



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 5 AUGUSTUS 1983 - NR. 28



BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

VRIJDAG 5 AUGUSTUS 1983 – NR. 28

100 MANDEN GUL, KABELJAUW EN SCHELVIS EERST AFGEKEURD EN NADIEN GEDEELTELIJK GOEDGEKEURD!

IS DAT NOG VISKEURING? ZIJN REDERS DAN TOTAAL WEERLOOS?

Toen we maandagmorgen 25 juli door de vrouw van een reder om raad en hulp werden verzocht, omdat van het vaartuig van haar man zo maar ineens om 7 uur, 100 bennen gul, kabeljauw en schelvissoorten naar de vismeel werden verwezen, zijnde niet geschikt voor het menselijk verbruik, waren we ten zeerste verbaasd omtrent de triestige rol welke hier door de Rederscentrale gespeeld werd, waar een dikbetaalde directeur zich niet laat zien en een bediende zich eenvoudig, voor redenen door iedereen gekend, van het zaakje niets aantrok, in zoverre dat na veel geharrewar voorzitter Pintelon, als reder die ook een schip ter markt had, zich nog met de zaak bemoeide.

Wat verleden maandag 25 juli in de visafslag van Oostende is gebeurd, bewijst andermaal dat de schippers en reders, voor wat de keuring van de vis betreft, totaal aan de willekeur van de keurders overgeleverd zijn, hoe mooi ook het, in de wet ingebouwd verweer moge blijken en in acht nemend dat de directie van de Rederscentrale bij geschillen de leden aan de willekeur overlaat van beslissingen die niet altijd vrij te pleiten zijn van juist inzicht.

Om tot de feiten te komen, werden vorige week maandag van een reder 104 bennen vis afgekeurd, voornamelijk kleine gul en kleine schelvis (totten). Niettegenstaande het protest van betrokken reder en schipper werd deze partij uit de markt genomen. Het enige wat de reder kon bereiken was, dat de vis voorlopig niet vernietigd werd door het begieten met een speciaal produkt.

Door het K.B. van 26/3/82 werd na het art. 50 van het K.B. van 30/4/76 een art. 50 bis ingevoerd, onder meer behelzende dat, in het bijzonder, het toezicht door de aangewezen dierenarts de verplichting inhoudt:

- 1) aanwezig te zijn bij de in ontvangstneming van de vis en de controle uit te oefenen op de aangevoerde waar en hun herkomst.
- 2) controle uit te oefenen op het be- en/of verwerken van de vis.
- 3) de nodige monsters te nemen ten einde eventueel een laboratoriumonderzoek te doen instellen.
- 4) de vis ongeschikt voor menselijke consumptie te verklaren en in beslag te nemen indien de sanitaire deugdelijkheid, de versheid, de gaafheid en de temperatuur van de vis niet meer voldoende zijn.

Indien de eigenaar van de vis zich met de beslissing van de toezichthoudende dierenarts niet akkoord kan verklaren, **beschikt hij over een termijn van 12 uur om hiertegen verzet aan te**

tekenen. In dit geval laat hij op eigen kosten een tegenonderzoek verrichten door een dierenarts, door hem gekozen onder de door de regering aangenomen dierenartsen. Indien de bevindingen van de keurder en de tegenkeurder niet dezelfde zijn, geeft deze laatste schriftelijk zijn, met reden omkleed advies, en vraagt dringend tussenkomst van de Inspecteur van de Vleeshandel van het ambtsgebied of van zijn afgevaardigde. **Diens beslissing is niet voor be- roep vatbaar.**

Dit alles is mooie theorie voor een zeer bederfelijke waar als vis op een ogenblik en in een vismijn waar de warmtegraad 20 tekende.

Verweermiddelen voor de reder:

Volgens art. 50 bis beschikt de reder over een termijn van 12 uur om verzet aan te tekenen tegen het ongeschikt verklaren voor menselijk verbruik van de vis. Tussen theorie en werkelijkheid gaapt er echter een grote afgrond. Een reder en/of schipper is zeker geen bureaукраat en we mogen gerust verklaren dat zij in dergelijke zaken volledig onwennig en hulpeloos staan. Maar zelfs indien zij toch hun rechten wensen te laten vervolgen, dan nog is dit kwasi niet uitvoerbaar.

(Vervolg op blz. 2)



Inderdaad! Waar de directeur van de Rederscentrale zich in dergelijke gevallen niet laat zien en zijn afgevaardigde voor andere redenen, geen raad kan geven of tussenkomen, kwam de reder hulp en raad vragen bij ons.

Door hem dus verwittigd over het in beslag nemen van betrokken vis, hebben wij gepoogd een tegenekspert aan te stellen. We hebben met verscheidene dierenartsen telefonisch trachten contact te nemen waarvan de meeste niet thuis waren, een paar niet onmiddellijk beschikbaar en een paar bedankten omdat zij onwennig waren wat de expertise van vis betreft en ten slotte één bereid gevonden werd om toch naar de vismijn te komen. Welnu ook deze heer heeft zich waarschijnlijk naderhand bezind en is niet verschenen zonder zelfs iets te melden. We klagen deze toestand aan, die in feite de visser overlevert aan de willekeur van de officiële viskeurder. We klagen hierbij **in het bijzonder de grote nalatigheid aan van de Rederscentrale** die, voor dergelijke eventualiteiten, reeds lang een stevige verweersorganisatie had dienen op te bouwen door een overeenkomst met een paar dierenartsen die zich bereid zouden verklaard hebben voor tegenekspertisen beschikbaar te zijn. Ook door de Rederscentrale werd hier in feite de reder aan zijn lot overgelaten niet tegenstaande zijn dure cotisaties. De tussenkomst die onze reder ter plaatse kreeg, namelijk het helpen overtuigen van de viskeurder om de bennen vis terug uit te zoeken en de, in de ogen van de officiële viskeurder, eventueel voor menselijk verbruik geschikte vis toch tot de afslag toe te laten, kunnen we van de zijde van de Rederscentrale niet als een werkelijke bijstand aanzien, des te meer daar dit dan nog gebeurde onder druk van de betrokken reder zelf en dank zij tenslotte de persoonlijke tussenkomst van voorzitter Pintelon.

Toch geschikt voor menselijk gebruik?

Het is tekenend dat, na het hersorteren van de vis, er plots op 60 bennen hergesorteerde kleine gul er toen nog 25 bennen vis geschikt bevonden werd voor menselijk verbruik en dit met een reeds zeer vooringenomen keurder, die het werkelijk op de heupen had omdat men zijn autoriteit in kennis van de vis durfde betwisten! De vraag mag dus werkelijk gesteld worden, hoeveel meer vis nog voor verbruik geschikt zou geweest zijn zonder een vooringenomen keurder en in het bijzonder aan de hand van een tegenekspertise? Anderzijds weigerde de keurder een hersortering van de schelvissoorten toe te staan.

De 25 bennen die terug in de markt kwamen, kregen vanwege de handel praktisch dezelfde afslagprijzen als de vis van de andere schepen, namelijk van 1430 tot 1500 fr. tegenover 1480 tot 1520 fr. per 50 kg en dit niettegenstaande elke koper wist, dat het aanvankelijk om afgekeurde vis ging. We zijn overtuigd dat de beste keurders nog altijd de kopers zijn, die over tientallen jaren lange ervaring beschikken. Men mag het dan ook als een waarheid als een klok aan nemen, dat de kopers geen evenwaardige prijs zouden geven voor twijfelachtige vis wat de kwaliteit betreft. Ten slotte werden toch 79 bennen kleine gul en schelvissoorten afgekeurd, waarvoor de reder een aalmoes ontving, namelijk 1,70 fr. het kg of 85 fr. de ben.

Hoe dient de keuring te gebeuren?

We zouden ons ook wel kunnen afvragen, aan de hand van het voorval van maandag 25 juli en

aan de hand van vroegere gevallen, hoe de keuring in feite dient te gebeuren? Het bewijs werd nu geleverd dat er, zelfs in de ogen van de officiële keurder, minstens 25 bennen op 60 bennen vis ten onrechte als ongeschikt werden afgekeurd, om enkele uren later terug geschikt bevonden te worden. Dat is in elk geval ernstig en onmogelijk aanvaardbaar. De vraag stelt zich dan ook of de keurder een ben vis zo maar mag afkeuren omdat er eventueel een paar specimen in deze ben niet totaal voldoen aan de eisen die de keurder voor **zichzelf** stelt. De vraag stelt zich dan onmiddellijk ook, of het de ben vis is, die de keurder afkeurt of de vis zelf, namelijk die specimen die werkelijk ongeschikt blijken te zijn voor verbruik? We menen dat hierin ook zeker klaarheid zou dienen te komen. In elk geval is het onaanvaardbaar dat de viskeurder eerst weigerde de bennen vis te laten hersorteren om daarna toe te geven. Dat hij hierin mis was, bewijst het feit, dat toch nog een partij vis, en deze maal bijzonder kritisch bekeken vanwege de keurder, goed bevonden werd voor menselijk verbruik. Het is duidelijk dat hierin meer klaarheid dient te komen en de rechten van de reder meer beschreven, vooral wat het hersorteren betreft. We zijn de mening toegedaan dat de keurder zich hiertegen in feite niet zou verzetten.

De tegenekspertise:

We hebben ook onze twijfels voor wat de waarde van de tegenekspertise betreft. Zelfs indien de tegenekspertise vlot gebeurt, dan zit men nog altijd opgescheept met het uiteindelijk verdikt van de Inspecteur van de Vleeshandel of diens afgevaardigde, die de onmiddellijke overste is van de officiële viskeurder. We menen dat hierbij, ongewild of onbewust, er toch een neiging zal aanwezig zijn om de eigen viskeuringsdienst waarvan de Inspecteur hoofd van dienst is, zomaar niet in het ongelijk te stellen en hiervoor een brevet van onbekwaamheid te bezorgen. We menen dat de wet hierin een leemte vertoont en dat er een dierenarts zou moeten aangeduid worden in gemeen overleg tussen partijen, of geput uit een lijst die neergelegd is, hetzij bij de rechtbank hetzij in overeenstemming met betrokken partijen.

Anderzijds moeten we ook schrijven, dat de vele uren die intussen voorbijgaan tot de tijd komt voor tegenekspertisen, en voor de uiteindelijke laatste expertise, de vis niet beter zullen maken, vooral wat de temperatuur aangaat. In dit verband wijzen wij op het totaal afwezig zijn, of niet-beschikbaar zijn van koelkamers om de, voorlopig in beslag genomen vis, koel te bewaren. Wie is hiervoor verantwoordelijk en wie neemt in dit geval zijn verantwoordelijkheid op? En wat heeft de stad Oostende al gedaan niettegenstaande alle voorstellen om de haringhalle tot koelruimte om te schakelen? Niets!!

En wat het afkeuren van de vis betreft omdat het vlees niet stevig genoeg is, zoals zich reeds zou hebben voorgedaan, is deze vis nog altijd heel goed geschikt voor vissalade en andere bereidingen, omdat het tekort aan stevigheid in bepaalde gevallen niets afdoet aan de versheid, noch aan de sanitaire deugdelijkheid. Wij zijn dan ook overtuigd dat de wet op de viskeuring wel dringend aan aanpassingen toe is, namelijk deze die gebleken zijn uit de praktijk.

Besluit

Er dient dus dringend:

1) een verweersorganisatie opgebouwd voor de reder, die aldus **onmiddellijk** beroep zou kunnen doen op tegeneksperten die voorafgaandelijk bereid gevonden werden in dergelijke gevallen automatisch tussen te komen.

2) er zou moeten nagegaan worden of bepaalde rechten, zoals ondermeer het verzoek om hersortering, kunnen ingeroepen worden door de getroffen reder, en zoniet, zou er onmiddellijk werk moeten gemaakt worden om dit recht toe te kennen.

3) er moet nagegaan worden of de inbeslaggenomen vis, ergens niet in koelkamers kan opgeslagen worden, desnoods in overeenkomst met het privaat initiatief, om kwaliteitsvermindering zoveel mogelijk tegen te gaan.

4) er moet bij de bevoegde overheid aangedrongen worden opdat diegene die in laatste instantie moet beslissen, dit thans de onmiddellijke overste van de viskeurder zijnde namelijk de Inspecteur van de Vleeshandel, zou aangeduid worden uit een lijst van dierenartsen neergelegd op de griffie van de rechtbank of erkend door de rechtbank. Dus een neutrale dierenarts.

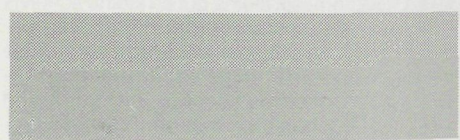
5) voor wat de keuring betreft, zou de keurder eerst de vis van die schepen dienen te keuren waarvan hij meent, dat er zou kunnen aanleiding bestaan tot ongeschikt verklaren van de vis. Aldus zou er veel tijd gewonnen worden om de procedure van de tegenekspertise op gang te brengen en zou de vis minder te lijden hebben vanwege de lange wachtbeurten.

Tenslotte is het een feit dat het gemeentebestuur van Oostende altijd pocht met de woorden: „Oostende Eurovissershaven”. Dat men hier niets doet om dit werkelijkheid te doen worden, is een feit.

