens werden gedurende de nacht van dinsdag 19.2.85 vier ruiten van het kantoor der Douanen en Accijnzen, gelegen op de visserskaai te Nieuwpoort verbrijzeld.

Niets werd ontvreemd of aangeraakt. De vraag stelt zich of bepaalde jonge lui iets te veel van het bruisende gerstennat van Prins Karnaval hadden genoten? Of hadden ze iets anders in petto?

Door de Rijkswachtbrigade van Nieuwpoort werd van het incident een proces-verbaal opge maakt.

Ons bedrijf in het Parlementair vergeethoekje?

Het feit dat de eigen aanvoer in 1983 amper 22% van het binnenlands visverbruik dekt, bewijst dat er nog plaats is voor een expansie van de vloot, aldus onze Senator. Wij nemen aan dat hij met die 22% doelt op de handelswaarde van aanvoer en verbruik (dus in franken) en niet het gewicht ervan (dus in kg. of in ton), want wat dat betreft, zo dachten wij toch, dekt onze eigen aanvoer de jongste jaren voor ruim één derde het binnenlandse verbruik, rekening houdend met import en export. Ook die ongeveer 30% is niet al te veel, maar de waarheid gebiedt ons hieraan toe te voegen dat ons invoerpakket grotendeels is samengesteld uit soorten (bv. Mosselen, telkenjare ver over de 300.000 ton!) of hoeveelheden van bepaalde soorten, die wij toch niet zelf kunnen aanvoeren of produceren. Dat neemt natuurlijk niet weg dat wij wel heel wat ruimte hebben voor expansie van onze eigen aanvoer (en dus ook van onze vloot), maar wij denken dat het bedrijf er best bij gebaat is, dat die toch wel belangrijke kwestie in zijn juiste context wordt voorgesteld.

Verder heeft de Senator het ook nog over de fameuze beheersing van de vangcapaciteit als gevolg van de EEG-vangstquota. Hij is van mening dat, binnen dit beleid, de bokkennisserij „nog slechts mogelijk is wanneer ruimte wordt geschapen via sloping of verkoop aan een niet-EEG-lidstaat”. Wij dachten dat, binnen dit beleid, de bokkennisserij nog slechts mogelijk is wanneer men zich strikt aan deze beleidslijn weet te houden, want – om in landbouwtermen te blijven – „veel varkens maken de spoeling dun” (en, volgens de „dikke Van Daele”, betekent dit: „waar veel rechthebbende deelgenoten zijn, is ieders portie niet groot”). Bedoelt de Senator dat, voor de HUIDIGE rechthebbende deelgenoten, NU REEDS de portie onvoldoende is? d.w.z. zelfs ZONDER overschrijding van het op 65.000 PK vastgelegd plafond? (wat dan inderdaad zou betekenen dat, via sloping en andere middelen, ruimte moet worden geschapen voor onze bokkennisserij).

Tevens vraagt hij, naast een voordelige kredietregeling bij nieuwbouw, ook de mogelijkheid te overwegen om, bij aankoop in het buitenland, gunstige kredietvoorwaarden te scheppen, en dit niet alleen voor de bokkennisserij, „maar eveneens voor de bordenvisserij... en de visserij met plankenvaartuigen”. Dit wordt voor onze borden- (of planken-) vissers alvast een moeilijke klus om te weten onder welke categorie zij gaan vallen wanneer zij een dossier zullen indienen! Is het de Senator, of is het een redacteur of een letterzetter van het Beknopt Verslag, die zo listig is geweest om onze plankenvissers aldus misschien de gelegenheid te geven een Staatssussenkomst uit te kiezen „à la carte”, al naargelang de borden- of de plankennisserij het voordeligst uitkomt?

Belangrijk is wel dat de Senator pleit voor het stimuleren van de vervanging van garnaalscheepjes. De kustvisserij-vloot is alleszins dringend aan verjonging toe, en – maar dat is dan onze mening – ook de opvatting ervan zou wel eens mogen her-dacht worden, meer bepaald met het oog op het toepassen van passieve visserijen (bv. de wrakkennisserij die de Denen zo lukratief vlak onder onze neus uitoefenen).

Het wordt natuurlijk bijzonder interessant wanneer de Senator het heeft over de brandstofprijzen en de andere exploitatiekosten. „Ongeveer 40% van de opbrengst van de vangst gaat naar brandstof”, zo meent hij. Dat de brandstofprijzen zeer zwaar op het bedrijf drukken, hoeft men onze reders niet te vertellen, maar ook hier moet men toch niet gaan overdrijven, want het is zo al erg genoeg. In 1983 varieerden de brandstofkosten (inbegrepen smeerolie) per BT-klasse (want het is zó dat men dit moet bekijken!) van gemiddeld 17% in de klasse –35 BT, tot gemiddeld 31,6% in de klasse 180-400 BT. Wat 1984 betreft, beschikken wij nog niet over de nodige gegevens (tenzij dan bij benadering), maar dat het in 1984 zo'n vaart zou gelopen hebben, zal – gelukkig maar! – wel niet het geval geweest zijn. Dat in de hoogste BT-klasse hier of daar een onfortuinlijke reder die piek van 40% bereikt, is misschien wel mogelijk, maar dan is die 40% nog steeds geen GEMIDDELDE van GANS de vloot. Dus, mijne heren, niet overdrijven a.u.b., anders riskeer je kandidaat-bouwers die zo iets lezen, alle bouwlust te ontnemen. Trouwens, het gaat uiteindelijk om hetgeen de reder eraan OVER houdt, en als je dan enerzijds ziet dat in de 70-180 BT-klasse de brandstofkosten gemiddeld een mooi stukje lager liggen dan in de 180-400 BT-klasse (namelijk in 1983, 26,2% t.o.v. 31,6%) maar anderzijds die klasse een bruto-overschot boekt van slechts 9,5% tegenover 12,3% in die hogere klasse, die meer brandstof verslindt, dan zien we dat de zaken op dit stuk nog zo eenvoudig niet liggen.

Wij zijn geen navelstaarders en weten dan ook wel dat wij, in vergelijking met de landbouwsector, maar een klein broertje zijn. Dat is nu eenmaal een realiteit, alhoewel dit enkel geldt op nationaal vlak en niet op het vlak van de kuststreek (en het is eigenlijk zó dat het zou moeten bekeken worden), en bovendien zijn wij geen sector die totaal afhankelijk is van een onomkeerbaar krimpend landbouwareaal.

Maar wat wij op 11 en 12 februari hebben moeten meemaken in verband met het Senaatsdebat over de begroting van Landbouw 1985, is wel wat al te gortig.

Vooreerst had de verslaggever van de Senaatscommissie voor Landbouw (en zeevisserij), een zekere Mijnheer Dalem, het klaargespeeld om in een ellenlang verslag het met GEEN ENKEL WOORD te hebben over het visserijbedrijf! Voorwaar een hele prestatie, en volgens het Beknopt Verslag van het Parlement kreeg hij hierna (was het hiervoor of voor iets anders?) „applaus bij de meerderheid”. Komaan, jongens, klappen in de handjes! (een leuke karnavalmeezinger!).

Bijzonder merkwaardig in dit rapport is de verontrustende timing dat „de landbouwers zich ongerust maken over de quota-regeling”. Zouden de „landbouwers-op-zee” daar ook onder verstaan worden? Je weet nooit, en het is goed om weten, want de verslaggever voegt eraan toe (zich richtend tot de Minister): „Wij weten dat U waakzaam bent. Ook wij zullen echter waakzaam zijn!”.

Maar alle gekheid op een stokje: daarmee was de kous nog niet af. Nadat de eerste spreker

„de heer Dalem feliciteert voor zijn uitstekend verslag” (dat inderdaad in de annalen van de Senaat waarschijnlijk wel zal blijven UIT-steken), defileren dan nog een hele rij senatoriale edelachtbaren op de sprekertribune. In totaal niet minder dan 17 (zeventien) sprekers, die inderdaad, wat spreken betreft, nogal van watten weten. Precies alsof de meesten babbelwater gedronken hebben. En 't is bovendien allemaal zeer interessant, want de meesten hebben het over quota's. Maar bij nader toezien, blijkt het telkens te gaan over MELK-quota's, en wie de ijdele hoop soms koestert, van de melk-quota's in de visquota's te verzeilen, heeft buiten de alomtegenwoordige Melkbrigade gerekend! Maar juicht, Belgen, juicht! Want...

DE TUSSENKOMST VAN SENATOR MARMENOUT

Tijdens deze indrukwekkende opvoering van het informatief programma „Voor Boer en Tuinder” bestijgt Senator MARMENOUT (S.P.) uit Blankenberge het spreekgestoelte. Onder een ijzige stilte, die deed terugdenken aan de tijd toen in de Senaat voor het eerst een toespraak in het Nederlands werd gehouden, pakt deze witte merel ineens uit met de zeevisserij, na het eerst een tijdje te hebben gehad over de hervorming van de pachtwetgeving en andere actuele landbouwproblemen. Tot stomme verbazing van het senatoriaal halfdronk, heeft hij het daarna een hele tijd over ons visserijbedrijf. Wat hij zegt, is, vanwege een buitenstaander, over het algemeen goed overwogen en getuigt alleszins van belangstelling en van een zekere kennis van het bedrijf. Na het belang van de zeevisserijsector te hebben onderstreept, evenals het uitgesproken familiaal en levenskrachtig karakter van het bedrijf, stelt hij vooreerst duidelijke vraagtekens achter de netto-exploitatieresultaten voor 1984 („Zo zorgden de hoge uitbatingskosten in 1984 ervoor, dat van de bruto-besommingen nog maar weinig overbleef”, aldus de spreker). Blijkbaar is de h. Marmenout een razend-snelle visserij-ekonomist, want hij kent reeds de resultaten van een kosten- en batenanalyse over 1984 terwijl de Dienst voor de Zeevisserij nog volop bezig is met het inzamen van de boekhoudingsuittreksels 1984 bij onze reders... en zelfs nog niet eens de boekhoudkundige studie over 1983 heeft gepubliceerd (NvdR: naar het schijnt, is die nu wel op komst... maar moet dat nu echt altijd zo lang duren?).

De modernisering van de vissersvloot acht hij een dringende noodzaak. Immers, van 1976 tot 1979 kwam er slechts één nieuw vaartuig bij, maar van 1980 tot 1984 kwamen er 21 moderne middenslagtreilers in de vaart, en in 1984 zelfs zeven. Maar ondanks de nieuwbouw en de verwijdering van oudere vaartuigen daalt het aantal schepen „systematisch” (NvdR: volgens welk „systeem”?). In Oostende en Zeebrugge samen, liep het aantal vissersvaartuigen terug van 356 in 1960 tot 171 in 1983 (NvdR: waarom ZONDER Nieuwpoort? – Volledigheidshalve moet toch ook worden opgemerkt dat in diezelfde periode het totaal motorvermogen is ge-

(vervolg op blz. 15)

stegen van 75.656 PK naar 92.784 PK, en in dat verband willen wij toch eens ervoor waarschuwen, dat wij ervoor vrezen – en niet zonder reden – dat de Grote Klaagmuur op den duur wel eens een averechtse reclame zou kunnen betekenen voor het bedrijf).

vervolgens wordt ook nog de tewerkstelling aangesneden. „Ten einde de tewerkstelling te bevorderen, zijn bijkomende steunmaatregelen, zoals een tewerkstellingspremie op basis van het aantal opvarenden, aangewezen”, zo meent de spreker. Hier kunnen we hem niet goed volgen.

Doelt hij op de „tewerkstellingspremie” zoals die werd toegepast in Frankrijk ... en die in feite een verkapte brandstofsubsidie was? Of meent hij werkelijk dat er onvoldoende tewerkstelling is in onze zeevisserij-sector, of dat de tewerkstelling er in gevaar komt?

Wij vrezen, integendeel, voor het tegenovergestelde, en dat wij, met name, riskeer opnieuw af te stevenen op een nijpend bemanningsprobleem, zowel kwantitatief als kwalitatief, en dit ingevolge het in de vaart komen van al die nieuwe bokkenvaartuigen.

De Heer Senator had, in dat verband, misschien beter eens zijn licht opgestoken bij het Fonds voor Scheepjongens, dat, nu in 1985, de scheepjongens nog altijd hetzelfde niet-geïndexeerd „loon” (of aalmoes?) uitbetaalt als in 1980! Wij weten wel wat sommigen daarop gaan antwoorden, maar laat ons eens eerlijk zijn: is DAT nog een ernstig bemanningsbeleid?? Gaan we straks met spookschepen varen???

De Senator heeft het ook nog over de Nederlandse tongstropers (hij noemt hen „tongkapers”, allicht denkend aan het kaperslied „Al die willen te kaap'ren varen, moeten mannen met baarden zijn” (en dus geen Oostendse politieagenten).

Maar zolang onze Jantjes van de Zeemacht er niet in slagen de stropers uit Arnemuïden e.d. de baard af te doen, is het goed dat in het Parlement de ondoelmatige controle in de twaalfmijlzone wordt aangeklaagd.

„Nederland heeft trouwens onlangs een eigen exclusieve twaalfmijlzone ingesteld”, zo voegt de spreker eraan toe. Wat dit hierin komt doen, dat zien we niet zo direct zitten.

Om effectief en doeltreffend te kunnen optreden in de twaalfmijlzone, heeft onze Zeemacht geen exclusieve twaalfmijlzone nodig, maar wél een snelle patrouille-boot die de tongstropers nu eens eindelijk te pakken krijgt, hierin gesteund door verkenningshelicopters van de Luchtmacht. De tongstropers hebben maling aan al die „exclusiviteit”, zolang ZIJ maar exclusief de paai- en broedplaatsen kunnen afschuimen en afstropen!

En, last but not least, mocht natuurlijk ook niet die fameuze 1.000 ton kabeljauw („een cadeau aan Nederland”) op het appél ontbreken.

Maar goed, we gaan de Minsiter hierover aan het woord laten, want die mag ook nog zijn woordje plaatsen (... en tussendoor hebben wij ook reeds 't een en 't ander gezegd, maar dat zullen onze lezers en ook de Heer Senator ons zeker wel niet kwalijk nemen).

HET ANTWOORD VAN DE MINISTER

In zijn antwoord op die lange reeks tussenkomsten, heeft Staatssecretaris De Keersmaeker, ten minste in het Beknopt Verslag, vier alinea's over voor deze tussenkomst van Senator Marmenout aangaande onze zeevisserij-sector.

Vooreerst herinnert hij eraan, dat het vlootbeleid gevoerd wordt in overleg met de Minister van

Verkeerswezen, die bevoegd is inzake scheepskrediet en uitredingspremies (in het Beknopt Verslag staat vermeld „UITREDINGS-PREMIES”, waarschijnlijk een grapje van een redacteur die zich in zijn vrije tijd bezig houdt met het uitreden van zeeschepen).

Dat beleid streeft een evenwicht na tussen de vangkapaciteit en de quota. In die zin wordt dan ook bewust gekozen voor vervangingsniewbouw (NvdR: enkel voor de bokkennisserij?), om overcapaciteit te vermijden, aldus de Minister.

„De aandacht werd erop gevestigd dat Nederlandse bokkentreilers de zeebodem vóór onze kust omploegen”.

Dat is mooi gezegd, en het blijft allemaal netjes binnen de landbouwterminologie („en de boer, hij ploegde voort”). Het blijft echter de vraag of die Hollandse zee-boeren al dan niet zullen blijven voortploegen vóór onze kust, want „een afdoende controle terzake is moeilijk, maar er zijn gesprekken aan de gang met Nederland, die hopelijk spoedig tot een oplossing zullen leiden”.

Nou, hoop doet leven, en ook wij zijn voorstander van de dialoog (mensen spreken mensen), maar toch hadden we graag vanwege de Minister hierover iets meer concreet willen vernemen: komt er een snel en aangepast patrouille-vaartuig? komt er een gecoördineerd optreden van Zeemacht en Luchtmacht binnen de twaalfmijlzone?

Dit zijn reële vragen die vooral onze kustvissers bijzonder interesseren, want deze bedrijfstgenoten zien allengs hun broodwinning steeds meer in gevaar komen. Als er lustig en ongehinderd wordt voortgeploegd, mogen zij er straks het bijltje bij neerleggen.

Op de vraag van Senator Marmenout „in verband met de uitbreiding van de internationale wateren” kan de Minister positief antwoorden.

Die „internationale,” wateren zullen waarschijnlijk wel een uitvloeisel zijn van diezelfde redacteur-„uitreder” van het Beknopt Verslag. Een uitbreiding van de internationale wateren is anders voor onze visserij wel graag meegenomen, want, spijs het nieuw Zeerecht, zijn wij toch nog altijd aanhanger van de oude vrijheid ter zee, d.w.z. zo ruim mogelijke internationale wateren.

De redacteur van dienst is wel iemand met een buitengewone „internationale” visie, want wat lezen wij verder? „De minister van internationale (sic) betrekkingen houdt zich met deze zaak bezig en hij hoopt dat tegen het einde van dit jaar een definitieve regeling tot stand zal komen”.

Die plas water vóór onze kust wordt een „internationale” zaak van jewelste, maar, hoe dan ook, er komt schot in de zaak, zij het dan via een nieuwe minister van „internationale” betrekkingen.

Benieuwd waren wij uiteraard naar het antwoord van de Minister op de vraag aangaande de geruchtmakende „cadeau”-affaire. „Er was kritiek op het feit dat ik een deel van onze ongebruikte quota, namelijk 1.000 ton kabeljauw, heb afgestaan aan Nederland. Die afstand was normaal, omdat wij zelf voorheen een beroep hebben kunnen doen op de Nederlandse haringquota”.

Dit laatste doet ons nogal vreemd opkijken, want van een haringtoemaatje vanuit Nederland, waarop wij voorheen een beroep zouden hebben kunnen doen, is ons volstrekt niets bekend (wél menen wij te weten dat iets in die zin ons werd voorgespiegeld voor 1985).

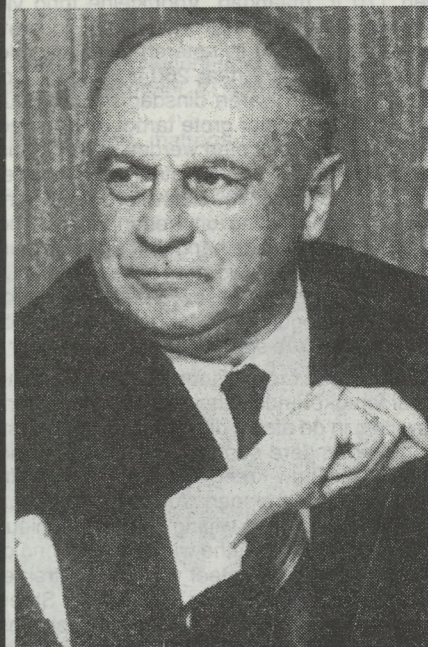
Dat zeer kort antwoord laat ons in elk geval met een aantal vragen zitten. Hoe zit het intussen met het verder verloop van de besprekingen met Nederland? Was die 1.000 ton kabeljauw zo maar een „cadeau”, of was dit de inzet van

een zakelijke transactie tussen goede burens? Welk gebaar of tegenprestatie werd eventueel verwacht van Nederland? Is het probleem van de Eurokotters ter sprake gekomen?

Tot zover wat betreft het antwoord van de Minister. Wij kijken benieuwd uit naar het begrotingsdebat in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, niet alleen om te weten te komen of de wakkere burgers van de Kamer een stukje meer wakker en alert zijn dan hun achtbare collega's van de Senaat voor zover het de zeevisserij betreft, maar ook omdat wij heel duidelijk nog met een aantal onbeantwoorde vragen blijven zitten ... en ook met vragen die niet of niet in de juiste kontekst werden gesteld.

Wij houden onze lezers op de hoogte en zullen dan ook te gepaste tijde hierop terugkomen.

LOUIS MAJOR OVERLEDEN



Dinsdag overleed op 82-jarige leeftijd de heer Louis Major, staatsminister die gedurende vele jaren een der kopstukken was van de socialistische politieke en sociale beweging.