De vismijn is 50 jaar geleden gebouwd en dient zoals in andere landen zoniet geheel, dan toch gedeeltelijk als koelruimte omgebouwd. Hiervoor bestaan Europese toelagen.

Wat heeft de stad Oostende al in die richting gedaan voor de vissershaven van Oostende die in Europa ook centraal gelegen is en vóór de oorlog vooral een exportcentrum voor vis was naar Frankrijk, Italië en Zwitserland? Graag zagen we die delicate vraag eens beantwoord.

Tenslotte menen we onze schippers er te moeten op wijzen, dat ze met alle mogelijke middelen hun aangevoerde waar moeten verzorgen en dat er ook voor de modernisering van onze vloot in dat opzicht nog veel te doen is. Maar als de verantwoordelijke overheid en hun eigen organisatie daarop niet aansturen, hoe wil je dan van hen die 14 nachten op zee zwalpen nog meer verlangen?



WIJZIGING K.B. BRANDSTOFBESPARING ZEEVISSERIJ

In het Staatsblad van 15/7/83 verscheen een K.B. van 1/7/80 tot wijziging van het K.B. van 26/2/81 houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing in de sector van de zeevisserij, luidende:

art. 1: In het art. 14 bis, ingevolge in het K.B. van 26/2/81 houdende maatregelen ter bevordering van de brandstofbesparing, bij het K.B. van 10/6/82 wordt het 3de lid vervangen door volgende bepalingen:

„Enkel de investeringen uitgevoerd tussen 1 jan. 1980 en 31 dec. '85 komen voor tussenkomst in aanmerking. De aanvraag van de tussenkomst dient ingediend te worden vóór 31 juli 1985.

VERANDERINGEN in „Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen” Maand: JUNI 1983

Verandering van eigendom.

Z.483 „CAROLINA” - Eigendom: VLIETINCK
René, Pannestraat, 237, 8390 KNOCKE-
HEIST, tel. 050/41.33.34.

Zeebrief: 29.6.1983.

TIJDSCHRIFTEN

Buiten de boeken en tijdschriften, bij onze drukkerij ter beschikking, en waarover we het op een ander plaats hebben, is ook het trimestriële bulletin „Ibis Tros”, uitgegeven door Cyriel Vantorre, wonende Lippenslaan 348, 8300 Knokke-Heist, verschenen met artikels over „Patrispoortje”, „Het lied van de baren” en natuurlijk het „Opstel van Kajivakske”

BRIEVENBUS – BRIEVENBUS

SLOOPPREMIES VOOR BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN

Mijnheer,

Daar er opnieuw allerlei praatjes omtrent het verlenen van slooppremies rondgestrooid worden, hadden we graag van U de juiste toestand geweten en wat er ons eventueel te doen staat.

Antwoord

De aandacht van onze reders dient erop gevestigd dat er verschillende koninklijke besluiten hieromtrent verschenen zijn. Het laatste dateert van 21 december 1982 en is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 31 december 1982.

Rekening houdend met het K.B. van 29/11/61, gewijzigd bij K.B. van 5/8/1968 en dat van 21 december 1982, dient hiernavermelde in acht genomen:

1. Het te slopen vaartuig moet tenminste 20 jaar oud zijn ofwel als niet renderend erkend worden. Niet renderend zijn wil zeggen, dat het vaartuig niet voldoende opbrengt en dat de investeringen die zouden vereist zijn om betere resultaten te bereiken, economisch niet verantwoord zijn. Het volstaat echter niet dat een schip dat minder dan 20 jaar oud is, slechte besommingen maakt of dat de reder verliezen boekt, om automatisch de slooppremie te bekomen. Er moet werkelijk kunnen bewezen worden, dat het schip niet renderend is, door zijn opvatting, tegenslagen, enz. Een minder goed beheer van een schip kan dus zeker nooit worden ingeroepen.
2. Op het ogenblik dat de slooppremie aangevraagd wordt, moeten de aanvrager of aanvragers ten minste gedurende de vijf jaren die dat ogenblik voorafgaan, eigenaar of eigenaars geweest zijn van het betrokken vaartuig (eventueel erfenis inbegrepen). Er bestaat ook mogelijkheid, binnen zekere voorwaarden, van inbreng van het te slopen vaartuig in een vennootschap.
3. De **aanvragers van de slooppremie moeten het betrokken vaartuig door een nieuw gebouwd schip vervangen**
4. De premie mag niet meer bedragen dan 30.000 frank per brutoton van het gesloopte vaartuig.
5. De slooppremie mag niet lager zijn, dan die welke verschuldigd is voor een vaartuig

met een brutotonnemaat van 70 ton.

6. De aanvraag voor het bekomen van een slooppremie moet bij de Waterschout worden ingediend, waar hiertoe speciale formulieren ter beschikking zijn.
7. Alle aanvragen worden onderzocht door een Slooppremiecomité, dat onder het voorzitterschap staat van de directeur-generaal van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart. Dit brengt een met redenen omkleed advies uit over de opportuniteit de premie toe te kennen, alsmede over het bedrag van de premie.
8. De slooppremie wordt in twee gelijke tranches betaald. De eerste tranche wordt betaald wanneer het bewijs is geleverd, dat het contract betreffende de bouw van een nieuw schip ondertekend is. De tweede tranche wordt betaald wanneer het bewijs is geleverd dat het vaartuig gesloopt is en dat het nieuw schip onder belgische vlag in de vaart is gebracht. De betaling geschiedt aan de eigenaars van de gesloopte schepen en, in geval van medeëigenaars, aan de medeëigenaars van de gesloopte schepen, a rato van hun eigendomsaandelen.
9. De **slooppremie dient terugbetaald**, indien de vervangende tonnage hetzij tijdens de bouw, hetzij nadien tijdens een periode van vijf jaar na de datum van de uitbetaling van de slooppremie, geheel of gedeeltelijk aan het buitenland wordt verkocht of afgestaan. Ook wanneer niet meer is voldaan aan de voorwaarden gesteld bij de inbreng van het te slopen schip in een vennootschap.
10. Dikwijls wordt ook de vraag gesteld of meer dan één schip mag worden gesloopt en een slooppremie bekomen voor één nieuwbouw of omgekeerd. Dit probleem werd reeds onderzocht door de betrokken administratie. Momenteel zou een koninklijk besluit worden voorbereid dat deze aangelegenheid moet regelen. Wij zullen onze lezers daarvan onmiddellijk na publicatie inlichten.

Alle andere vragen om inlichtingen omtrent deze voor onze reders zo belangrijke aangelegenheid, mogen ons vanzelfsprekend steeds worden toegestuurd.

OPENBARE VERKOPING

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

OOSTENDE

ZATERDAG 13 AUGUSTUS 1983

VANAF 11 UUR

in het ZEEWEZENDOK

te OOSTENDE

(waar maalboten Oostende-Dover liggen)

OPENBARE GERECHTELIJKE
VERKOPING VAN

EEN MOTORVISSER „MARIA O.111”

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

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

Voorwaarden: volgens lastenboek, ter inzage ten kantore.

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

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

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

ZITDAG VOOR TOEWIJZING

DINSDAG 16 AUGUSTUS 1983 om 15 uur
stipt in het café „Rembrandt”, Tijdok-
straat nr 40 te Zeebrugge:

ZEEVISSERSVAARTUIG Z.492 „ESPADA”,

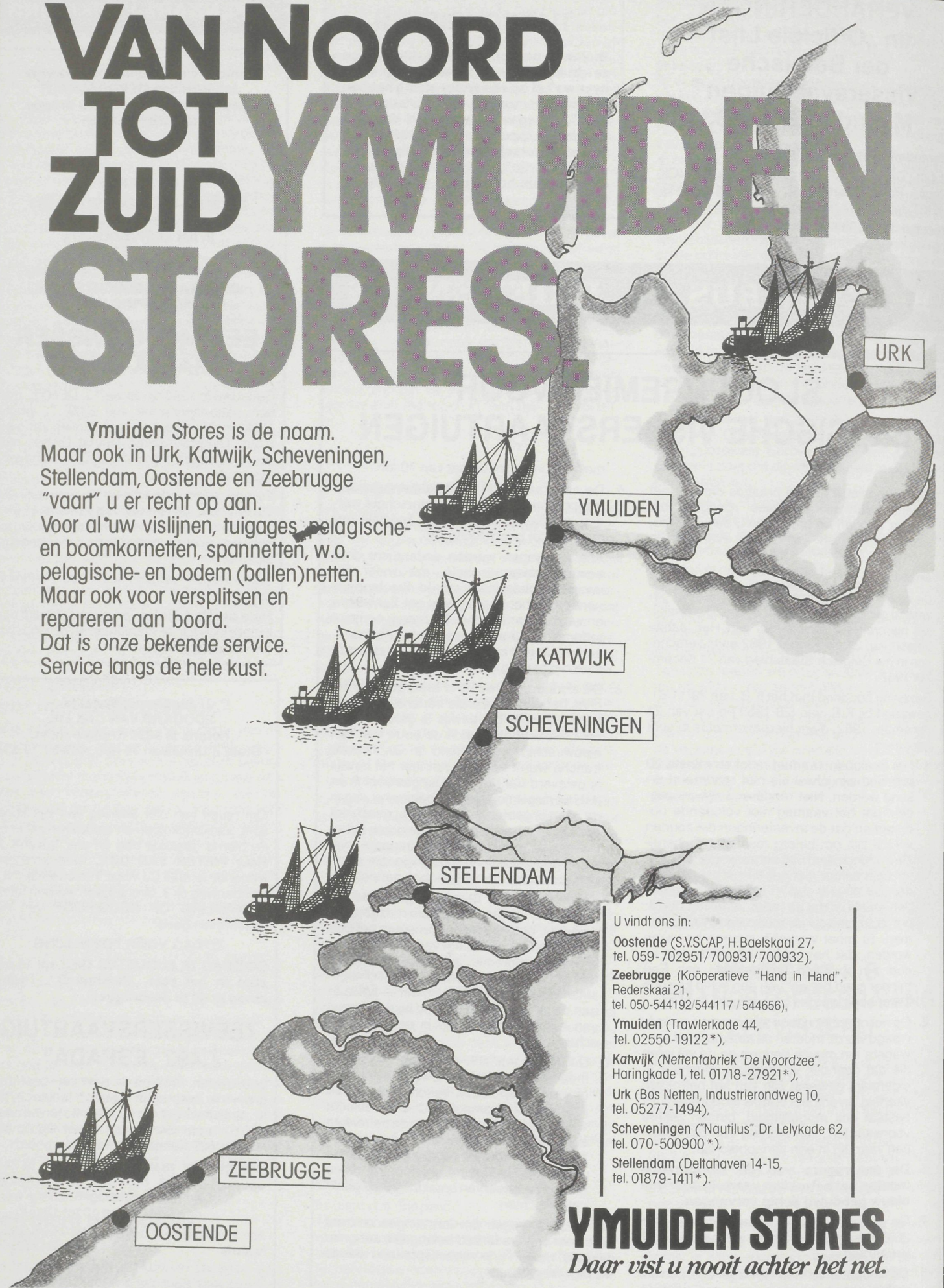
gebouwd in 1969 op de werf van Leon De-graave te Zeebrugge in staal; - lengte: 27,50 m.; breedte: 6,62 m.; 39,48 netto tonnemaat; 100,67 bruto tonnemaat; motor Deutz 490 P.K. (1968) met de inventaris aan boord.

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

Alle inlichtingen te bekomen bij voornoemde Notaris.

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen,
Stellendam, Oostende en Zeebrugge
"vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische-
en boomkornetten, spannetten, w.o.
pelagische- en bodem (ballen)netten.
Maar ook voor versplitsen en
repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27,
tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Koöperatieve "Hand in Hand",
Rederskaai 21,
tel. 050-544192/544117 / 544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44,
tel. 02550-19122*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee",
Haringkade 1, tel. 01718-27921*),

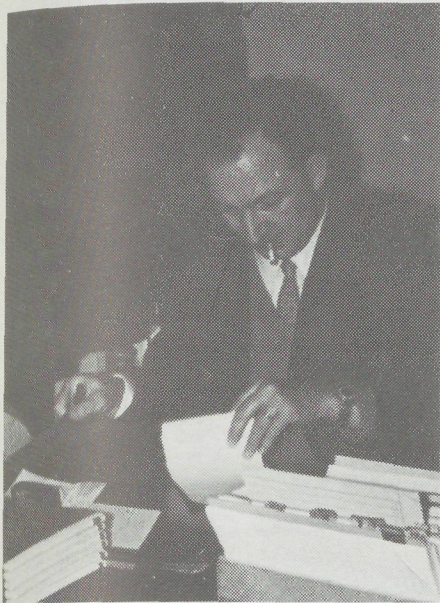
Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10,
tel. 05277-1494),

Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62,
tel. 070-500900*),

Stellendam (Deltahaven 14-15,
tel. 01879-1411*),

YMUIDEN STORES
Daar vist u nooit achter het net.

FREDERICK VANDERWAL OP PENSIOEN



Fré aan zijn bureel met op de voorgrond één van zijn fichebakken.