Louis Major werd te Oostende geboren; zijn vader was een zeevisser die op zeer jeugdige leeftijd, tijdens de visserij, het leven verloor op zee.

Vrij vroeg kwam Louis Major terecht in de vakbeweging, eerst als secretaris van de havenarbeiders te Oostende en te Antwerpen maar door zijn enorme activiteit werd hij spoedig nationaal secretaris van het ABVV.

Van 1952 tot 1968 was Louis Major secretaris-generaal van het ABVV en nadien werd hij opgenomen in de regering Eyskens als Minister van Tewerkstelling en Arbeid. Op 3 april 1973 werd hij benoemd tot Minister van Staat.

De afgestorvene was een overtuigd socialist en stond vooral gekend als een vinnig debatter maar, omwille van zijn oprechtheid, werd hij door zijn politieke tegenstanders algemeen gewaardeerd.

Namens de directie en de redactie van ons blad ons oprecht rouwbeklag aan zijn familie.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Het zag er alleszins beter uit in de Oostendse vismijn deze week. Maandag bijna een volle mijn dank zij het verkopen van een vijftal eenheden uit Zeebrugge. Die zorgden voor een welkome aanvoer van tong. De Oostendse vaartuigen voorzagen de markt in hoofdzaak van rog en andere kanaalvariëteiten. Geen schokkende prijzen maar voor de meeste soorten toch behoorlijke noteringen. Zo zal iedereen wel zowat aan zijn trekken gekomen zijn. Dinsdag ook nog een viertal schepen, zij zorgden voor onder meer nog 8.000 kg. tong waar vooral zowat dezelfde prijzen betaald werden als maandag. Toch moesten de kleine sorteringen iets toegeven, er werd nog rond de 160 fr. voor betaald tegen 170 fr. maandag. Voor/kleine tong viel terug van 200 naar 189 fr. Lappen en grote bleven rond de 270 fr. noteren terwijl de middensoorten van 230 naar 260 fr. kregen. Ook deze sorteringen waren dinsdag minder duur. Erg hoge prijzen voor grote tarbot die tot meer dan 600 fr. kreeg, grieten werden verkocht tussen 180 en 230 fr. en voor staartvis noteerden we tussen 180 en 270 fr. het kg. Pladijs ging dank zij belangstelling uit Nederland aan behoorlijke prijzen van de hand. Zelfs platjes dienden dit keer niet te worden opgevangen. De roggen blijven ondertussen redelijk goedkoop met keilrog hooguit tot 80 fr., grote rog rond de 55 fr. en de andere soorten tussen 30 en 45 fr.

Stilaan wat meer ronde soorten voor de van het kanaal terugkerende schepen. Zij zetten vooral vlaswijting in de afslag die gezien de schaarste aan gul en andere soorten, rond de 80 fr. noteerde. Kabeljauw kreeg tussen 65 en 100 fr., de gulsorteringen gingen weg aan prijzen tussen 50 en 80 fr. Grote wijting noteerde opnieuw tussen 45 en 65 fr., kleine wijting kreeg rond de 25 fr. Schar is momenteel vrij goed in trek en kreeg dan ook van 30 naar 45 fr. het kg. Steenschol was maandag merkkelijk duurder dan dinsdag, vooral de middensortering die onder de 100 fr. viel waar maandag rond de 130 fr. betaald werd.

Een IJslandse vangst van rond de 600 bennen leverde toch 2,1 miljoen op. Rode zeebaars tot 80 fr. en kabeljauw tussen 70 en 100 fr. waren de best verkochte soorten.

De haringvissers moesten niet hoog van de toren blazen, spijtig genoeg. De haringprijs is wel behoorlijk en schommelt rond de 15 fr. De vangsten zelf zijn erg wisselvallig en bevatten meestal geen zuivere haring.

Van de kustvisserij is nog altijd niets te horen of te zien. Geen garnaal en evenmin vis van die schepen in de vismijn.

VRIJDAG 15 FEBRUARI 1985

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.196	3	60	1.000	490.101
KUST				
N.708/709	1	—	9.050	126.700
N.3/232	1	—	15.200	197.526

MAANDAG 18 FEBRUARI 1985

IJSLAND				
O.216	18	600	—	2.175.650
KANAAL				
O.135	16	300	—	979.625
O.114	16	280	—	843.768

O.279	16	300	200	989.882
NOORD				
Z.289	15	250	4.000	1.961.600
Z.53	14	200	3.000	1.357.690
O.108	13	120	2.000	999.264
WEST				
Z.44	14	200	2.500	1.054.724
O.83	10	90	1.000	454.834
Z.502	14	200	—	370.513
Z.186	10	80	1.500	574.441
O.500	4	25	250	136.142

DINSDAG 19 FEBRUARI 1985

KANAAL				
Z.183	16	250	3.000	1.831.435
O.369	15	230	300	760.629
WEST				
N.36	8	200	1.500	1.038.720
O.51	13	100	3.000	1.049.429

WOENSDAG 20 FEBRUARI 1985

WEST				
Z.126	13	160	2.500	1.172.335

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 18 februari 1985

Grote schelvis	66,00/ 72,00
Mid. schelvis	64,00/ 66,00
Kleine schelvis	53,00/
Kabeljauw	56,00/100,00
Gul	69,00/ 88,00
Wijting	41,00/ 49,00
Schaat	64,00/ 68,00
Zeebaars	81,00/ 85,00
Leng (witte)	67,00/ 69,00
Blauwe leng	87,00/
Schartong (Schotse schol)	37,00/ 40,00
Heilbot	206,00/275,00
Koolvis	36,00/ 50,00
Hondstong (mieten)	57,00/ 62,00
Zeewolf	87,00/ 90,00
Staart	228,00/265,00

Verwachtingen

VRIJDAG 22 FEBRUARI

KANAAL: O.35 (250 vis - waarvan 30 rode knorhaan - 40 ronde vis - 80 rog - 30 gutvis).
O.518 (155 vis - 2.000 tong).

MAANDAG 25 FEBRUARI

IJSLAND: O.318 (900 m. ttz 570 schelvis - 80 kab. - 200 rode zeebaars - 30 gutvis -20 varia).
KANAAL: O.33 - O.118 - O.137 - O.206 - O.309 - O.499
WEST: N.45 - O.128 - Z.597

DINSDAG 26 FEBRUARI

KANAAL: O.127 - O.274
WEST: N.752

WOENSDAG 27 FEBRUARI

WEST: Z.296 (vermoedelijk).

ZEEBRUGGE

VRIJDAG 15 FEBRUARI 1985

Z.402	KRP	—	40	8	1.339.700
Z.573	KRP	100	250	8	615.195
Z.474	W	500	35	7	238.250
Z.55	W	500	30	10	303.200
Z.462'	W	600	140	12	588.540
Z.48	W	2.400	250	11	1.587.340
Z.12	W	700	50	5	346.060
Z.519	W	2.800	250	12	1.043.013
Z.509	W	100	60	—	312.650
					5.194.318

MAANDAG 18 FEBRUARI 1985

Z.43	W	1.600	160	16	772.890
Z.321	W	600	90	13	441.630
Z.30	W	3.000	280	16	1.327.230
Z.84	W	1.000	120	12	834.010
Z.526	W	800	100	12	886.560
Z.162	W	3.800	360	18	1.687.870
Z.99	W	3.000	380	16	1.172.350
Z.39	W	2.800	250	12	1.303.890
Z.307	KRP	300	240	10	811.510
Z.19	W	1.500	110	12	737.130
Z.46	KN	4.000	450	18	2.634.828
					12.619.898

DINSDAG 19 FEBRUARI 1985

Z.465	W	100	30	7	133.100
Z.576	W	1.000	130	11	402.050
Z.89	W	200	180	8	585.410
Z.300	K	1.000	40	8	469.350
Z.14	W	4.000	250	17	1.778.450
Z.506	W	2.000	150	14	613.410
Z.198	KRP	300	200	12	689.095
Z.41	KRP	—	40	6	127.590
Z.483	W	1.800	250	15	880.520
Z.134	KRP	200	300	14	909.505
					6.588.480

NIEUWPOORT

VRIJDAG 15 FEBRUARI 1985

VIS
N.736 841 kg. 75.885 fr.

Enkel één vaartuig van de West loste zijn vangst op de vrijdagmarkt.

Tong nr. 1 kreeg 251 à 256 fr./kg. en tong nr. 2 258 à 264 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 294 à 298 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 268 à 274 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 222 à 228 fr./kg. betaald en voor kleine tong 196 à 200 fr./kg.

Varia haalde 190 à 220 fr./kg. en griet 135 à 238 fr./kg. Voor staartvis werd 298 à 304 fr./kg. opgetekend en voor tongschar 85 à 160 fr./kg.

Grote pladijs kocht men tegen 1.400 à 1.600 fr. de ben aan, middenslag- of drielingpladijs tegen 1.700 à 1.800 fr. de ben en visjes tegen 1.200 à 1.400 fr. de ben. Voor ongesorteerde wijting werd 1.250 à 2.000 fr. de ben opgetekend, voor kleine zandschar 1.400 à 1.600 fr. de ben en voor grote zandschar 2.100 à 2.250 fr. de ben.

MAANDAG 18 FEBRUARI 1985

VIS		
N.172	1.011 kg.	45.794
N.512	490 kg.	70.732
N.720	699 kg.	30.540
N.723	1.121 kg.	40.496
N.49	1.717 kg.	137.780
N.738	1.115 kg.	54.948
N.563	7.303 kg.	317.229

Zeven westvaartuigen losten op de maandagmarkt samen ong. 13.500 kg. vis voor een bruto-waarde van 697.519 fr. Tong nr. 1 kreeg 264 à 270 fr./kg. en tong nr. 2 278 à 280 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 292 à 296 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 284 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 kwam 258 à 260 fr./kg. en kleine tong 195 à 200 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 240 à 280 fr./kg. aangekocht, varia tegen 180 à 220 fr./kg. en griet tegen 244 à 250 fr./kg.