Wie kent er in de Oostendse vismijn, de plaatsvervanger van de sekretaris-ontvanger, Frederick Vanderwal niet? De altijd goedgemutste, joviale vriendelijke Fré, die niets anders dan vrienden telt. Is het dan niet een beetje spijtig, dat we deze vertrouwelijke eerlijke figuur nu zullen moeten missen, want inderdaad Fré heeft verkozen aan zijn zestig jaar op pensioen te gaan. Plaats voor iemand anders zegt hij. Er zal er iemand gelukkig mede zijn. Dat is typisch Fré, in alle omstandigheden denkt hij ook aan anderen.

Fré is geboren op 8/6/1923 en is dus effekens de zestig jaar voorbij, alhoewel men hem deze jaren zeker nog niet zou toegeven. Een pronte man waarvan men de gezondheid van het aanzicht kan scheppen. Na het volledig lager middelbaar uitgedaan te hebben, kwam Fré, op 27/6/38 in de visserij terecht aan boord van de O.161 van de Oostendse Rederij, de rode vloot genoemd, en dit als lichtmatroos. Als we weten dat Fré op de hoek van de Nieuwstraat en de Schipperstraat woonde, dus middenin het visserskwartier, moet dat zeker niemand verwonderen. Van de O.161 ging hij weldra over naar de O.160 en iets later naar de O.162, allen van dezelfde Compagnie die op IJsland vaarden.

Iets dat onze Fré goed is bijgebleven en de moeite waard is om verteld te worden, was de redding van 35 opvarenden van een vrachtschip, dat door een Duitse onderzeeboot in de grond geboord werd. Het was toen nog maar mobilisatietijd voor België, namelijk in het jaar 1939 alhoewel de oorlog tussen Engeland en Frankrijk aan de éné kant en Duitsland aan de andere kant reeds was uitgebroken. Vissende hoogte van de Fladden, hoorden zij in de verte plotseling een harde doffe slag, alhoewel zij niet onmiddellijk konden uitmaken wat er in werkelijkheid gebeurd was. De verrassing van hun leven kwam echter een tijdje nadien om de hoek kijken. Daar kwam plots, op een paar scheepslengten afstand een Duitse onderzeeboot aan de oppervlakte. De kapitein kwam op de brug en met een scheepsroeper maakte hij de bemanning duidelijk, dat een mijl of 7 van daar, een Engels vrachtschip door hem in de

grond geboord was en dat zij de opvarenden ter hulp zouden komen. Van de verrassing bekoemen, werd aan boord vliegensvlug het net binnengehaald en stoomden wij in de aangewezen richting, waar wij twee reddingsboten aantroffen met in totaal 35 opvarenden. De Engelsen deelden ons mede dat de Duitse onderzeeër eerst opdracht had gegeven in de boten te gaan en dat hun schip dan gekelderd werd door middel van een torpedo. Kapitein Vanderwal bracht deze mensen, die uiterst gelukkig waren, zo spoedig opgepakt en gered te worden, naar de dichtste Engelse haven. Later werd vader Vanderwal hiervoor door de Engelse regering onderscheiden en de bemanning kreeg een eervolle vermelding.

Bij het uitbreken van de oorlog tussen Duitsland en België in mei 1940, bevond Fré zich met de O.262 op IJsland. Onmiddellijk werd koers gezet naar Oostende, waar het schip aan het staketsel aanlegde om er eventjes meer dan 300 vluchtelingen aan boord te nemen voor een overtocht naar Engeland, waar Fleetwood aangekomen werd. De O.262 werd er zoals zoveel andere vluchtende schepen, door de Britse Navy in beslag genomen. Onze Fré zelf had het geluk, dat hij iets later terug kon gaan vissen aan boord van de O.92 „Graaf van Vlaanderen” met als schipper Leon Allary, beter gekend in de visserij als de „Grote Appel”. Een weinig nadien werd echter ook de O.92 aangeslagen. Fré bleef uitkijken voor vaart en kon als matroos aan boord komen van de Nederlandse stoomtrawler „Oostzee”, die vanuit IJmuiden gevlucht was naar Fleetwood. Hij kon er tot in april 1944 aan boord blijven, toen het vaartuig opgelegd werd voor een kuisbeurt en ging dan over op de stoomtrawler „Poolzee”. Op de eerste reis overkwam hem echter een ongeval, waarbij hij de wijsvinger van de rechterhand verloor. Een grote Fokke-Wolf van de Duitse luchtmacht had Liverpool gebombardeerd en het, in hin richting, uit de verte komend bombardementsvliegtuig,

verschrikte de bemanning zodanig, dat vliegensvlug het net werd ingehaald om weg te komen met het gevolg, dat de wijsvinger van Fré in de klok van de galg tussen de planken afgerukt werd. Het had zelfs nog erger kunnen zijn. Fré kreeg 6 maand herstelverlof en ging daarna in een nettenfabriek gaan werken in Fleetwood. Vier maand later was de oorlog gedaan.

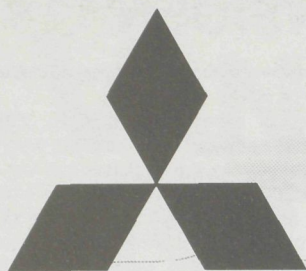
Fré huwde op 2 september 1944 in Foulton-le-Fylde, een plaatsje van 8 duizend inwoners op 15 km van Fleetwood met een Engels meisje. Hij heeft de beste herinnering bewaard aan zijn echtgenote, die na de oorlog mee naar Oostende kwam, maar ongelukkig reeds overleden is.

Op 30 januari 1946 is hij met zijn echtgenote te Oostende aangekomen. Gezien zijn wijsvinger nog altijd niet volledig gesterkt was, ging hij in het pakhuis van Christine Roose als knecht gaan werken. In september 1947, kittelde het gaan vissen te hard en ging hij aan boord van de N.739 van reder Nyville, die naderhand naar Argentinië uitweek. Fré ging dan maar over op de O.205 van Vandenberghe maar ook dit schip ging het geluk in Argentinië gaan zoeken, zonder Fré evenwel. Hierna kwam een ganse rij andere schepen, zoals de O.83, de O.80 en de O.81 (de oude John) om einde 1948 over te gaan naar de motorvisserij op het prachtig schip de O.302 met schipper Edward Beauprez, die later op de O.305 over boord ging en verdrong. Nadien kwamen nog de O.336 van de Rederij Segers en de O.66 „Roi Leopold”, tot hij uiteindelijk op 2 augustus 1950 in stadsdienst kwam als sluisnecht. Eén van de tragische herinneringen die hem aan de sluis van de vissershaven blijft is de overstromingsramp van 1953. Fré was toen van dienst aan de sluis in de zware januari storm van dit jaar en plots zagen zij het wa-

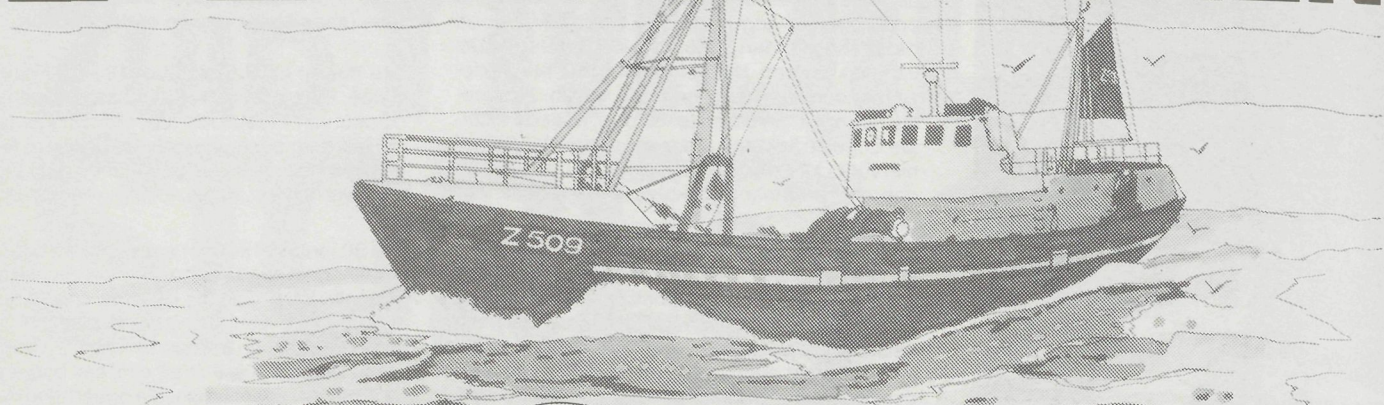
(Vervolg op blz. 7)



Aan boord van de O.302 de ganse dekbemanning met als passagier een Leuvense professor-dokter. Fré bevindt zich op de laatste rij, 2de van links met de sigaret in de mond. Onderaan, gans vooraan op de foto Robert Deceuninck thans hulpsluismeester aan de vissershaven. Robert vaarde toen als jongen.



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

Postbus 20
3840 AA HARDERWIJK HOLLAND
TELEFOON 03410 - 13041
TELEX 47330 SMOFA NL

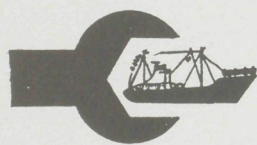


PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN ZW.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RUIM 50 JAAR ERVARING
Deltahaven 18, 3251 LC Postbus 23, 3250 AA Tel: 01879-1766, 1792
STELLEN DAM-HOLLAND Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA Postbus 1, 4310 AA Tel: 01113-1551, 1488
BRUINISSE-HOLLAND

zuinig en betrouwbaar

SCHEEPSWERVEN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

ter van over de zeevering (katei) al over de lage duinen met een aanschietende stroom van meer dan een halve meter hoog op hen toekomen. Alle machines van de slipway kwamen onder water. Op hetzelfde ogenblik hoorde de ploeg sluisknechten die boven de grond in hun stenen kabien verbijsterd naar het schouwspel zaten te staren, luid schreeuwen. Zij zagen toen een man en een vrouw die een klein kind op de arm had, al struikelen door het water naar hun kabien toekomen. Het was de waker van de „travaux“ met zijn echtgenote en kind die hoger op in een woonwagen woonden. Plots was echter het kindje van de arm van de moeder verdwenen, toen deze het evenwicht verloor. 's Anderendaags werd het verdronken kind terug gevonden.

Het was 4 uur in de morgen toen zich de eerste persoon aan hun kabien meldde om de situatie te komen verkennen en kijken of er eventueel geen hulp moest geboden of moest gehaald worden. Het was Pros Vandenberghe, toen ook nog griffier van de Ongevallenkas voor de visserij. Dat deed ons allen goed zegt Fré, want van alle andere rechtstreekse oversten hadden we nog niets gehoord of niemand gezien.

In februari 1958 werd Fré bevorderd tot tegenschrijver in de vismijn waar hij, als opsteller optrad als plaatsvervanger van de sekretaris-ontvanger. Hij is van op die plaats in het bestuursgebouw van de vismijn op 1/7/83 op rust gegaan. Fré bewaart zeer goede herinneringen aan zijn vroegere directeuren van de vismijn, nl. Gustaaf Velthof, Dumon en Becu.

Het is echter onder directeur Ghys, dat hij zijn zestigjarige leeftijd bereikte en afscheid nam van de vismijn en zijn kameraden.

Fré was eveneens twaalf jaar sekretaris-penningmeester van de Oostendse visbakkers en dit vanaf de eerste dag van de stichting in 1969 tot in 1981. De heer Pauwels was toen voorzitter van de Oostendse visbakkers. Hij is ook reeds 26 jaar bestuurslid van de Bond van Oudleerlingen van de visserijschool John Bauwens.

Het Visserijblad en zeker de vele vrienden van Fré hopen hem nog regelmatig te zien en wensen hem verder een zeer aangename rust en gelukkig leven toe.

Toekenning van de brevetten, diploma's, certificaten en vergunningen in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart

DATA DER EXAMENS

In uitvoering van artikel 40 van het koninklijk besluit van 21 mei 1958, worden de data der examens tot verkrijging van de brevetten en diploma's in de koopvaardij, de zeevisserij en de pleziervaart vastgesteld als volgt:

Zeevaartschool Oostende

Op 1 september 1983.

- a) examen van eerste luitenant ter kustvaart;
- b) examen van kapitein ter kustvaart;
- c) examen van yachtnavigator;
- d) examen van yachtsman.

Op 26 september 1983.

- a) examen van matroos-motorist;
- b) examen van motorist.

WEER GEEN OVEREENKOMST ONDER DE „TIEN”

Het wordt zo stilaan een belachelijk maar toch ook weer tragisch refrein te moeten horen, dat er opnieuw tot geen overeenkomst kon gekomen worden tussen de ministers van de „Tien” die de visserij onder hun bevoegdheid hebben. We spreken wel over de „Tien” die nu de Europese Economische Gemeenschap uitmaken, maar in feite zijn noch Luxemburg, noch Italië noch Griekenland hierbij betrokken, zodat er uiteindelijk nog slechts zeven lidstaten overblijven waaronder enkele harden.

Het optimistisch geluid over de EEG-gemeenschapsovereenkomst van 25/1/1983 is lang verdwenen. Wat baat het immers dat men een overeenkomst na vele jaren en na zeer vele vergaderingen kon bereiken over de totale kwotacijfers, wanneer de verdeling in nationale kwota maar niet uit de bus komt, vooral als gevolg van de houding van enkele harden, die we gerust dwarsliggers mogen noemen. Ondertussen wordt voortgeboerd met het voorlopige op basis van de cijfers van 1982.

Ook de laatste bijeenkomst van 25/26 juli was een maat voor niets! Struikelblok voor een globaal akkoord ter zake, vormde de regeling voor de haringvisserij in de Noordzee. Dit geldt in het bijzonder voor de haringvisserij in de Centrale en Noordelijke Noordzee. Anderzijds kan het voorstel van de EEG-Commissie inzake haringvangst in de zuidelijke Noordzee, voor België relatief voldoening geven, maar dit voorstel werd door meerdere lidstaten afgewezen. Voorstellen, gegrondvest op criteria zoals de historische haringvangst tijdens de referentieperiode (bepaalde jaren als basis genomen) en compensaties voor verliezen in derde landen ingevolge de invoering van de 200 mijlszone destijds, konden evenmin een basis voor discussie vormen. Hierbij dient vermeld, dat de Belgische staatssecretaris De Keersmaecker zich categoriek heeft verzet tegen een regeling die de Belgische haringvisserij belangrijke beperkingen oplegt. België gaat er van uit, dat het niet opgaat als referentieperiode voor de haringvisserij, deze te nemen waarbij de Belgische haringvangsten tot een minimaal peil waren teruggevallen ingevolge overbevissing door andere lidstaten. Omgekeerd echter wensen juist bepaalde landen, voor wie dit voordeliger zou uitvallen, dat

wel met deze referentieperiode zou rekening gehouden worden.

Onze staatssecretaris De Keersmaecker heeft met aandrang er op gewezen, dat de haringvisserij anderzijds voor de relatief beperkte Belgische visserijvloot van groot belang is.

Het gemeenschappelijk visserijbeleid dat in januari van dit jaar zo moeizaam tot stand is gekomen, kon aldus tot hertoe zijn bevestiging niet krijgen bij wijze van definitieve vaststelling van de toegelaten vangsten in 1983. Het pakket structuurmaatregelen kon bij ontstentenis van een globaal akkoord, evenmin zijn goedkeuring krijgen, spijts de langdurige discussies hierover in de Raad van ministers.

Gezien het zomerreces, worden de besprekingen thans verdaagd tot 3 oktober om tot een overeenkomst te komen over het globaal pakket.

Slachtoffers van het niet overeenkomen, zijn vooral die landen, die een bepaald contingent haring in de centrale en noordelijke Noordzee toegewezen kregen en nu met een vangstverbod op de haring gekonfronteerd worden. Vooral de Nederlandse haringkotters worden hierdoor speciaal getroffen. De Noren komen er nog van tussen uit omdat de EEG-ministerraad een nieuw contingent van 20 duizend ton toekende. In zekere zin gelukkig maar, omdat anders Noorwegen zekere verweermaatregelen zou genomen hebben, door een verbod voor de EEG-schepen om in het Noorse deel van de Noordzee te komen vissen. Hierdoor zouden vooral de Britten, en meer in het bijzonder de Schotse visserij zwaar getroffen worden zijn.

Voorzitter Hoekstra van de Nederlandse Visserijbond haalde weer zeer zwaar uit over de Brusselsse mislukking en liet zelfs verstaan, dat bepaalde acties van Nederlandse haringvisseren tegen de haringstop, mogelijks niet zullen uitblijven. Wij zullen hier niet veel tegen kunnen doen beweert hij, maar zijn uitlating kan toch op zekere wijze aangezien worden als een uitnodiging tot ongecontroleerde acties. In dit verband niets nieuws onder de zon van de kant van Hoekstra, die alleen denkt aan rechten, maar niet aan gemeenschapsbeleid.

AKADEMISCHE GRAAD VOOR DE KAPITEINS

De ministers Coens, Bertouille en De Croo mogen een ontwerp van wet klaar stomen en bij het parlement indienen waarbij aan de afgestudeerden van de afdeling „dek” van de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen, namelijk de „kapiteins ter lange omvaart” een academische graad toegekend wordt van licentiaat in de natuurlijke wetenschappen.

De kapiteins kennen thans een studieduur op universitair niveau van 4 jaar en moeten hierbij nog drie jaar stage op zee voegen. Hierbij wordt eveneens gewezen op het feit dat in de omliggende landen voor dezelfde studies een licentiaatstitel uitgereikt wordt. Aldus wordt de Hogere Zeevaartschool te Antwerpen het Maritiem Hoger Onderwijs. De oudstudenten zullen eveneens, mits bepaalde voorwaarden, deze licentiaatstitel kunnen verwerven. Bij dergelijk wetsontwerp komt er anderzijds nog heel wat kijken, namelijk de structuur van de studies, de personeelsbezetting en de overgang van oud tot nieuw.

KRISIS IN DE VISDETAILHANDEL

In verscheidene, ons omringende landen stelt men de verdwijning vast van heel wat visdetailwinkels als gevolg van de moeilijke toestand in de visserij, waaronder voor de detailhandel, de aanvoerbeperkingen en hogere visprijzen de voornaamste zijn. Ook in ons land is dit het geval en we kennen onder meer ook heel wat visventers die de pijp aan Maarten hebben gegeven. Minder visdetailwinkels en winkelwagens betekent echter minder mogelijkheden voor afzet, minder mogelijkheden voor contact vanwege de verbruikers met het produkt, minder uitnodigende etalages, die de verbruikers tot aankoop aanzetten, enz... Alle zaken, die op hun beurt een minder verbruik in het leven roepen die dan, aan het eind resulteert in minder belangstelling vanwege de handel voor de, in de afslag door de visserij aangeboden vis, hetgeen zich dan, omgekeerd wrekt op de aangeboden prijs.

Chandler, Hargreaves, Whittall & Co. Ltd.

■ **HERVERZEKERINGSMAKELAARS
VOOR DE
BELGISCHE VISSERSVLOOT
EN IN 'T BIJZONDER HULP IN NOOD**

CHANDLER HOUSE

5 - 7 Marshalsea Road

LONDON SE 1 - 1 EF.

☎ 01 - 407 8000

Telex : 883973

AND AT LLOYD'S

DE PRACHTIGE TREILER ARM. 14 „GRIETJE” BEZOCHT OOSTENDE

De ARM. 14 „Grietje” deed woensdag 27 juli de vissershaven van Oostende aan. Dit vissersvaartuig, een pareltje van opvatting en uitvoering volgens een nieuw ontwerp van de werf Maaskant, had onmiddellijk veel bekijks. Wij zelf zien het als een voorbeeld van Nederlandse techniek, durf en vertrouwen in eigen kunnen en in de toekomst.

Het vaartuig is eigendom van Jan Siereveld en zonen uit Arnhem. Jan Siereveld, ook al een „self-made man” die zich opgewerkt heeft van de onderste tot de bovenste sport van de moeilijke en lange ladder en gerust als een voorbeeld mag gesteld worden voor het bedrijf. Hij is de zoon van een eenvoudig huisgezin van 18 kinderen en weet wat werken is.

Het aandoen van de Oostendse vissershaven was slechts een etappe van de vakantietrip die door de familie Siereveld gepland en ondernomen werd. Men deed reeds onder meer Boulogne en Duinkerke aan met het ganse gezin aan boord, van oud tot en met de wiegelingen. Een soort kruisvaart voor eigen plezier en genoegen.

De ARM. 14 is een vaartuig van 405 Brt en 40 m lang, uitgerust met een motor van 3000 Pk. die afgesteld is op 2.400 Pk., prachtig opgevat met alle mogelijke denkbare moderne apparatuur aan boord en voorzien van de modernste vangstechnieken.

„Grietje” vist gewoonlijk op de Noordzee op platvis en rondvis, die te Vlissingen in de afslag gezet wordt. Platvis omvat de tong, de pladijs, schar en natuurlijk zijn ook de andere soorten graag medegenomen. Het vaartuig heeft tussen de 7 en 8 miljoen gulden gekost of in onze munt uitgedrukt boven de 125 miljoen B.fr. (!). Niettegenstaande in België de aanschaffingsvoorwaarden voor een nieuw vissersvaartuig heel wat voordeliger liggen, dank zij de grote kredietverleningen door de N.M.K.N. (Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid) die tot 80% krediet verleent aan verlaagde interestvoeten, de tussenkomst van de provincie West-Vlaanderen ten bedrage van hoogstens 2,5 miljoen fr. en een bijzonder goedkoop scheepskrediet verleend door de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood uit Oostende, zal men het hier zeker niet wagen, ooit maar zelfs te denken aan de mogelijke bouw van dergelijk prachtig vaartuig, dat verleden jaar in een tijdspanne van 9 maanden een besomming van 50 miljoen fr. verwezenlijkte. En nochtans worstelen de rederijen in Nederland met nog andere problemen, namelijk met deze om over een voldoende individueel kwotum vis te beschikken, die hen zou toelaten op vol rendement te gaan vissen en niet behoeven op te liggen wegens uitputting van hun individueel te vissen kwotum vis.

Voor Nederland is dit weer een bijzonderheid, namelijk de handel in het aanschaffen en verschaffen van viskwota. Zelfs de werven zijn hierin mede betrokken. Reders die hun bedrijf stilleggen, verkopen hun kwota toegekende vis voor miljoenen.

Voor België met zijn zeer bescheiden en we mogen er zelfs aan toevoegen, grotendeels verouderde vloot, stelt zich het probleem van de individuele viskwota niet omdat de beschikbare te vangen vis, de vangstcapaciteit van onze vloot zo ongeveer evenaart, behalve dan voor de haring, waar het voor ons land toegekend contin-

gent ook onvoldoende is om al onze haringvisserij aan hun trekken te laten komen. Gezien de onenigheid, die zich thans manifesteert onder de ministers van de „Tien” die de visserij onder hun bevoegdheid hebben en het feit dat de kwota verlaagd werden en geen enkel land in feite voldoende kan bedeed worden opdat de volledige vloot op vol rendement, het ganse jaar door zou kunnen vissen, zouden bepaalde kringen het eerder als een voordeel aanzien, dat de vangstcapaciteit van de visserijvloot niet opgedreven wordt door de bouw van nieuwe grote moderne eenheden. In feite dus een keus tussen lef en durf of hoop en vertrouwen op de toe-

komst en de angst om de gok en de waaghalzerij, die eerder tot uiterste voorzichtigheid zou aansporen wat de uitzonderlijke investeringen aangaan.

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



De prachtige ARM. 14 „Grietje” tijdens het oponthoud in de Oostendse vissershaven.



De familie van reder Jan Siereveld (achterste rij vierde van rechts) met kinderen en kleinkinderen.

Gullevisiers

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

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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

Apollinaris

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



Alle wegenkaarten van alle landen ter wereld!

Onmisbaar voor
uw vakantie met
aanduiding van de bijzonderste
bezienswaardigheden en alle
kampeerplaatsen.



TEGEN

125 BF

+ VERZENDINGSKOSTEN: 30 BF

BESTELBON

terug te sturen naar volgend adres:

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

NAAM

ADRES

POSTNUMMER

GEMEENTE

bestelt hierbij de volgende kaarten:

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> DUITSLAND | <input type="checkbox"/> ITALIE |
| <input type="checkbox"/> NEDERLAND | <input type="checkbox"/> NOORWEGEN |
| <input type="checkbox"/> CENTRAAL EUROPA | <input type="checkbox"/> JOEGOSLAVIE |
| <input type="checkbox"/> GRIEKENLAND | <input type="checkbox"/> SPANJE en PORTUGAL |
| <input type="checkbox"/> ZWITSERLAND | <input type="checkbox"/> OOSTENRIJK |
| <input type="checkbox"/> ROEMENIE en BULGARIJE | <input type="checkbox"/> FRANKRIJK |
| <input type="checkbox"/> ZWEDEN | <input type="checkbox"/> TURKIJE |
| <input type="checkbox"/> BRITSE EILANDEN | <input type="checkbox"/> tegen 125 BF per stuk |
| <input type="checkbox"/> DENEMARKE | |

DE ROUCK TOERISTISCH PLAN VAN BELGIE - tegen 125 BF

ATLAS VAN BELGIE en GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG - tegen 180 BF

Voeg hierbij check a.u.b. (+ 30 BF bij elke bestelling voor adm. en verzendingskosten).

VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

ZONDAG

Vanzelfsprekend zijn we ook op deze zinloze zonzondag naar zee geweest. De zee, harde minnares, oefent steeds een onweerstaanbare aantrekkingskracht op ons uit. Hoe zou het anders kunnen? Odi et amo hebben we ons bestaan aan de fascinatie van Gods' grote akker toegezegd. En toch, de zee zien is het einde zien, het einde van het aardse zoals 't staat in 't boek van Job. Of leest ge nooit de bijbel?

't Zou je deugd doen nochtans!

De hemelkoepel was melkkleurig en 't was heet in de brug, de warmte trilde op het dek. Geen weer en geen tijd om ter visvangst te varen. Weinig tong, veel schullen en vuiligheid, best met de planken tegenwoordig.

Ons vaartuig sneed licht doorheen de zilveren Noordzee, als gesmolten lood. We hebben een enorme vlucht meeuwen gezien, samen met vele Genten. De hele uitgelaten schare is neergestreken op het spiegelende vlak van het gesmolten lood, onder de late zomerklaarte. En daar hebben ze het dan uitgevochten, een strijd op leven en dood, voor enkele schonen uit de makreelschool.