Voor staartvis boekte men 296 à 300 fr./kg., voor tongschar 110 à 180 fr./kg. en voor knorhaan 1.750 à 2.250 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben genoteerd, drieling- of middenslagpladijs tegen 2.700 à 3.000 fr. de ben en visjes tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben. Kabeljauw haalde opnieuw de dure prijsnoteringen van 5.000 à 5.500 fr. de ben en gul 2.500 à 4.750 fr. de ben. Voor de voorkele gul werd 2.540 à 2.800 fr. de ben opgetekend en voor kongel 2.000 à 2.250 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2.880 à 3.000 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1.600 à 1.800 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2.400 à

2.500 fr. de ben geboekt en voor kleine zandschar 1.800 à 1.900 fr. de ben. Moerrog kwam 2.900 à 3.000 fr. de ben, tilten 2.700 à 2.800 fr. de ben, scherpstaarten 2.000 à 2.100 fr. de ben en katrog 850 à 1.050 fr. de ben. Vanwege de handelaars viel opnieuw een ruime belangstelling te noteren en alle geboekte prijzen waren lonend.

WOENSDAG 20 FEBRUARI 1985

Voor de naweeën van het barre winterweer werd het in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort een visloze woensdag.

Opnieuw konden de vaartuigen door het gure winterweer hun reisplanning niet voltooien. Dat het winterweer in de visserij lelijk huis houdt hoeft geen betoog. Doch het zijn steeds de kleinste vaartuigen die het momenteel erg te verduren hebben. Zo kan de garnaal- en de kustvisserij absoluut niet bedreven worden, deze soort van vaartuigen heeft het dan ook momenteel heel erg te verduren.

Hopelijk komt er binnen afzienbare tijd een kentering ten goede in het weer, zodat voor deze vissers ook uiteindelijk iets lonends van onder de kiel komt.

AANWINST VOOR DE OOSTENDSE KUSTVISSERSVLOOT

De Oostendse kustvissersvloot werd begin deze week versterkt met een flinke aanwinst. Het gaat met name om de O.62 „Sea Bird II” die door reder Luc Bogaert werd aangekocht in Nederland. Reder Luc Bogaert was eerder eigenaar van de O.599 maar dat vaartuig werd doorverkocht aan zijn vader Lucien Bogaert.

De O.62 „Sea Bird” is een vaartuig dat gebouwd werd in 1963 op een Nederlandse werf met een lengte van 19 meter, een breedte van 5 meter en een diepgang van 2,30 meter. Er werd een nieuwe motor Mitsubishi ingebouwd met een vermogen van 280 p.k.

Als bemanning is aangemonsterd: schipper-motorist Luc Bogaert, matroos Rau Marcel en lichtmatroos Barbaix Christiaan.

Onze beste heilwensen aan reder en bemanning voor een renderende exploitatie.



De kloeke kusttreiler in de Oostendse vissershaven met op de voorplecht schipper-eigenaar Luc Bogaert en zijn varensgezellen.

GROEPING DER VISNIJVERHEDEN Kiest Nieuwe Voorzitter

Tijdens de Algemene Vergadering op 15 februari jl. trad de Heer Paul LACOUR af als Voorzitter van de Groepering der Visnijverheden van België. Hij was gedurende 20 jaar begaan met de belangen van zijn Beroepsvereniging.

Deze laatste werd gesticht in 1945 toen vis- en aanverwante industriële produkten nog aan contingenten waren onderworpen. Een soortgelijk Organisme leek dan onmisbaar.

Het Voorzitterschap van deze Groepering kwam opeenvolgend in handen van de Heren Georges MOREL en Ernst SUYS, om dan aan de Heer Paul LACOUR te worden toevertrouwd.

Nu is de taak overgedragen aan de Heer Maurice VAN DEN ABEELE dewelke eenstemmig door de leden van de Beheerraad als opvolger werd aangeduid.

Maurice VAN DEN ABEELE die een bijzonder lange beroepservaring heeft, bewees in het nabije verleden zeer gewaardeerde diensten aan de leden van de Groepering.

Zonder twijfel zal hij blijven zijn beste krachten wijden aan deze nieuwe opdracht.

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 24.2.1985 tot 2.3.1985

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 07u00, behalve op 24.2 en 2.3.85.
- Dagelijks te 08u00, behalve op 24 en 25.2.1985.
- Dagelijks te 10u05
- Dagelijks te 14u00
- Dagelijks te 18u00 behalve op 2.3.85
- Dagelijks te 20u00
- Dagelijks te 23u30, behalve op 2.3.1985

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

- Dagelijks te 01u30.
- Dagelijks te 05u15.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

- Dagelijks te 01u00
- Dagelijks te 04u00 behalve op 24.2.85
- Dagelijks te 07u00 behalve op 24.2 en 2.3.85
- Dagelijks te 11u15
- Dagelijks te 13u00 behalve op 24 en 25.2.85
- Dagelijks te 15u15
- Dagelijks te 18u15
- Dagelijks te 22u00 behalve op 2.3.85

Afvaarten uit Folkestone :

- Dagelijks te 22u45.

JETFOIL

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

- Dagelijks te 08u30, en te 13u50.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

- Dagelijks te 10u05 en te 15u10.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	18 februari	19 februari	20 februari
Lappen	266 278	268 269	270
Grote	265 276	264 266	279
3/4	260 263	239 253	252 270
Bloktongen	245 262	240 247	252 257
Vóór-kleine	195 200	187 191	194
Kleine	165 175	156 160	166 169
Slips	160 167	147 151	151 154

ZEEBRUGGE

Grote	268 280	265 267	.....
Bloktongen	264 285	270 273	.....
Fruittongen	225 287	265 267	.....
Schone kleine	222 266	256 258	.....
Kleine	178 214	197 206	.....
Tout petit	159 163	166 167	.....
Slips	150 152	150 152	.....

NIUWPOORT

Tong I	264 270	.....	.....
Tong II	278 280	.....	.....
Tong III	292 296	.....	.....
Tong IV	284 290	.....	.....
Tong V	258 260	.....	.....
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	18 februari	19 februari	20 februari
Platen	37 57	41 48	42 44
Iek (groot-klein) ...	39 44	39 45	34 42
Derde slag	34 40	30 36	34 39
Platjes	20 24	20 22	20 22

ZEEBRUGGE

I	36 46	40 43	.....
II	38 40	42 45	.....
III	40 42	41 43	.....
IV	26 25	26 28	.....
V .....	.....	.....	.....

NIUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	55 60	.....	.....
Platjes	40 45	.....	.....
Drielingen	54 60	.....	.....

MINISTER TINDEMANS NAM STELLING TEGEN DE VISSERIJ

We kunnen niet anders titelen dan deze hoofding. Onze minister van Buitenlandse Zaken moet immer op de hoogte zijn van de beperkte visstocks in de Gemeenschapswateren die de EEG-Raad van Ministers verplichten een kwotastelsel voor de visserij in te voeren waardoor de visserij voor bepaalde perioden in het jaar zelfs visserijverbod opgelegd worden in bepaalde ICES-gebieden.

Onze minister heeft nu niet beter gevonden dan te betreuren dat landen zoals Ierland, Groot-Brittannië, Denemarken, Frankrijk en West-Duitsland niet toegeven aan Spanje om hen met hun visserijvloot toe te laten in de Gemeenschapswateren. We weten heel goed dat minister Tindemans geen tijd heeft om de visserijvakbladen uit de verschillende lidstaten te lezen, en daarbij gaat het hier gewis om een te klein kieskliënteel. Mocht hij werkelijk voldoende interesse opgebracht hebben voor de visserij, dan zou hij zeker het Spaans gevaar voor de EEG-vissers niet onderkennen. Spanje heeft niet alleen een uitgebreide vissersvloot die op zichzelf bijna zo groot is als deze van alle lidstaten-landen samen, maar de Spaanse visser veegt ook de voeten aan de visserijreglementen. Kleinmazige netten, ondermaatse vis, het omzeilen van verbodsbepalingen, al zaken die men niet kan losweken van de Spaanse visser. We kunnen dit lijstje nog langer maken, maar wellicht heeft de visserij voor de heer Tindemans minder belang dan zijn raketten.

We zouden ons ook kunnen afvragen, dit in de eerste plaats aan Staatssecretaris De Keersmaecker waarom België niet achter die vijf landen staat? Nu reeds wordt een bouwstop overwogen voor Belgische bokkenvissers. Wat wordt het dan als men de Spaanse visser in de E.E.G.-wateren toelaat zonder herstructurering van de Spaanse vissersvloot, maar dit dan niet als een lachertje opgevat. Wat wordt het voor onze vissers indien de bandeloosheid van de Spaanse visser niet binnen perken gehouden

wordt? Dit dan dank zij een zeer voorzichtig vergunningsstelsel en een spreiding over lange jaren. Voor het ogenblik hebben Frankrijk, Ierland en Groot-Brittannië reeds miseries genoeg vanwege de illegale visserij door Spaanse vissersvaartuigen. Wat wordt het dan wanneer men, al weze het maar een beperkte vloot, los laat op de Gemeenschapswateren. Minister Tindemans heeft waarschijnlijk wel andere belangen te verdedigen die hem nader aan het hart liggen. We zouden bijna zeggen zijn zaak, ware het niet dat hij ieders belangen dient te verdedigen.

De stelling van minister Tindemans is dat het kompromis verdedigd op uitstekende wijze door de heer Andries, de Nederlandse EEG-Commissaris voor landbouw en visserij, de verantwoordelijkheid voor de toegang tot de EEG-visserijwateren doorschuift aan de... Spanjaarden zelf! Het is zoveel als de vos de wacht te laten optrekken en de sleutels te overhandigen van het hoenderhok! Indien dit werkelijk de stelling is van de Nederlander Andries, dan is het eveneens tijd dat onze kollegas in Nederland in het geweer springen. Inderdaad wordt Nederland niet genoemd bij de vijf landen die de toegang van de Spaanse vloot willen remmen. Daar zal natuurlijk de heer Andries wel voor gezorgd hebben. We zijn benieuwd wat de reactie van de Nederlandse visserij hierop zal zijn. In elk geval vinden we het spijtig en ongehoord, om geen andere woorden te gebruiken dat onze vertegenwoordigers niet achter de radikale standpunten van de andere landen staan. We weten nu wat we aan onze ministers hebben en dat veel proza over de belangenverdediging van de visserij met tonnen zout dienen genomen te worden. Men zegt dat een verwittigd man er twee waard is, welnu onze vissers weten nu wat ze aan onze voormannen hebben, die van tijd tot tijd zich eens, met woorden, onze vissers en onze visserij herinneren.

Notaris JACQUES VANDAMME,
Residentie Groenhove,
Gistelse Steenweg 138/F/0.
8200 Brugge Sint-Andries
Tel. (050) 31 81 41

OPENBARE VERKOPING
GEMEENTE BREDENE

**GOEDGELEGEN
WOONHUIS
MET GARAGE**

Nieuwstraat 31, Bredene 't Sas,
nabij Prinses Elisabethlaan,
sektie A nummer 310/O/17
groot 117m². (KI 16.000)

Samenstelling: benedenverdieping: inkom, bureel, garage, geïnstalleerde badkamer, bergplaats onder trap, toilet, koer, gang.

Eerste verdieping: living met schouw, keuken, wasplaats en lavabo.

Tweede verdieping: twee slaapkamers. Uitrusting: water, electriciteit, centrale verwarming met mazout, parlofoon.

**Bezoekdagen: woensdag en zaterdag-
namiddag van 2 tot 4 uur.**

Vrij met de betaling.

ENIGE ZITDAG:

**DINSDAG 12 MAART 1985 om 14.30 uur
te Bredene, Staessenstraat in het Gemeentelijk Wijkpaviljoen.**

Gehuwde kopers dienen **beiden** tegenwoordig te zijn voorzien van trouwboekje en eventueel huwelijkskontraat.

Voor alle verdere inlichtingen zich wenden op het kantoor van de notaris.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	18/2	18/2	18/2	18/2	19/2	19/2	19/2	19/2	20/2	20/2	20/2	20/2	18/2	18/2	20/2	20/2	
Tarbot groot	545	619	527	608	552	564	475	592	553								
Tarbot middel	283	467	329	445	267	366	438	450	292				240	280			
Tarbot klein	200	272	151	233	204	239	245	295	232								
Griet groot	210	235	268	289	180	224	259	268	228				244	250			
Griet middel	140	182	152	181	130	135	172	174	180								
Griet klein	100	120	87	140	88	95	98	147	90	140							
Schelvis groot																	
Schelvis middel																	
Schelvis klein																	
Heek grote	130	139			115	135											
Heek middel	94	104	82		103												
Heek klein	79	90			70												
Lom																	
Leng			27	44													
Rog I																	
Keilrog	65	85	71		57												
Rog	45	60	82	84	46	50	68	75	60				48	60			
Tilten	32	46	72		38	45	66	69	55				54	56			
Scherpstaart	30	46	71	87	30	44	85	87	47	56			40	52			
Halve Mans	41	59	43	64	34	58	69	71	46	60							
Teelt			42	60			64	65									
Katrog	18	25	10	14	17	19	16	19	17	22			17	21			
Kabeljauw	75	100	68	71	76	99	82	100	89				100	110			
Gul (groot)	78	86	65	69	76	89	80	82	89				95				
Gul (middel)	76	80	66	76	55	83	80	86	87								
Gul (klein)	30	68	39	46	32	55	50	75	32	76			50				
Hozemondhamme	179	263	154	289	231	283	218	311	179	283			296	300			
Wijting groot	45	62	44	54	51	57	40	52					58	60			
Wijting klein	24	33	22		24	29	22	25	32				32	34			
Schar	33	49	27		32	43	28	30	31	32			38	50			
Steenschol	80	171	54	153	67	166	39	174									
Zeehaai	62	77	69		71	80	50	61									
Hondshaai	43	50			43												
Doornhaai																	
Pieterman																	
Makreel																	
Horsmakreel																	
Zeekreeft																	
Schaat																	
Zeebaars (klipvis)																	
Kongeraal	15	22			17								110	180			
Schartong																	
Volle haring																	
IJle haring																	
Haringshaai																	
Steenholk																	
Heilbot																	
Steur																	
Koolvis																	
Zeewolf	101																
Pollak																	
Zonnevis																	
Koningsvis																	
Vlaswijting	65	82	53	56	74	77	80										
Zeeduivel																	
Schotse schol																	
Zeehond			23	28			40	42									
Bot													10	15			
Rode Poon (roobaard)			42														
Grauwe poon (knorhaan)	40	46	24	20	40		10	12					35	45			
Rode knorhaan	60	85			56	58											
Posten																	

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 12 februari werden aangevoerd: 104 kisten kabeljauw, 3 kisten wijting, 2 kisten schar, 2 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 126, kabeljauw twee 140-134, kabeljauw drie 156-140, kabeljauw vier 146-140, kabeljauw vijf 144-100, schar 114, wijting vier 92-65, bot 35.

De besommingen waren: SL 9 f 12.600, IJM 18 f 1.010.

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd: 563 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 13 kisten wijting, 36 kisten schar.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 132, kabeljauw twee 152-142, kabeljauw drie 154-132, kabeljauw vier 158-130, kabeljauw vijf 146-86, wijting vier 102-71, schar 106-84, schelvis vier 154.

De besommingen waren: KW 4 + KW 149 f 22.500, SL 9 f 6.400, VD 19 + VD 13 f 23.200, WR 10 + WR 213 f 17.200, IJM 18 f 1.160.

Aan de donderdagmarkt van 14 februari werd aangevoerd: 1.400 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 514 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 282 kisten wijting; 79 kisten schol; 17 kisten schar; 462 kisten haring; 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

grote tong 15,81; grootmiddel tong 16,19; klein-middel tong 14,69-14,67; tong één 12,05; tong twee 10,20-9,90.

Per 40 kg.:

tarbot 780-480; griet 492-344; kabeljauw één 160; kabeljauw twee 202-154; kabeljauw drie 186-158; kabeljauw vier 180-140; kabeljauw vijf 156-78; schol één 104; schol twee 122; schol drie 106; schol vier 96-63; wijting vier 88-49; schar 120-102; tongschar 260; haring twee 29,60-28,20; schelvis vier 152; steenbolk 71; bot 27-26.

Aan de vrijdagmarkt van 15 februari werd aangevoerd: 14.560 kg tong; 46 kisten tarbot en griet; 493 kisten kabeljauw; 19 kisten schelvis; 743 kisten wijting; 957 kisten schol; 72 kisten schar; 459 kisten haring; 28 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 31,41-27,50; grote tong 17,92-16,65; grootmiddel tong 17,94-16,65; kleinmiddel tong 16,16-15,28; tong één 13,81-12,61; tong twee 10,92-10,34.

Per 40 kg.:

tarbot 10,98-562; griet 537-366; kabeljauw één 230-154; kabeljauw twee 204-142; kabeljauw drie 192-138; kabeljauw vier 170-142; kabeljauw vijf 160-84; schelvis vier 214-108; schol één 126-102; schol twee 134-118; schol drie 124-96; schol vier 92-60; wijting vier 94-39; schar 106-68; haring twee 32,20-31,20; tongschar 352-208; steenbolk 56-50; kuit 104-88; roggen 92-60.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 22.200; KW 72 f 14.100; KW 77 f 11.800; SL 9 f 6.000; VD 19 + VD 73 f 16.900; IJM 44 f 83.500; verder vier Texelaars en twee Goedereedeers welke f 290.000 besomden en dan nog één Deense snik die goed was voor f 22.800.

GOEDEREDEE

DONDERDAG 14 FEBRUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,85
Tong gm			17,07
Tong km			14,98
Tong I			12,21
Tong II			10,03
Tarbot II			20,50
Tarbot III			14,85
Tarbot IV			12,94
Griet I			12,85
Griet II			8,43
Kab 1 (G)			3,58
Kab 2 (G)			3,90
Kab 3 (G)			3,85
Kab 4 (G)			3,65
Kab 5 (G)			2,91
Kab (afw)			88
Wijt. 4 (G)			2,77
Schar 1/D			2,63
Poon 2			2,00
Rog I			4,13
Rog II			2,38
Koolv. 1 (G)			2,50
Schel. 3 (G)			2,86
Bot			73
Zalm-Forel			15,00
Tongschar			7,00
Schol 1 (O)			2,37
Schol 2 (O)			2,59
Schol 3 (O)			2,45
Schol 4 (O)			1,82
Haai + P			4,33
Steenbolk			1,58
Diversen			10,17

VRIJDAG 15 FEBRUARI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,89
Tong gm			15,96
Tong km			15,14
Tong I			12,61
Tong II			9,82
Tarbot I			32,85
Tarbot II			24,19
Tarbot III			15,40
Tarbot IV			15,29
Tarbot afw			9,63
Griet I			12,55
Griet II			10,14
Schol 4 (G)			2,25
Kab 1 (G)			3,75
Kab 2 (G)			3,61
Kab 3 (G)			3,72
Kab 4 (G)			3,51
Kab 5 (G)			2,53
Kab (afw)			90
Wijt. 4 (G)			1,43
Schar 1/D			1,67
Poon 2			2,12
Rog I			3,37
Rog II			2,11
Koolv. 1 (G)			2,50
Schel. 3 (G)			2,05
Schelv. 4 (G)			1,20
Bot			67
Tongschar			7,94

Schol 1 (O)	2,49
Schol 2 (O)	2,93
Schol 3 (O)	2,45
Schol 4 (O)	1,73
Haai + P	3,22
Krab	3,21
Kuit/Lever	3,93
Harder	4,00
Steenbolk	1,34
Kreeft	6,00
Hammen	19,94
Diversen	1,92

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 10 t.m. 16 februari 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	3.365	11,54
Schol		2,60
Schar		1,65
Bot		0,65
Kabeljauw		3,66
Wijting		2,68
Zeebaars		10,75
Kuit		1,52
Steenbolk		2,39
Diversen		—

EERSTE VERBOD VOOR NEDERLAND VAN VISSERIJ OP TONG, SCHOL EN KABELJAUW

In het Publikatieblad van de E.E.G. verscheen in datum van 19 februari 1985 de verordening 407/85 van de Commissie betreffende het beëindigen van de visserij op tong, schol en kabeljauw door vissersvaartuigen die de vlag van Nederland voeren.