Een onverbiddelijke struggle for life op deze zoutloze zonzondag.

In de eenzaamheid van God's grote akker.

ZONDAG (2)

We zijn havenwaarts gevaren.
But why drives on that ship so fast
Without wave or wind

We hebben ons roestige vaartuig afgemeerd met genoeg loos in de trossen, vanwege de getijden.

Heet strekte de kustbaan naar 't westen. En we zijn huiswaarts getogen.

In de grijze schaduw van de ontvolkte straat was het koel. Er waren geen spelende kinderen. Er reden glimmende auto's met betere burgers in lichte zomerhemden, vergezeld van allemaal mooie, lome dames met troebele blik achter de zonnebril, schaars gekleed met bodemloze dekoltees.

We hebben op ons vehikel, de tram, gewacht en dan tussenin de buildings, het gewemel aan het Noordzeestrand bemerkt in flitsen, tussenin de muren en tranches, tranches de vie. Even hoorden we de klokketoren uit de parochiekerk, dan verdreven door het tramkabaal.

En de zevende dag zal er ene van rust zijn...

Leest ge ook al eens de bijbel?

Six days should thou labour
and do all thou are able
And on the seventh, holystone
the decks
and scrape the cable...

ZONDAG (3)

Met allemaal gebronsde stoere kerels en, naar we vermoeden, allemaal frele, stralende dames roerloos en (bijna) naakt, strekt de kust eindeloos onder de verblindende hemelkoepel.

We hebben vlug, (als 't moet kunnen we ook rap zijn) maar tevergeefs, gezocht naar de dame van ons hart. Maar dit lukte nog nooit in ons lange, beperkte leven. Ook nu lukte het niet.

Vliegt gij ook naar 't strand, zoals de meeuwen?

Als 't goed weer is vanzelfsprekend.

Wij verkiezen het warme zuiden.

Niet dat we iets hebben tegen het brede Noordzeestrand en de volle dijk, de zonnebadende vlaamse bioeties, de stoere kerels en de joelende jeugd, niet dat we iets hebben tegen de fiesta.

Dat niet!

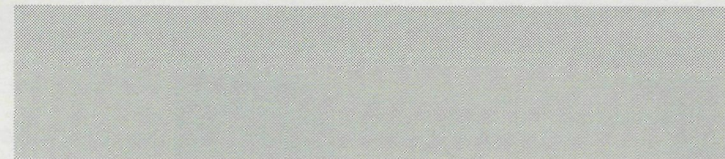
Maar waarom moeten wij hier blijven?

Wij dringen ons niet graag op maar we zouden graag naar 't zuiden vliegen, gelijk de vogels, met brede zorgeloze vleugelslag. Dat wel!

ZONDAG (4)

Na de adembenemende, moordende tocht in het gloeiende tramvehikel, hebben we het anker laten vallen in onze verlaten zomerse straat. De kerkklok joeg vijf slagen over de stille parochie. Buurman van rechtover is vermoedelijk op reis.

We hebben de lattestoors op de wereld daarbuiten neergelaten en zijn in de veilige koelte van ons eigen stille flatje onszelf geworden.



En we hebben dan een van onze lusten botgevierd, één van onze pekelszonden. We hebben de lektuur aangepakt. En, het spijt ons voor de grote penneridders Dante, Tolstoy en Goethe maar ook dit keer hebben we ons beperkt tot de „Wroeters van de Zee” enkele bladzijden uit onze „Madame Bovary” en „Dokter Zivago”.

We hebben dit allemaal allang uitgelezen, van 't schutblad tot het bittere einde. Dat zweren wij, met de ruwe zeemanshand op het sentimentele zeemanshart, tot de laatste letter.

Maar eigenlijk zijn we diep beschaamd dat we niet eens kunnen herhalen wat er allemaal in die schoonschriften, de trots van ons bezit, neergeschreven staat.

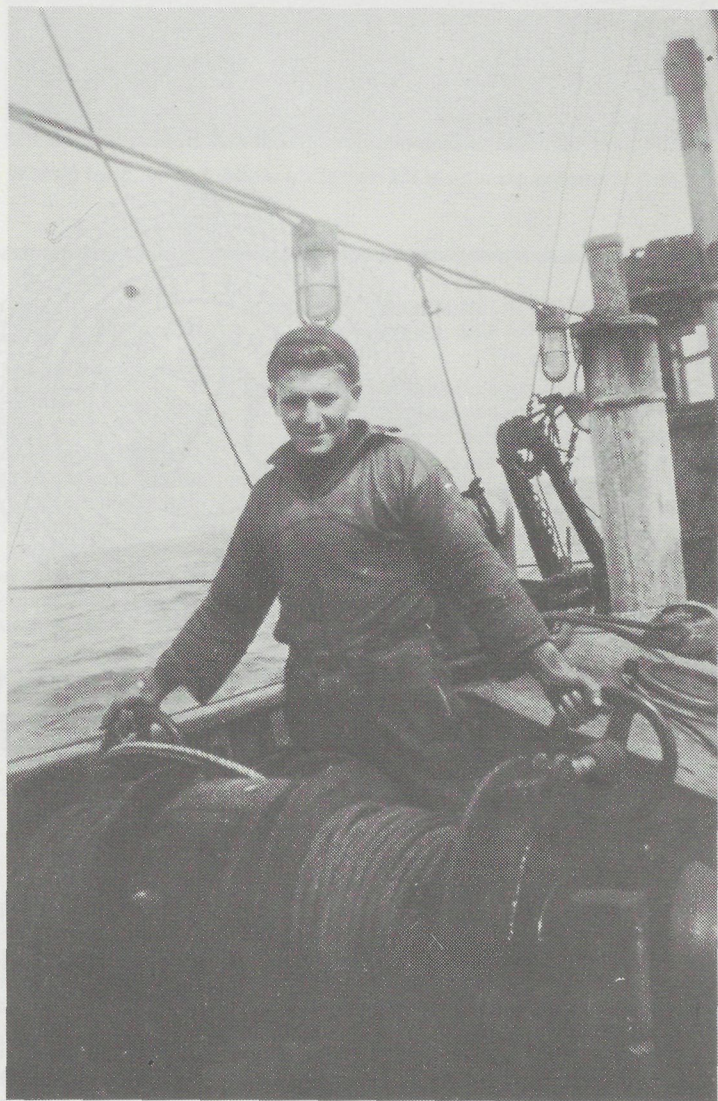
Wij weten het nog allemaal, diep in ons grote hart, maar we kunnen het niet meer navertellen. Daarover zijn wij diep beschaamd.

In de stilte van ons flatje hebben we onze opgezette pluimen gladgestreken. „Small is beautiful” zongen de Simple Minds.

LICHTSCHIP

Dat het vuurschip „Westhinder” reeds in 1864 werd uitgelegd weten nog weinig burgers en zeevarenden uit onze goede stede. Het werd gemeerd in de Noordzee, vlak voor de Vlaamse kust nabij de zuidpunt van de bank „Westhinder”. Toldantoe lag daar een boei. Het vuurschip was van een heel degelijke bouw met platen tot 11 mm dik en een stabiliteit die voornamelijk berustte op haar breedte en de twee kimkielen die meteen het rollen dempten.

(vervolg volgende bladzijde)



Met de hoop op een goeie trek, in de eenzaamheid van Gods' grote akker.



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

somati

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

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

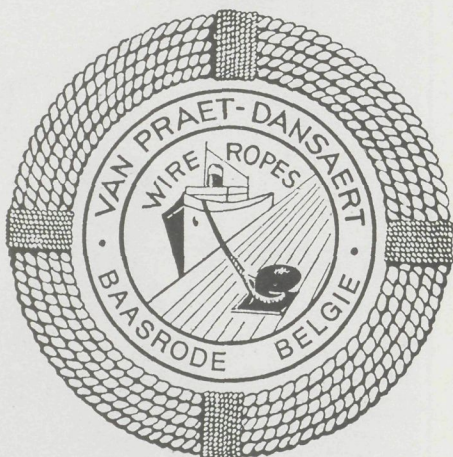
 -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

RENAULT 

NATIONALE OKKASIEMARKT

Volvo automatique 343 DL 77
R6 L 1977
Opel Ascona diesel 77
R12 1979
R5 L 1977
R6 TL 1977
R4 TL 1978
R20 TX 1981
Honda accord 1977

Tel. 70.51.57

TORHOUTSESTEENWEG 405
OOSTENDE

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begravenissen - Crematies
en voorafregelingen

LUC SERVATY

de begravenisondernemer waar
de mens centraal staat;
waar op de eerste plaats
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende
Ø (059) 50 25 43

Leffingestraat 130, 8400 Oostende
Ø (059) 50 25 40

De hoogte van het vuur schommelde tussen de 10 en de 12 meter naargelang het rollen. Drie lichtflitsen; twee witte en een rode werden uitgestraald door negen lampen per drie gegroepeerd met paralele metalen reflektoren.

Voor het geval het lichtschip zou moeten varen werd het uitgerust met een stel zeilen. De zeiloppervlakte werd berekend voor zeer hoge zeeën, die alleen de ankerkettingen van het schip konden breken en het op drift konden doen slaan.

De bemanning bestond uit acht koppen; een schipper, een machinist, een stoker en vijf matrozen. Om de maand werd deze bemanning afgelost. Met ruw weer moest dikwijls de aflossing uitgesteld worden. Ook nu nog kan dit gebeuren trouwens!

LICHTSCHIP (2)

In de nacht van dinsdag 12 december 1912 op vrijdag 13 december (vrijdag dertien; moeten wij dan toch bijgelovig zijn?) werd het vuurschip aangevaren door een zeelichter, de „Minnie” en de hele bemanning verdronk. Toen werden peilingen uitgevoerd door de Oostendse stoomsleepboot Nummer 2. Het gezonken schip werd waargenomen op een diepte van 17 vaam met uitgevierde ketting tot op 200 vaam.

Op de werf van „Beliard and Crighton” werd in 1922 een nieuw lichtschip gebouwd. Dit tweede lichtschip overleefde de tweede wereldoorlog niet.

Op 17 mei 1940 voer stoomlootsboot nummer 12 de haven van Oostende uit met op sleep het lichtschip „Westhinder”. Het werd de haven van Duinkerken binnengesleept en vervolgens op de rede ten anker gelegd nadat de bemanning aan wal werd gebracht. Op 18 mei 1940 werd het vuurschip verder naar de haven van Cherbourg gesleept door „Stoomsleepboot 12”. Op 27 mei 1940 werd het schip aan haar lot overgelaten en vervolgens tot zinken gebracht.

In december 1940 werd het lichtschip door de zorgen van de „Kriegsmarine” terug vlotgebracht en weggesleept. Het verdere lot is onbekend gebleven.

LICHTSCHIP (3)

De nieuwe Westhinder, na de oorlog gebouwd, werd in 1960 opnieuw aangevaren nl. op 16 juni om 20.25 u. door de Noorse tanker „Branita”. De hele bemanning kon toen worden gered.

Op 17 juni om 05.50 u. verdween het lichtschip in de golven terwijl het opgesleept werd door de motorsleepboot „Zeetiger”. Het werd dan maar vervangen door een lichtboei terwijl het wrak zelf werd gedekt door een groene spitse wraklichtboei.

Op 3 augustus 1960 werd het lichtschip gelicht door een Nederlandse „bergingsmaatschappij” en te Oostende binnengesleept.

Op 10 mei 1972 werd het openbaar verkocht aan een Brugse scheepssloperij. Het bracht nog 438.000 fr. op. Het werd evenwel niet gesloopt en gewoon doorverkocht en ingericht als restaurantschip.

Het heeft haar oude vertrouwde thuishaven vervoegd en eindigt haar dramatisch bestaan in veilig en mondain gezelschap.



Weinig tong, veel dubbele gullen en klaar voor de volgende trek.

OVERLEVINGSKANSEN VAN DE MOSSEL BUITEN HET WATER

Aan „Visserij”, voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij, ontlent wij het hieronderstaand artikel over de overlevingskansen van de mossel buiten zijn natuurlijk milieu.

Het is een welbekend ervaringsfeit dat mosselen, als zij uit het water worden gevist, gedurende enkele dagen tot weken, afhankelijk van temperatuur en seizoenen, kunnen overleven.

Zij doen dat onder voor hen zuurstofloze (= anaerobe) condities. Hoewel zij in principe de mogelijkheid hebben om via openen van de schelpen (gapen) zuurstof uit de lucht op te nemen, blijken zij dit, waarschijnlijk ter bescherming tegen predatoren en uitdrogingsgevaar, vrijwel niet te doen.

Het maakt voor de zeemossel in dit opzicht dan ook weinig verschil of zij droogliggen in de lucht of in een stikstofatmosfeer, dan wel in zuurstofvrij water.

Zij beschikken derhalve over het vermogen om te leven buiten aanwezigheid van zuurstof en dus over stofwisselingsmogelijkheden, die bijv. de hoogontwikkelde gewervelde dieren missen. Zoogdieren die langdurig, tot ca. 1 uur, kunnen duiken, zoals zeehonden en walvissen, kunnen dat slechts dank zij zuurstofreserves en een aantal zuurstofbesparende aanpassingen, maar blijven overigens volkomen afhankelijk van deze stof.