Dit verbod geldt voor de ICES-gebieden VII, h, j en k voor de schol en tong en voor de kabeljauw in de wateren van de gebieden ICES VII (uitgezonderd a) en VIII.

In deze gebieden is de visserij, op de soorten zoals hierboven vermeld, verboden voor vaartuigen die de vlag van Nederland voeren of die in Nederland geregistreerd zijn, alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van deze bestanden, welke door vermelde vaartuigen zijn gevangen in deze wateren.

Vreemd is wel dat art. 2 van bewuste verordening meldt dat deze in werking treedt op de dag van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen, terwijl men onmiddellijk verder leest dat het verbod van toepassing is vanaf 7 februari.

Het onderscheid zal waarschijnlijk hierin liggen dat het verbod reeds eerder door de Nederlandse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, uitgesproken werd en de bekrachtiging hiervan in het Publikatieblad, slechts op 19 februari verscheen. In elk geval een dubbelzinnigheid.

NEDERLAND

LAUWERSOOG

De aanvoer op maandag 11 februari bleef beperkt tot rondvis. Van dertien schepen waaronder één Deen werd de vangst verkocht.

Door de Deen werd o.a. 81.043 kg grote kabeljauw aangeboden. Voor deze soort bleef de klok tussen f 2,88 en f 2,65 per kg staan. Van de eigen vloot bracht de kleine torren gul tot f 1,75 per kg op en kabeljauw V tot f 2,64.

Voor de Deen kon een besomming van f 27.475 geboekt worden. Dinsdag geen verkoop en woensdag slechts een paar honderd kisten van de kleine vloot. De kleinste soorten gullen trokken enkele dubbeltjes aan.

Donderdag twee spanvissers aan de markt, waarvan één Duits span. De prijzen lagen iets lager dan voorgaande dag.

Vier en twintig schepen zorgden op vrijdag voor een ruime aanvoer. Er was zowel plat- als rondvis aan de markt. De schol was voor de tijd van het jaar vrij duur.

Weegbot bleef boven de f 28 en de kleinste soort tarbot leverde nog bijna vijftien gulden op. Schar bleef gemiddeld op f 1,62 per kg.

Door de geringe vangst van schelvis blijft deze vissoort vrij duur. Braadschelvis bracht zelfs f 4,80. Ook deze week weer uiteenlopende vangsten bij de spanvissers. Het hoogste resultaat was f 103.246 en bij de kabelvissers f 62.250.

Slechts één partijtje exportgarnalen werden deze week ten koop aangeboden. De prijs was f 10,67 per kg.

Ondanks een geringe aanvoer tot en met donderdag kon als weekomzet een bedrag van f 868.035 genoteerd worden.

Overzicht gemiddelde prijzen per dag

	Maandag	Woensdag
kleine kabeljauw V	1,67	2,13
kabeljauw V	2,47	3,08
middel gul	3,74	3,64
grote gul	2,90	4,22
kabeljauw II	3,00	—
kabeljauw I	2,75	—
wijting dicht	1,37	—
wijting gestript	1,50	—

Overzicht gemiddelde prijzen per dag

	Donderdag	Vrijdag
kleine kabeljauw V	1,94	1,94
kabeljauw V	3,03	2,93
middel gul	3,52	3,68
grote gul	3,64	3,84
kabeljauw II	—	3,79
kabeljauw I	—	3,28
schol IV	—	2,05
schol III	—	2,60
schol II	—	3,05
schol I	—	2,46
wijting dicht	2,11	1,75
wijting gestript	—	1,84

17.350 PK NEDERLANDSE VANGSTKAPACITEIT INGEZET OP AMERIKAANSE MAKREEL

Opnieuw gaan Nederlandse diepvriestrawlers zich in de wateren van de Verenigde Staten inzetten op de makreelvangst.

Het is een experimentele visserij die gesteund wordt met subsidies door de Commissie te Brussel en door de Nederlandse regering zelf. De makreelkwota in de Gemeenschapswateren zijn inderdaad te klein om dergelijke reuzetrawlers hier aan hun trekken te laten komen. In feite kunnen we dus zeggen dat het om makreelcampagnes gaat voor de kusten van de Verenigde Staten, kant Atlantische Oceaan. De vaartuigen zullen wel een paar maanden wegzitten.

Vier moderne treilers worden ingezet waarvan twee zeer moderne onder meer de KW 174 „Dirk Dirk” van de rederij Parlevliet en Van der Plas gebouwd in 1983, met een brutotonnemaat van 3.019 en uitgerust met een hoofdmotor van 4.350 pk. Daarnaast de eveneens ultramoderne SCH 24 „Zeeland” van de rederij W. Van der Zwan en Jaczon. Verder de kleinere maar moderne hekiepvriestrelers „Cornelis Vrolijk” van 956 Brt uitgerust met een hoofdmotor van 3.600 pk en de SCH 303 „Ariadne” eveneens zoals de „Cornelis Vrolijk” uit 1981, met een brutotonnage van 1.064 en uitgerust met een hoofdmotor van 3.600 pk.

Samen toch het indrukwekkend totaal van 17.350 pk voor een totaal van 8.152 Brt. De uiterst moderne trawlers „Dirk-Dirk” en „Zeeland” kunnen per 24 uur meer dan 150 ton makreel invriezen.

Vorig jaar werd een overeenkomst bereikt waarbij Nederland 10.000 ton makreel mag komen wegvissen op voorwaarde dat zij eveneens 10 duizend ton overnemen van de Amerikaanse makreelkotters. Voor de Nederlandse diepvriestrelers zeker geen probleem, integendeel.

Jammer voor de ingezette trawlers is wel het feit dat men de Amerikaanse havens en akkommodaties niet mag gebruiken om de diepgevroren en in karton verpakte makreel van uit de Verenigde Staten naar de landen van bestemming te stu-

ren, dit vanwege de overdreven U.S.A. beschermende maatregelen ten voordele van de eigen bedrijven. Men heeft het dan wel geprobeerd in Canadese havens, maar deze waren niet voldoende uitgerust om dergelijke diepvrieshoeveelheden te ontvangen en te verzorgen.

De betrokken rederijen hebben het dan ook maar over een andere boeg gegooid en zullen dan zelf de vangsten in Nederland aan wal brengen. Een oplossing ter zake ware dan ook het inzetten van koelschepen die de diepgevroren makreel, hetzij naat Nederland brengen, hetzij eventueel rechtstreeks naar een land van bestemming, zoals bv. Nigeria voor zover dit land over voldoende buitenlandse deviezen zou beschikken om een contingent diepvriesmakreel te kunnen afnemen.

Het is duidelijk dat het rechtstreeks invriezen van de makreel aan boord van de trawlers een waarborg is voor de versheid en de kwaliteit van de vis, vooral mede vanwege de hygiënische mechanische behandeling.

Vorig jaar moest de Nederlandse diepvriesvloot op een bepaald ogenblik de makreelvisserij stil leggen vanwege het overschrijden van de toegelaten kwota, zodat men de visserij voor de Amerikaanse kusten, ter hoogte van de Staat New-York, de kansen om stil te moeten gaan liggen kleiner acht. Om eenzelfde reden, vanwege het tekort aan kwota heeft de rederij Cornelis Vrolijk zich reeds genoopt gezien om een paar eenheden aan de zeer grote bekende Britse rederij J. Marr en Zoon te verkopen. De diep gevroren producten van deze beide schepen worden echter in Nederland aan wal gebracht omdat er in Hull noch in Grimsby voldoende faciliteiten voorhanden zijn om deze diep gevroren makreel op te vangen. Anderzijds is er nog altijd een Nederlandse bemanning aan boord van beide schepen, zodat de transfert van de beide schepen ook wel mag aanzien worden als het klassiek achterpoortje om toch nog te kunnen vissen, maar dan op het Britse makreelkwotum.

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

MISLEIDENDE VOORLICHTING VANWEGE DE NEDERLANDSE „VISSERIJ-UITGAVE”

In haar artikel „Belgen toveren haring tot gul” heeft in Nederland, het vakblad voor de visserij, namelijk de uitgave „Visserij”, het zogezegd officieel inlichtingsblad, gemeend de Belgische vissers en overheid te moeten beschuldigen van bedrog en dit aan de hand van een artikel met foto verschenen in het Belgisch Visserijblad.

We zouden zelfs mogen gewagen van een gemeendheid, want ze gebruiken dit terzelfdertijd om de handelingen van onze visserij verdacht te maken met de mededeling dat in het vervolg de Hollandse kabeljauwvissers in de naaste toekomst de verrichtingen van hun Belgische kollegas met ogen als steeltjes zullen bekijken. Inderdaad het Belgisch Visserijblad had het over het lossen van de haring van een Belgisch span, de N.708 en N.709, in een rekordtempo, dank zij de inzet van mechanische losbanden. Zoals nog voorkomt, en ook wel in het in dit bericht kwalijk riekend artikel van „Visserij”, heeft het Belgisch Visserijblad om zijn artikel te illustreren, een archiefphoto gebruikt, namelijk de foto genomen van de losband toen deze voor de eerste maal ingezet werd om vis te lossen, namelijk om gul te lossen die dus geen haring was. Ook „Visserij” gebruikt van tijd tot tijd archiefphoto's, zoals bv. bij het vergaan van schepen, verkoop van tweedehandse vaartuigen aan het buitenland, rekordopbrengsten en zo meer. Voor „Visserij” met een weinig goede wil had men gemakkelijk deze bedenkning kunnen maken. Aan zijn eigen zelf kent men echter de ganse wereld. Waarschijnlijk dacht „Visserij” hierbij aan de makreel-horsmakreelhistorie waar de zaak echter onomstotelijk vast stond, vermits het EEG-Inspecteurs waren die de vaststelling deden van het omtoveren van Nederlandse makreel in horsmakreel. Voor „Visserij” past dus zeker wel het spreekwoord, dat men in het huis van de gehangene niet van het koord spreekt. Men verslijt de Belgen nog al eens voor dom maar dat het zover is dat men een plaatje zou meegeven van het lossen van gul, wanneer men haring zou bedoelen, daar gaat het „heilig boontje Visserij” nu toch te ver. We zouden „Visserij” in „grijs-sop” kunnen wassen, met

inbegrip van de A.I.D., de Nederlandse afslagen en overheidsdiensten en daarvoor zou nog niet eens een plaatje voor nodig zijn. Wat meer is, zouden we nog niet eens moeten bang zijn om in dit verband door „Visserij” terecht gewezen te worden, zoals wij „Visserij” hier met haar kwalijk riekend artikel, terecht wijzen.

Erg is daarbij, dat we overtuigd zijn dat „Visserij” wel weet of wist dat het hier om een toeval gaat of ging, kwestie van het archiefplaatje en dat het nooit geprobeerd heeft, vooraleer verdacht te spuien, om de zaak eens van naderbij te onderzoeken. Ook de Belgische Overheid wordt hierdoor betrokken, minstens het toezicht in de Oostendse vismijn, de afslag en de vismijndirectie. We zouden hier nu een „revanche” kunnen nemen door de overheid te overtuigen, geen kabeljauwkwotum meer aan de in moeilijkheden verkerende Nederlandse rondvisser af te staan. We zijn echter niet zo als „Visserij” en we dringen zelfs bij onze overheid aan, indien het geval zich nogmaals mocht voordoen, weerom onze noorderburen te gaan helpen, vermits wij ons kabeljauwkwotum voor het ogenblik nog altijd niet aankunnen. Dit laatste is weerom een reden dat we geen noodzaak hebben om kabeljauw (gul) te moeten gaan omtoveren in haring.

Gemeen dus vanwege „Visserij” waar ze de Nederlandse gullenvissers gaan opstoken om van hun Belgische kollegas wat te komen leren. Met daarbij nog een „link” naar de 80.000 ton haring waarover de Nederlandse vissers beschikken en die aldus voor een goed deel dank zij de richtlijnen en de kennis van de Belgische gullenvisser zou kunnen omgetoverd worden in haring of makreel of horsmakreel of blauwe wijting, al naar gelang van de schikbaarheid.

We kunnen besluiten met „Visserij” mede te geven, dat men NIET BESCHULDIGT wanneer men niet zeker is van zijn zaak. En als „Visserij” soms niet zou weten dat men, bij gelegenheid gebruik maakt van archiefphoto's, dan is het nog hopelozener dan wij dachten.



„UK.89” GEZONKEN NA SPANVISSERIJ BIJ KRACHT 8

Op vrijdag 8 februari is de UK.89 „Joos-Johannes” een motorkotter van 78 Brt, gebouwd in 1967 en uitgerust met een Deutz-motor van 450 p.k., na een vergeefse opsleping door zijn spanmaat, op een dertigtal mijl uit de Nederlandse kust gezonken.

De UK.89 was in span aan het vissen op haring, samen met de UK.215 en dit bij kracht 8, waarvoor velen toch wel zouden bedanken. Maar de Nederlandse vissers zijn nu eenmaal uit zeer hard hout gesneden.

Na een vruchtbare visserij werd naar de thuishaven opgestoomd, de UK.215 voorop. Op deze terugreis sloeg de motor van de „Joos-Johannes” plots af en kon de bemanning deze niet meer op gang krijgen.

Tevens werd er indringend water vastgesteld in het vaarttuig. Over de radio werd de spanmaat verwittigd die de UK.89 op sleep nam.

Alles weer er op dat men de thuishaven zou halen, toen het opgesleepte vaarttuig plots zodanig slagzij begon te maken dat de schipper het nodig achtte om met zijn bemanning over te stappen op de UK.215 terwijl er noodberichten uitgestuurd werden waardoor enkele sleepboten met volle kracht naar de plaats van het onheil kwamen opstomen.

Voor deze sleepboten zou het inderdaad een redding van het vaarttuig kunnen betekenen wanneer zij er zouden in slagen de UK.89 binnen te brengen en dat zou dan wel een rekening van miljoen B.Fr. betekend hebben.

Zover kwam het echter niet en nadat het water over het achterdek begon te spoelen duurde het niet lang meer dat de „Joos Johannes” in het water verdween.

In elk geval was het reeds een prestatie om in dergelijk zwaar weder, zonder ongevallen te zijn kunnen overstappen op de spanmaat. Met de ondergang van de UK.89 ging eveneens al het persoonlijk bezit van de bemanningsleden verloren.



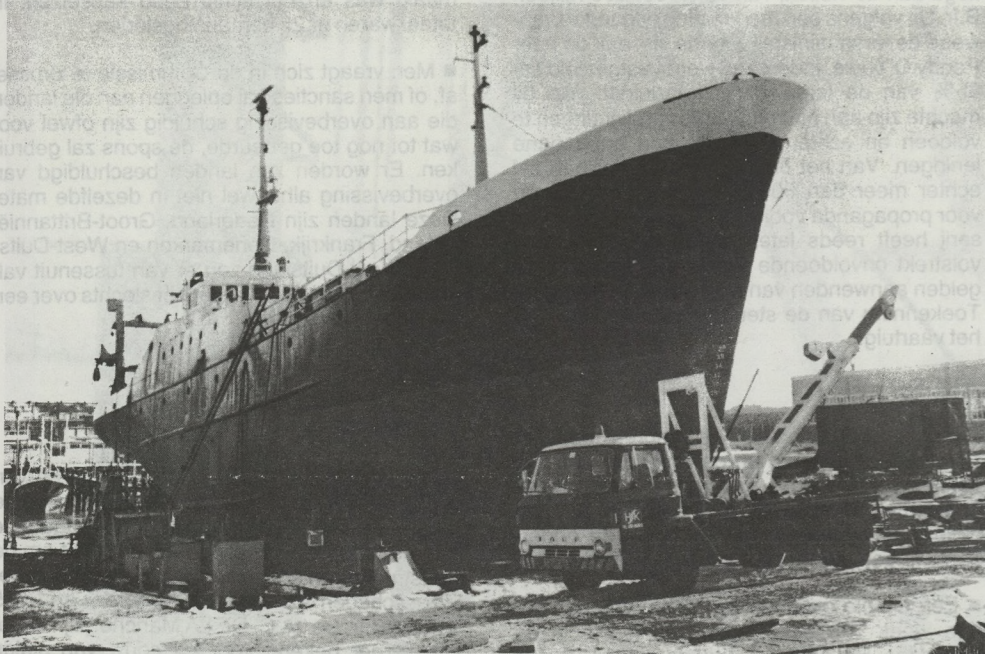
Aan onze Nederlandse collega „Stuurboord-Visserij-Editie” ontlenuen we hierbijaande foto van de UK.89. (Stuurboord-Visserij-Editie, antwoordnummer 1822, URK-Nederland).

DERDE NEDERLANDSE „JACZON-TREILER" AAN NIGERIA VERKOCHT

Thans wordt de derde motorhektrailer van de Nederlandse rederij „Jaczon en Haringhandel B.V." op een Scheveningse Werf klaar gemaakt om aan Nigeria verkocht te worden.

Het gaat om de SCH.120 „Poseidon", een motorhektrailer van 450 Brt van 1972, uitgerust met een motor van 2.000 p.k.

Eerder werden reeds twee motorhektrailers van dezelfde klasse aan Nigeria overgemaakt, nl. de SCH.118 „Prins Claus der Nederlanden", bouwjaar 1971 eveneens van 450 Brt en uitgerust met een motor van 2.000 p.k. en verder de SCH.23 „Jacob van der Zwan" eveneens van dezelfde klasse.



De SCH.120 die in Scheveningen klaar wordt gemaakt voor de overdracht aan een Nigeriaanse rederij. Foto uit de Nederlandse „Stuurboord Visserij-Editie", antwoordnummer 1822, 8300 Urk.

Een beestje van 90.000 fr. ...



In de Rijksvishal van IJmuiden was vorige week een steur te bekijken met een gewicht van ruim honderd kilo en een lengte van 2,6 meter. Het dier was door vishandelaar Karel Hoeve geïmporteerd uit Bulgarije in opdracht van groothandelaars. Het werd via de luchthaven Schiphol in Nederland aangeland. Bij verkoop in de vismijn werd een opbrengst van 5.000 gulden gehaald, zegmaar 90.000 fr. in onze munt. De prijs werd vooral bepaald door de aanwezigheid van de kuit in de steur waarvan kaviaar, een exclusieve lekkernij, wordt gemaakt. Toch is de lengte van de steur waarvan sprake nog geen uitzondering. In de Zwarte Zee zijn immers exemplaren te vinden met een lengte van liefst zes meter tussen kop en staart. Bovenstaand de in IJmuiden verkochte steur met vishandelaar Karel Hoeve.

Dit waren natuurlijk in Nederlandse ogen, schepen die reeds voorbijgestreefd waren, vooral dan wat de invriescapaciteit per etmaal betreft.

We moeten betrokken rederij wel toegeven dat ze er goed aan doet voortdurend te vernieuwen wil men niet veroordeeld worden om aan de kant te gaan liggen.

Dit is iets wat men in andere landen, onder meer bij ons, heel wat moeilijker begrijpt. Nochtans is stil blijven staan inderdaad achteruit gaan, vooral gegeven zijnde het ondertussen in toepassing gebracht gesofistikeerd materiaal.

Wijzelf geven grif toe dat we op dit gebied nog wel te leren hebben van onze noorderburen en daarom verheugt het ons dat in de laatste tijd één en ander, ook bij ons aan het veranderen is en onze nieuwbouw nu ook begint terug te grijpen tot de vele gesofistikeerde snufjes en de laatste moderne toepassingen, zoals vissortermachines, scherfijsmachines, enz...

„Fas ab hoste doceri", het is goed van je concurrenten (met kleine ombuiging van de juiste vertaling) te leren. Maar ook wij zullen hiermede te snel aan het verzadigingspunt komen, namelijk de verhouding tussen wat onze kwota ons bieden en wat onze vangstcapaciteit aan het worden is.

SCHIPPERS!

Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.

Russische ijsbreker snelt dolfijnen ter hulp

Volgens het Russisch persbureau Tass is zeer onlangs een Russische ijsbreker inderhaast uitgevaren nadat een school van nagenoeg duizend dolfijnen in moeilijkheden was geraakt in de Beringstraat.