De belangwekkende vraag, hoe de stofwisseling van de zeemossel afwijkt van die dieren, waardoor de eersten in staat zijn om buiten aanwezigheid van zuurstof in hun energiebehoefte te voorzien, is gedurende jaren het kernthema geweest van het onderzoek van de werkgroep Stofwisselingsregulatie bij mollusken van het Laboratorium voor Scheikundige Dierfysiologie te Utrecht.

Hieronder verstaat men organismen die zowel bij aanwezigheid als bij afwezigheid van zuurstof kunnen stofwisselen. Andere dieren kunnen alleen in aanwezigheid van zuurstof voortleven.

Dit onderzoek, dat is vastgelegd in ruim 100 publicaties, heeft geleid tot een duidelijk inzicht in de mechanismen die hierbij een rol spelen en die a.h.w. het biochemisch fundament vormen voor de wijze waarop mosselvisserij en -verwerking zich in de loop van de eeuwen hebben kunnen ontwikkelen. Hoewel het onderzoek nog niet tot in alle details is afgerond, zijn de hoofdlijnen van de stofwisselingsroutes opgehelderd, evenals de beïnvloeding ervan door de wisseling der getijden en seizoenen.

VERANDERINGEN IN DE STOFWISSELING VAN DE MOSSEL BIJ AFWEZIGHEID VAN ZUURSTOF

Droogvallen leidt bij de zeemossel, zoals reeds in de inleiding is aangegeven, tot schelpsluiting met behulp van de achterste grote sluitspier. Hierbij wordt een zekere hoeveelheid zeewater mee ingesloten, waarin enige zuurstof aanwezig is, die slechts toereikend is voor ca. 20 minuten. Tijdens deze periode vindt een geleidelijke daling van de zuurstofspanning binnen de schelp plaats en gaat het organisme over van een aerobe naar een anaerobe energievoorziening, dus zonder verbruik van zuurstof. Alleen koolhydraten (bijv. suikers) zijn geschikt om buiten aanwezigheid van zuurstof energie te leveren. Gelukkig beschikt de mossel hierover in voldoende mate en wel in de vorm van glycogeen. Afhankelijk van het seizoen bedraagt het glycogeengehalte zo'n 10% tot 40% van het drooggewicht (Pieters, 1978). Glycogeen is een stof bestaande uit vele duizenden aan elkaar gekoppelde molekulen van de suiker glucose.

HOE HERSTELT DE MOSSEL ZICH

Leven zonder zuurstof leidt tot een verzuring en de ophoping van bepaalde producten. Wanneer de dieren nu vervolgens weer worden overgebracht in zuurstofrijk water of bij vloed weer onder water komen, herstelt de normale toestand zich snel. Wanneer de dieren de schelpen openen treedt er een snel herstel van de verzuring op.

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

Breek
het spaarrecord
op 3 jaar.



SPAARBON
RECORD
BON

Recordinterest in recordtijd.

ASLK

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

ALGEMENE SCHEEPS-, BOUW- EN INDUSTRIELE
SCHILDERWERKEN - ZANDSTRAALWERKEN

VERBEKE R.

Rustoordstraat 37, 8020 OOSTKAMP

☎ (050) 82 22 54

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken

VOOR DE VOEDINGSSEKTOREN:

- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- Insektenwerende decoratieve bekleding

WP
WEST
PAINTS

Alleenverkoop van:
SCHEEPSVERVEN
„EEN KOMPLEMENT
POLYURETHAAN”

Firma LOUIS CREVITS & Zonen

p.v.b.a.

- Import - Export
- Allerlei kettingen en kettingmatten
- Ankers
- Herbruikbare materialen
- Visserijbenodigdheden
- Rubber bollen & rubber ringen

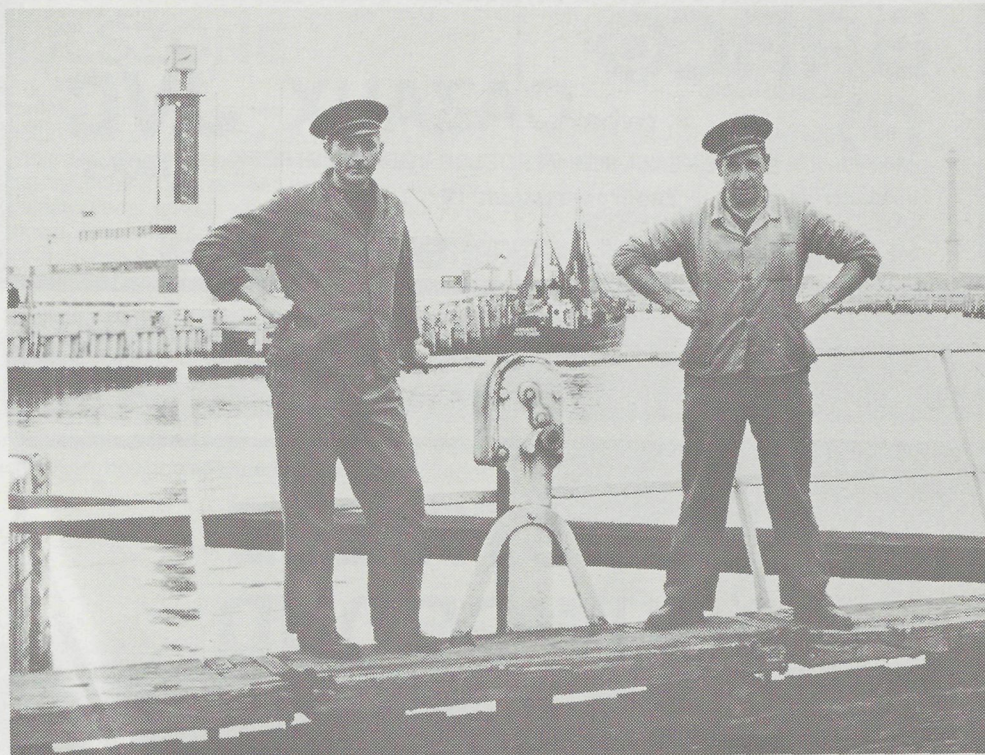
Zeebruggelaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33

(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

SLUISMEESTER G. DECKMIJN OP RUST

Zopas zijn we sluismeester Gustaaf Deckmijn tegen het lijf gelopen, die op één juli 1983 met pensioen ging en het is begrijpelijk, dat we met hem een praatje aangingen over het wel en wee die zijn meer dan 36 jaren dienst aan de sluizen bezorgden.

Staf kwam in dienst bij de stad Oostende als sluisnecht op 16/12/46 en ging op rust op 1/7/1983. Voorheen had hij gevaren met de kustvisserij en dit vanaf einde 1941 toen de kustvisserij van de Duitse bezetters, toelating verkreeg om onder controle de kustvisserij te beoefenen. Dit was met de O.221 van eigenaar Pierre Wessels en met de O.2 van de gebroeders Dasseville. Deckmijn was toen 18 jaar oud en is dus aan 60-jarige leeftijd op pensioen gegaan. Hij kwam in dienst toen men nog de oude sluizen van het zeestation, waar thans het grote parkeerterrein van de carferrydienst Istanbou gevestigd is, moest bedienen. In deze tijd werden de sluisdeuren, die toegang gaven tot de oude handelsdokken, thans jachthaven, nog met de hand bediend, door middel van een soort „capestran”. Op één van de foto's kan goed uitgemaakt worden uit wat zo een aartsvaderlijk ding toen bestond, namelijk een rechtstaande ronddraaiend ronde bok onderaan voorzien van radtanden. Men noemde dit gedeelte de „koei”. Bovenin waren er gaten waardoor twee speken staken en onderaan de sleper verbonden met de sasdeuren en over een lange afstand voorzien van radtanden, die in deze pasten. Deze sleper werd aldus uitgedraaid of ingetrokken naar gelang men de sluisdeuren dicht of open moest draaien. Twee speken die aan weerszijden op halve lengte uitkwamen, was dus werk voor 4 sluisnechten, alhoewel het ook wel gebeurde met drie of zelfs met twee. De mannen van de sluis van het maritiem moesten echter ook de sluizen Demey gaan bedienen. Onze Gustaaf bleef daar 18 jaar voorbeeldig werk leveren en werd toen overgeplaatst, zowat eind 1964, naar de vissershaven, waar hij in dienstverband werkte tot hij nu met pensioen ging.



Rechts op de foto zien we Deckmijn met links een collega sluisnecht. Beiden staan op de sluisdeur aan het maritiem met achteraan de intussen verdwenen kom, thans toegelegd en gebruikt door de carferries voor het aanschuiven van de auto's. Deze kom werd vroeger door de Oostendenaars het „strondgat” genoemd vanwege het feit dat de Oostendse riolen op deze plaats langs een verlaat uitmondde. Dit rioolwater met veel W.C.-afval werd met lager water afgelaten en trok naar zee!

In 1968 werd hij ten andere benoemd tot sluismeester. De sluizen van de vismijn worden bediend door 4 ploegen van 3 man, of 12 in totaal. Af en toe moet er ook al eens een man naar de Demeylsluizen om er iemand te vervangen die in verlof gaat of door ziekte afwezig is.

Het is duidelijk dat onze Deckmijn, binst zijn 18 jaren dienst aan de sluizen van de vissershaven, de ganse visserij leerde kennen en er mede vergroeid is en dat ook de ganse visserij hem kent. Daarom ook dat we er aan hielden om met het pensioen gaan van deze vriend van de visserij, hiervoor een plaatsje te ruimen in het Visserijblad.

Gevraagd of hij nooit te doen had met bijzondere omstandigheden of met belevissen, die een mens niet of moeilijk vergeet, was het enige dat hij in zijn lange loopbaan te vermelden had, het persoonlijk redden van een man, die te dicht bij de kade kwam, zijn evenwicht verloor en in de sassen terecht kwam. Buiten dit blijven alleen de herinnering aan de uitzonderlijke goede verstandhouding en overeenkomst met zijn werkmakers en met zijn onmiddellijke oversten.

Gevraagd of hij nu wel weg weet met zijn vele tijd, verbluffte hij ons met het antwoord dat, sinds hij op pensioen is, de dagen maar „open en toe gaan”. Thuis wat rammelen en dan naar de kaaie, de „trap” en ook naar de andere kant overin om een klein babbeltje te slaan met zijn vroegere werkmakers van de sluis met ook al eens een tertje in de omtrek.

Aan de eenvoudige visser en sluismeester menen we de tolk te zijn van al wie op hem beroep deed, dank te mogen zeggen voor de vele diensten welke hij aan de visserij bewezen heeft, want bij het in- en uitvaren van onze schepen, in welke omstandigheden ook, was nooit iets te veel om zij job naar behoren uit te voeren en de varenden te helpen.

LIEFDE KENT GEEN GRENZEN OF...

BELGISCH-GRIEKSE HUWELIJK IN DE VISSERIJ

Het was zaterdag 23 juli dat te 21 uur 's avonds in de St.-Gregorius Kathedraal van Thessalonika (Griekenland) volgens de Griekse geplogenheden, het huwelijk ingezegend werd van een Griekse schone, nl. Mejuffer Amalia Izoannou Nicolaïdon, met de jonge heer Jan Huysseune, zoon van Mevrouw en Raphaël Huysseune-Begijn, kleinzoon van Mevrouw Raphaël Huysseune-Isbled, de grootste vishandelaar van België, te Zeebrugge gevestigd.

Aan het jonge paar gingen ten gepasten datum, onze beste gelukwensen, overtuigd dat zij de Grieks-Belgische gemeenschap niet alleen zullen verrijken, maar dat ook daardoor de Belgisch-Griekse visserij en vishandelsbetrekkingen fel zullen uitbreiden, nu op hetzelfde ogenblik in het kader van de EEG, de heer Contogeorgis, commissaris is voor de Europese visserijaangelegenheden en hij zeker de Belgisch-Griekse betrekkingen niet zal beschamen.

Terloops weze ten andere vermeld, dat de firma Raphaël Huysseune als aankoop- export- en importfirma van visserijproducten een van de grootste vishandelsfirmas is geworden van ons land en wekelijks 60 à 80 personeelsleden te Zeebrugge tewerk stelt, zodat ons landje fier mag zijn, in acht nemend de geringe omvang van onze vissersvloot, zo'n firmas te bezitten.

Het huwelijksfeest zal in België plaats hebben op zaterdag 17 september in de zeer gekende Hostellerie St.-Nicolas te Ieper.



De middenste van de drie die op een speek zit is Gustaaf Deckmijn met rechts op de foto Vileyn en links Hubrouck Charlo die nog schipper was ter kustvisserij en op dit ogenblik schipper op een jacht.

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

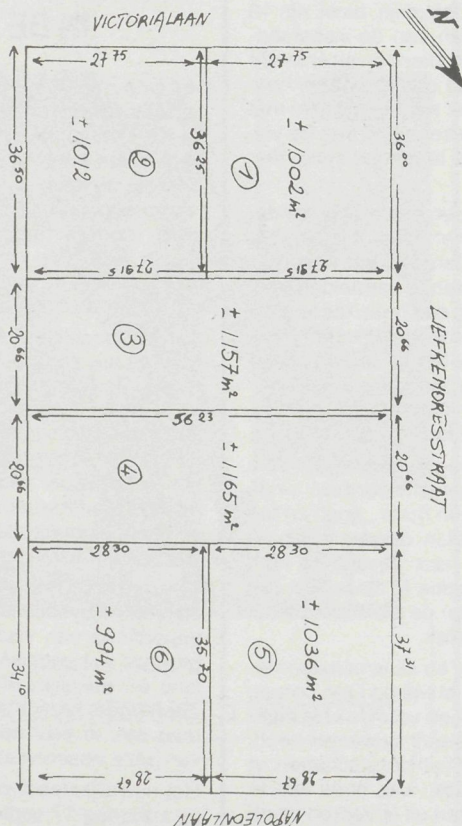
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

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

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

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

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



FALINGEN

TE KOOP
INGEVOLGE FALING

VISSERSVAARTUIG O.111 MARIA

Bouwjaar 1943 - met revisiemotor

Te bezichtigen in het dok van de R.M.T. te Oostende (Zeevezendok).

Inlichtingen en prijsaanbiedingen bij Meester Daniël CRABEELS, curator, Vindictivel-
aan 19 - bus 19, Oostende. Tel. (059)
80.24.38.

Ten laatste op 10 augustus 1983.

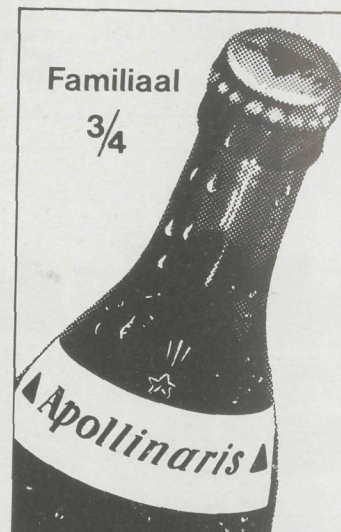
Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE

(8780V)



▲ **Apollinaris** ▲

- HET WATER DAT IJZER DOET VER-
TEREN!
- NATUURLIJK GAS-
HOUDEND
MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN
MAGNESIUM

ENGELSE KONTROLE IN DE 12-MIJLSZONE

Lancashire en Western Zeevisserijcomité uit Wales heeft een nieuw wachtscheepje in dienst. Het gaat om een 11-meter rubberboot uitgerust met 2 motoren van elk 212 Pk die een maximum snelheid haalt van 28 mijl per uur en een autonomie van 200 mijl aan 20 zeemijl per uur. Het vaartuig ligt laag tegen de zee, een donkere romp met witte brug, zodat het moeilijk op te merken valt op zee en verrassend nader komt. Het is ten zeerste bestand tegen slecht weder en kan, gezien zijn rubberen romp, zonder gevaar voor averijen, ook bij zwaar weder langs zij de vissersvaartuigen komen. Het toezichtsgebied is de Morecambe Bay, de kust van Lancashire en Noord-Wales. Er zijn drie man aan boord. De netten van de vaartuigen worden op de maaswijdte gecontroleerd evenals de eventuele aanwezigheid van ondermaatse vis.

Uit wat voorafgaat kunnen we vaststellen dat de Engelsen er niet op slapen om een strenge effectieve controle uit te oefenen.

Wij maken dat bericht over aan onze Staatssecretaris van Landbouw, de heer Dekeersmaeker, hem tevens er op wijzend dat het aanschaffen van een Zodiac met buitenboord motor ten belope van 300 duizend frank, zoals enkele maanden geleden aangekondigd best niet te voorschijn komt opdat we ons tegenover de overtreders niet belachelijk zouden maken, hoe goed de intenties van ons Ministerie van Landbouw ook mogen bedoeld zijn.



Het nieuwe visserijwachtschip in volle aktie.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

„VAN MANNEN EN DE ZEE” door Marcel Poppe (tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

DE DIEFSTALLEN OP SCHEPEN GAAN HUN GANG

We hebben reeds gewezen en we zullen er blijven op wijzen, dat de bewaking van onze vissershaven en in het bijzonder van onze vismijn, en het eerste dok (toevertrouwd aan een privé-onderneming en de Zeemacht) beneden alles is.

De diefstallen doen zich op grote schaal verder voor want de dieven hebben er vrij spel en van werkelijke stadsbewaking is niets te zien en wordt er niets voor gedaan.

Na de onlangs gepleegde inbraken op de O.279, het Engels vissersvaartuig „Homewaters” in het vlotdok gelegen, dus in een zone vallend onder stadskontrole, werd ook op het garnalvissersvaartuig O.190 van Lucien Desmit een batterij ontvreemd, werd van de N.3 de apparatuur beschadigd, werd op de O.131 voor honderdduizenden frank elektronische apparaten beschadigd en gaat het spelletje verder.

Men heeft het vooral gemunt op elektronische materialen en dekmateriaal. Thans werd driemaal naeen ook al ingebroken in de werkhuisen van SCAP waar men het ook gemunt heeft op materialen.

Daartegen klacht neerleggen bij de politie is tijdverlies en wanneer er gesnapt worden, dan is het nog de rijkswacht die er voor zorgt.

Alles wijst uit dat de gestolen materialen deze zijn welke meestal op schepen van welke aard ook kunnen gebruikt worden.

Het stadsbestuur, welke er personeel in dienst heeft, dat buiten de sluizen en slipway practisch drie à vier dagen in een week, geen werk heeft, heeft zich nog niet de moeite getroost daar meer aandacht aan te besteden en van eventuele behoorlijke bewaking 's nachts is nog veel minder sprake.

Gezien de vismijn en het dok, stedelijk terrein zijn en als privaat kunnen beschouwd worden stelt zich de vraag of zij voor de diefstallen niet verantwoordelijk kan gesteld worden en waarom zij geen soort alarmsysteem weet tot stand te brengen.

Deze diefstallen gebeuren meestal in de nacht van vrijdag op zaterdag en zaterdag op zondag.

Wat er ook van zij, het beleid van onze vissershaven is sedert enkele jaren lamenteel en het wordt groot tijd dat de nieuwe Schepen er op de ene of andere wijze een einde aan stelt.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

VRIJDAG 15 JULI 1983

O.134	450.591
N.41	275.516
N.706	275.516
N.723	401.333
O.26	348.864
O.306	348.864
O.303	180.296

MAANDAG 18 JULI 1983

O.317	1.833.731
Z.502	200.826
O.229	358.474
Z.431	303.460
O.127	264.990
O.51	1.149.195
O.243	228.195
O.275	263.526
O.141	300.092
O.135	263.526
O.369	300.092
O.123	583.626

DINSDAG 19 JULI 1983

O.119	333.581
N.597	282.161

VRIJDAG 22 JULI 1983

N.736	237.111
O.128	390.770
N.708	729.660
N.709	729.660

MAANDAG 25 JULI 1983

O.206	818.500
N.40	776.436
N.719	301.140
O.309	301.140
N.45	492.449
Z.296	385.525
Z.563	537.724
O.33	1.098.608
O.216	1.296.944
Z.583	1.011.200
N.3	798.366

WOENSDAG 27 JULI 1983

N.723	429.393
O.705	1.060.243

16/50

VRIJDAG 29 JULI 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.35	12	200	—	555.225
O.303	8	100	—	186.106
N.752	12	200	—	368.501
MONKY BANK				
O.285	12	300	—	554.034
NOORD				
Z.499	15	570	—	1.290.003

WEEK VAN 29/7 TOT 5/8/83

De visweek bleef dit keer beperkt tot twee dagen. Vrijdag en maandag werd te Oostende vis aangevoerd, dinsdag en woensdag moest men het daar zonder aanvoer stellen. Platvis kregen

we alleen vrijdag, kabeljauw en gul werd meest maandag gebracht. Maandag ook een IJslanse vangst aan de afslag, deze bevatte zo'n 650 bennen en bracht een en half miljoen op. Best verkocht werden rode zeebaars, blauwe leng en schaat. Kabeljauw varieerde rond de 60 fr., schelvis was eerder goedkoop en noteerde maar tussen 24 en 40 fr. Rode zeebaars haalde vlot 50 fr. terwijl voor blauwe leng bij de 70 fr. betaald werd. De witte leng deed het minder goed en kreeg rond de 50 fr. Tongen zijn schaars geweest, de grote tong was veruit het duurst en haalde tot 404 fr. het kg. Kleine tong werd verkocht tegen 200 fr. het kg. en slips aan 180 fr. Tarbot was eveneens erg duur en kreeg tot 440 fr., de grieten haalden ruim 250 fr. het kg. Dit telkens voor grote sortering. Platvis kreeg vrijdag weer Nederlandse belangstelling en bleef dan ook duur.

Kabeljauw en gul kregen minder hoge prijzen dan de voorgaande weken. De kabeljauw varieerde tussen 60 en 100 fr., gullen kregen tussen 32 en 80 fr. Grote wijting toont nog steeds een opvallend prijsverschil met de kleine sortering, grote tot 62 fr., kleine tussen 24 en 26 fr. Rog is bijzonder schaars geweest, de prijs loog er niet om. Voor staartvis blijft de belangstelling erg goed, de prijs schommelde dan ook opnieuw tussen 100 fr. voor kleine en 280 fr. voor grote sortering. Rariteiten als zonnevis en rode knorhaan bleven ook in trek, zonnevis kreeg dan ook tussen 250 en 295 fr.

De kleine kustvisserij doet het eerder kalmpjes aan, te oordelen althans naar de aanvoer in de vismijn die bijzonder klein is. Ook de garnaal-aanvoer is nog erg onregelmatig, vooral als de weersomstandigheden iets tegen zitten zoals begin deze week het geval was.

MAANDAG 1 AUGUSTUS 1983

IJSLAND				
O.129	18	540	—	1.502.771
NOORDZEE				
O.141/369	14	360	—	399.008
O.26/306	14	340	—	624.916
KANAAL				
Z.19	17	150	1500T	1.279.668
KRP				
O.123	14	60	4500Kr	658.248
MONKY BANK				
O.134	14	390	—	652.248
WEST				
N.41	11	150	—	471.072
N.597	9	180	—	455.736

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 1 augustus 1983

Grote schelvis	67,00/
Mid. schelvis	50,00/
Kleine schelvis	42,00/
Kabeljauw	53,00/ 63,00
Gul	52,00/
Wijting	.....
Schaat	90,00/
Zeebaars	51,00/ 56,00
Leng (witte)	42,00/ 49,00
Blauwe leng	68,00/
Schartong (Schotse schol)	24,00/ 40,00
Heilbot	182,00/245,00
Koolvis	28,00/ 33,00
Hondstong (mieten)	19,00/ 44,00
Zeeewolf	39,00/ 74,00
Staart	.....

Verwachtingen

MAANDAG 8 AUGUSTUS

WEST: N.3 - N.40
NOORDZEE: N.708/N.709
NOORD: O.51 (vermoedelijk)

DINSDAG 9 AUGUSTUS

NOORDZEE: O.216 (vermoedelijk)

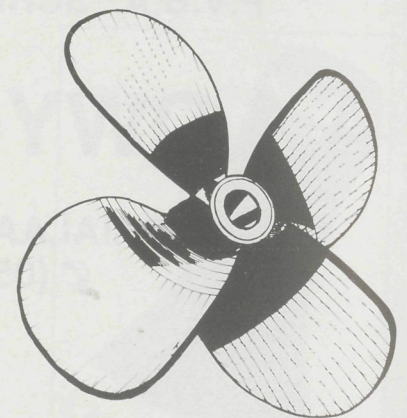
WOENSDAG 10 AUGUSTUS

NOORD: O.83

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons,
nikkelaluminiumbrons,
gietijzersedemistaal

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

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

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 14 JULI 1983

Z.189	N	100	70	8	201.918
Z.596	W	2.000	120	14	607.428
Z.296	W	2.000	200	14	1.200.709
					2.010.055

VRIJDAG 15 JULI 1983

Z.30	W	200	35	8	286.200
M.36	N	500	380	—	951.352
Z.289	W	800	300	13	1.156.347
Z.483	W	200	230	13	555.124
Z.509	KRP	—	200	—	864.674
					3.514.397

MAANDAG 18 JULI 1983

Z.98	N	200	380	14	986.380
Z.584	W	100	160	14	485.328
Z.92	N	—	625	15	1.472.153
Z.46	KN	1200	350	16	1.436.514
Z.89	N	100	350	14	978.306
Z.424	N	400	100	13	471.190
Z.573	KAP	—	160	11	537.711
					6.367.582

DINSDAG 19 JULI 1983

Z.284	N	100	255	9	495.205
Z.126	N	500	150	14	680.966
Z.27	W	1500	450	14	1.114.595
Z.462	W	1000	110	13	393.435
B.A.558	—	—	50	12	163.668
O.131	KN	500	200	18	701.363
Z.307	KRP	—	310	12	624.520
					4.173.752

WOENSDAG 20 JULI 1983

Z.484	N	200	230	15	568.202
Z.569	KRP	—	110	12	380.228
Z.53	N	—	300	14	731.010
Z.465	W	500	60	13	460.670
Z.512	KRP	—	80	12	268.995
Z.510	KRP	—	180	11	547.002
					2.956.107

29/17

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 22 JULI 1983

Z.402	KRP	—	110	12	429.680
M.176	N	100	230	13	648.536
Z.321	W	500	80	12	544.600
Z.560	W	—	40	8	220.430
					1.843.246

MAANDAG 25 JULI 1983

Z.525	W	1000	40	11	495.610
Z.568	W	700	20	11	315.990
Z.84	N	—	350	14	1.376.950
Z.578	K	900	30	5	351.360
Z.331	W	1000	140	11	609.970
Z.533	KRP	—	100	11	413.390
Z.186	—	—	500	17	1.477.865
Z.582	KRP	—	80	10	424.260
					5.465.395

DINSDAG 26 JULI 1983

Z.47	W	500	350	16	979.823
Z.564	W	500	100	13	610.070
Z.559	KRP	—	160	11	661.707
Z.580	K	500	50	8	355.289
					2.606.889

WOENSDAG 27 JULI 1983

Z.200	W	1000	150	16	1.031.190
-------	---	------	-----	----	-----------

Z.16	N	1000	280	13	1.065.469
Z.181	KRP	—	180	11	597.051
Z.324	W	500	210	14	763.110
					3.456.820

29/58

tong vis dag. fr.