Volgens de regeringskrant „Izvestia" waren de dolfijnen in het ijs vast gekomen en dreigden een zekere dood te sterven.

Dat gebeurde nadat de dolfijnen een grote school prooivissen waren achterna gezwommen tot in de ondiepe wateren van de Straat van Senjavin.

Plots stak echter een felle wind op waardoor het ijs naar de voornoemde Straat werd gedreven en waardoor de school dolfijnen de weg naar de open zee werd afgesneden.

Na een moeizame actie slaagde de Russische ijsbreker er in de weg naar de open zee vrij te maken en de dolfijnen van een gewisse dood te redden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIË

■ Binnen een paar weken zal de Schotse Visserij-industrie een door haar gecharterd visserij-vaartuig uitzenden om op dezelfde gronden, terzelfdertijd als de Deense industriële kevervissers, aan kevervisserij te doen. Dit alles is een gevolg van het, door de EEG, optrekken van het toegelaten ten honderd aan bijvangst van vissoorten voor menselijk verbruik zoals wijting, gul, schelvis, om de voornaamste maar te noemen. Denemarken heeft kunnen bereiken dat het ten honderd aan bijvangst mocht opgetrokken worden van 10 tot 18%. Hiertegen rees er vooral veel protest vanwege de Schotse producentenorganisaties en redersfederaties. Kevervisserij geschiedt voor vismeeldoelinden en gebeurt met kleinmazige netten (16 mm.). Aldus wordt ook heel wat kleine, voor menselijk verbruik bestemde vis, uitgeroeid. Aan boord van het gecharterd vaartuig zal nagegaan worden wat de verhouding in werkelijkheid is van vissoorten bestemd voor menselijk verbruik ten overstaan van de kever.

■ In de Britse vakbladen maakt men nog altijd een grote zaak van de overbevissing door Nederlandse treilers aan makreelevangsten. De Nederlanders mochten 35.000 ton vissen en zouden volgens de Britse vakbladpers meer dan 43.000 ton overbevist hebben. Men dreef het zelfs zover dat men voor 40.000 ton overbeviste makreel de EEG-uitvoerpremie aanvroeg. De overbevissing werd door de eigen Brusselse Commissiecijfers vastgesteld.

■ Ook in Groot-Brittannië is reeds een vangststop uitgevaardigd voor Britse vissers op tong in het ICES-gebied VII f. Het gaat hier in feite niet om het bereiken of overschrijden van het toegelaten tongenkwtum, maar om reden dat in feite te veel tong gevangen wordt zodanig dat men hier een spreiding wenst op te leggen om te voorkomen dat te vroeg in het jaar een definitieve en volledige vangststop zou moeten aangekondigd worden. Het zijn vooral vaartuigen uit het Engelse Brixham en Newlyn die hierdoor getroffen worden.

■ De Britse regering heeft een bouworder uitgevaardigd voor een nieuw visserijwachtschip dat eveneens dienst zal doen voor onderzoeken ten voordele van de bescherming van het leefmilieu op de zeeën. Het wordt een vaartuig van 1.300 Brt van 53 meter lang dat iets over de 500 miljoen B.fr. zal kosten. Er is akkomodatie aan boord voorzien voor 6 vorsers die de beschikking zullen hebben over laboratoria. Men schat dat het vaartuig klaar zal zijn tegen eind 1986.

■ De Britse staatssecretaris voor de visserij, Mac Gregor, wenst dat in het vervolg zware boetes zouden opgelegd worden aan de landen-lidstaten waarvan de vissers de kwota overschreden hebben. Hij verwees hierbij onder meer naar de grote Nederlandse hekdiepvriestrawlers en naar het omtoveren van door Nederlandse vaartuigen gevangen makreel in horsmakreel, dit door EEG-inspecteurs vastgesteld zijnde.

IERLAND

■ Door de Ierse regering werd een steun toegezegd aan de visserij van ongeveer 200 miljoen B.fr. Dit volgens een mededeling uitgaande vanwege de Ierse minister voor de visserij, de heer Paddy O'Toole. Inderdaad werd vastgesteld dat 85% van de Ierse vissersvaartuigen niet bij machte zijn aan hun financiële verplichtingen te voldoen en achter staan op hun aangegane leningen. Van het bedrag van 200 miljoen zal echter meer dan 60 miljoen besteed worden voor propaganda voor meer visverbruik. De visserij heeft reeds laten weten dat deze hulp volstrekt onvoldoende is. De overheid zou de gelden aanwenden van achterstallige leningen. Toekenning van de steun volgens grootte van het vaartuig.

ALLERLEI

■ Einde maart zullen nieuwe besprekingen met Noorwegen aangevat worden over de verdeling van de vangstkquota haring in de Noordzee. Zoals men weet kwam het nog niet tot een definitieve overeenkomst en lopen de onderhandelingen eerder zeer moeilijk en stroef.

■ Eén enkele overlevende bij het vergaan vorige week van een Pools vrachtschip in de Noordzee. Het gaat hier over de Poolse „Busko Zdroj”. Het vaartuig die een lading staal ver-

voerde van Oslo naar het Noord-Afrikaanse Ceuta verdween in een kwartier tijd in de diepte, als gevolg van een deklading die slecht vastgemaakt was en het schip deed kapseizen. In totaal waren er 25 bemanningsleden.

■ Men vraagt zich in de Commissie te Brussel af, of men sancties zal opleggen aan die landen die aan overbevissing schuldig zijn ofwel voor wat tot nog toe gebeurde, de spons zal gebruiken. Er worden zes landen beschuldigd van overbevissing alhoewel niet in dezelfde mate. Deze landen zijn Nederland, Groot-Brittannië, Ierland, Frankrijk, Denemarken en West-Duitsland. West-Duitsland zou er van tussenuit vallen. Wat België betreft gaat het slechts over een beperkte overtreding.

FRANKRIJK

■ De „Ateliers et Chantiers de la Manche” van het Franse Dieppe hebben weten beslag te leggen op een belangrijk bouworder uitgaande van de Indonesische regering. Het gaat om de constructie van drie oceanografische onderzoeksschepen voor een totale waarde van 1,625 miljard B.fr. De „A.C. DE LA MANCHE” zijn onder meer zeer bekend voor de bouw van stalen vissersvaartuigen.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &
ZOON**

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN

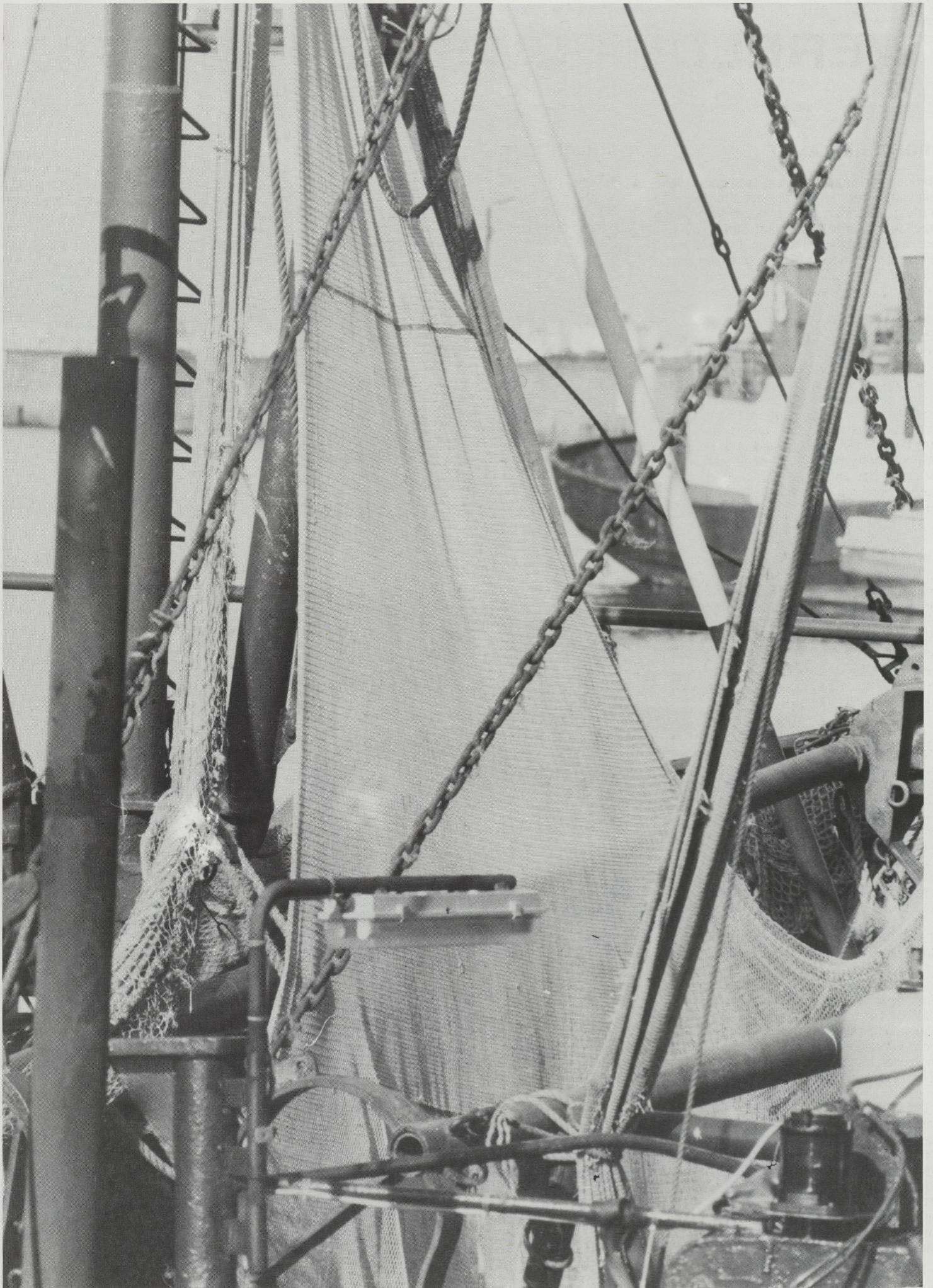


Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)



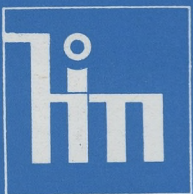


HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