DONDERDAG 28 JULI 1983

Z.162	N	500	350	14	948.068
Z.99	N	700	280	14	825.220
Z.507	W	400	50	11	503.500
					2.276.788

VRIJDAG 29 JULI 1983

Z.589	N	100	125	13	543.760
Z.50	N	700	330	14	776.896
Z.576	N	—	230	14	612.689
Z.509	KRP	—	180	10	577.046
Z.189	N	100	200	14	584.949
Z.573	KRP	—	200	9	512.389
Z.55	K	400	20	5	176.721
					3.784.450

MAANDAG 1 AUGUSTUS 1983

Z.560	W	—	25	—	111.330
Z.596	—	—	150	—	672.420
Z.512	KRP	—	100	—	372.150
Z.526	N	—	90	—	823.820
Z.519	N	—	250	—	854.796
Z.483	N	—	240	—	699.835
Z.569	KRP	—	150	—	535.010
Z.30	W	—	230	—	941.320
Z.506	W	—	230	—	886.730
					5.897.411

DINSDAG 2 AUGUSTUS 1983

B.5	W	800	150	13	936.295
Z.39	N	2000	300	17	1.739.468
Z.462	W	200	180	11	537.153
Z.307	KRP	—	200	11	690.056
Z.42	KN	900	100	17	561.890
Z.53	W	—	350	10	1.005.110
					5.469.972

WOENSDAG 3 AUGUSTUS 1983

Z.89	W	—	900	13	2.198.826
Z.510	KRP	—	200	11	738.814
					2.937.640

NIEUWPOORT

VRIJDAG 15 JULI 1983

VIS					
N.22		540	kg.	39.358	fr.
N.88		53	kg.	10.130	fr.
N.211		174	kg.	38.396	fr.
N.551		281	kg.	35.851	fr.
N.720		416	kg.	53.348	fr.
N.788		80	kg.	14.688	fr.
BR.15		1.734	kg.	288.052	fr.

MAANDAG 18 JULI 1983

VIS					
N.172		2.595	kg.	160.139	fr.
N.788		85	kg.	21.050	fr.
N.720		291	kg.	31.483	fr.
N.88		84	kg.	16.609	fr.
N.211		70	kg.	18.029	fr.

DINSDAG 19 JULI 1983

GARNAAL					
O.184		217	kg.	24.840	fr.

N.782		80	kg.	11.520	fr.
-------	--	----	-----	--------	-----

WOENSDAG 20 JULI 1983

VIS					
N.22		231	kg.	39.338	fr.
N.88		103	kg.	14.903	fr.
N.211		56	kg.	11.562	fr.
N.720		209	kg.	31.507	fr.
BR.15		1.303	kg.	270.460	fr.

VRIJDAG 22 JULI 1983

VIS					
N.22		233	kg.	47.842	fr.
N.551		97	kg.	10.678	fr.
N.710		181	kg.	23.805	fr.
BR.15		641	kg.	144.909	fr.

GARNAAL

O.184		230	kg.	24.180	fr.
-------	--	-----	-----	--------	-----

ZATERDAG 23 JULI 1983

GARNAAL					
N.782		140	kg.	19.978	fr.
O.184		114	kg.	11.028	fr.

MAANDAG 25 JULI 1983

VIS					
N.738		4.790	kg.	183.752	fr.
N.551		123	kg.	18.624	fr.
N.88		185	kg.	32.461	fr.
N.710		268	kg.	49.624	fr.
N.22		169	kg.	36.012	fr.
N.788		156	kg.	38.255	fr.
N.349		258	kg.	57.727	fr.

GARNAAL

N.782		113	kg.	15.707	fr.
-------	--	-----	-----	--------	-----

WOENSDAG 27 JULI 1983

VIS					
N.88		171	kg.	32.323	fr.
N.22		240	kg.	44.426	fr.
N.788		123	kg.	32.283	fr.
N.349		255	kg.	52.233	fr.
N.590		330	kg.	50.115	fr.
BR.15		1.150	kg.	195.329	fr.
N.551		283	kg.	24.577	fr.
N.710		284	kg.	42.454	fr.

VRIJDAG 29 JULI 1983

VIS					
N.15		918	kg.	189.745	fr.

Op de vrijdagmarkt bood slechts één kustvaartuig zijn vangst aan. Met het oog op het week-eindtoerisme werd dan ook voor alle aangevoerde soorten een dure prijsnotering geboekt. Tong nr. 1 haalde 310 à 320 fr./kg en tong nr. 2 403 à 408 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 354 à 358 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 302 à 310 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 266 à 270 fr./kg betaald en voor kleine tong 188 à 200 fr./kg. Middenslag tarbot werd aan 230 tot 300 fr./kg genoteerd, varia aan 210 tot 260 fr./kg en tong-schar aan 90 tot 140 fr./kg. Voor grote pladijs werd 85 à 95 fr./kg geboekt, voor drieling- of midenslag pladijs 3800 à 4000 fr. de ben en voor visjes 2750 à 3250 fr. de ben. Grote zandschar werd aan 2600 tot 2900 fr. de ben geboekt, kleine zandschar aan 2200 tot 2250 fr. de ben, rob-aard aan 65 tot 80 fr./kg en knorhaan aan 2250 tot 2500 fr de ben.

ZATERDAG 30 JULI 1983

GARNAAL					
N.782		106	kg.	18.248	fr.

VIS			
N.736	1.630 kg.	123.005 fr.	
N.22	425 kg.	69.732 fr.	
N.788	114 kg.	23.006 fr.	
N.349	297 kg.	41.378 fr.	
N.590	323 kg.	39.540 fr.	
N.88	256 kg.	36.701 fr.	
N.551	122 kg.	17.602 fr.	
N.710	621 kg.	87.785 fr.	

Eén Westvaartuig en zeven Kustvaartuigen losten samen ong. 3.800 kg vis op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 320 à 330 fr./kg en tong nr. 2 360 à 380 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 328 à 340 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 260 à 286 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 218 à 228 fr./kg en kleine tong 154 à 170 fr./kg. Varia wordt door de winkeliers der Westkust steeds gegeerd en kreeg dan ook een dure prijsnotering. Grote tarbot kocht men tegen 360 à 380 fr./kg aan, middenslag tarbot tegen 240 à 270 fr./kg, en griet tegen 248 à 270 fr./kg. Voor tongschar werd 100 à 150 fr./kg geboekt, voor staartvis 250 à 286 fr./kg, zonnevis 294 à 320 fr./kg, voor rode soldaten 70 à 85 fr./kg en voor robaard 85 à 95 fr./kg. Grote pladijs noteerde men aan 80 tot 85 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs aan 3500 à 3850 fr. de ben en visjes aan 2250 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4300 à 4500 fr. de ben geveild en gul tegen 2600 à 4000 fr. de ben. Wijting werd praktisch niet aangevoerd en bekam 45 à 60 fr./kg. Grote zandschar kreeg 2600 à 2750 fr. de ben, kleine zandschar 2200 à 2300 fr. de ben en knorhaan 2500 à 2750 fr. de ben. De schaars aangevoerde rog haalde 85 à 95 fr./kg, zeehond 40 à 50 fr./kg en zeehaai 600 à 700 fr. de ben. Wegens het snikhete weer die de voorbije weken het volk van het binnenland naar de kust weglakte, werd ook vanwege de leurhandelaars een geringe interesse vastgesteld.

WOENSDAG 3 AUGUSTUS 1983

VIS			
BR.15	1.298 kg.	260.451 fr.	
N.710	136 kg.	21.808 fr.	
N.349	169 kg.	26.575 fr.	
N.551	85 kg.	15.385 fr.	
N.590	291 kg.	38.425 fr.	
N.88	100 kg.	21.569 fr.	
N575	627 kg.	69.830 fr.	

Op de woensdagmarkt losten zeven kustvaartuigen hun vangst. Er werd ong. 2.700 kg vis aangevoerd voor een totale waarde van 454.043 fr. Voor tong nr 1 werd 308 à 328 fr./kg genoteerd en voor tong nr 2 400 à 404 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 bekam 342 à 348 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 290 à 300 fr./kg. Tong nr 5 haalde 252 à 260 fr./kg en kleine tong 174 à 186 fr./kg. Grote tarbot kreeg 295 à 320 fr./kg, middenslag tarbot 208 à 220 fr./kg, varia 180 à 240 fr./kg en griet 166 à 188 fr./kg. Voor grote pladijs werd 70 à 80 fr./kg neergepend, voor middenslag- of drielingpladijs 3750 à 4000 fr. de ben en voor visjes 2300 à 2500 fr. fr ben. Tongschar werd tegen 95 à 120 fr./kg geboekt, robaard tegen 75 à 85 fr./kg en knorhaan tegen 2250 à 2500 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2400 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 2200 à 2300 fr. de ben. De aanvoer op de woensdagmarkt was eerder gering en de interesse vanwege de handelaars kon slechts matig genoemd worden.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
29 juni	.918	189.745
1 aug.	3.788	438.749
3 aug.	706	454.043

GARNAALANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
30 juni	106	18.248	164	164

„HET VISSERIJBLAD”

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

OOSTENDE - DOVER

SCHEPEN

Voor de week van 7.8 tot 13.8.83

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u. *
- Dagelijks te 07.35 u., behalve op 7 en 8.8.83
- Dagelijks te 06.35 u., behalve op 13.8.83
- Op 13.8.83 bijk. afv. te 10.45 u.

* Van 7 t.e.m. 12.8.83 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 7.8.83
- Dagelijks te 06.00, te 08.00 en te 18.00 u.
- Dagelijks te 12.00, te 15.00 en te 20.00 u., behalve op 13.8.83
- Op 13.8.83 bijk. afv. te 21.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40 * en te 15.30 u.
- Dagelijks te 18.30 u., behalve op 13.8.83

* Op 7, 8 en 13.8.83 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00, te 10.00, te 13.00, te 16.00, te 19.00 en te 22.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 7.8.83
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 7 en op 8.8.83

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 23.55 u.
- Op 12 en 13.8.83 geen reservatie voor auto's.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40, te 12.00, te 13.55, te 16.35 en te 19.40 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.40, te 17.50 en te 20.55 u.

GETIJDEN TE OOSTENDE

AUGUSTUS

	(1)	(2)	(3)	(4)
5 vrijdag	0942	426	0346	118
	2209	441	1622	125
6 zaterdag	1051	442	0457	101
	2318	463	1731	096
7 zondag	1149	463	0558	080
			1831	064
NM 8 maandag	0014	486	0651	062
	1239	484	1927	036
9 dinsdag	0105	506	0741	051
	1325	501	2018	016
10 woensdag	0153	517	0829	046
	1410	512	2108	004
11 donderdag	0242	521	0917	047
	1456	515	2158	000
12 vrijdag	0330	515	1004	054
	1544	510	2247	006
13 zaterdag	0417	503	1049	064
	1630	497	2331	022
14 zondag	0504	484	1135	079
	1719	478		
EK 15 maandag	0552	461	0016	044
	1809	454	1223	096
16 dinsdag	0646	435	0103	072
	1908	429	1319	112
17 woensdag	0750	412	0159	098
	2022	410	1427	122
18 donderdag	0904	400	0306	117
	2142	408	1542	122
19 vrijdag	1020	404	0416	124
	2253	420	1654	110
20 zaterdag	1121	420	0521	118
	2349	439	1758	093
21 zondag			0615	108
	1207	441	1848	075
22 maandag	0033	458	0658	095
	1245	460	1929	060
VM 23 dinsdag	0108	472	0734	083
	1319	474	2004	049
24 woensdag	0141	480	0808	073
	1351	483	2038	042
25 donderdag	0212	483	0840	067
	1421	485	2112	040
26 vrijdag	0245	481	0913	065
	1452	482	2141	043
27 zaterdag	0315	476	0946	069
	1524	477	2211	050
28 zondag	0347	470	1016	078
	1554	472	2239	060
29 maandag	0419	464	1046	091
	1628	467	2310	075
30 dinsdag	0454	455	1119	108
	1705	460	2347	093
LK 31 woensdag	0534	442		
	1751	448	1203	127

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	1 aug.	2 aug.	3 aug.
Lappen	315 330	...	...
Grote	400 404	...	...
3/4	310 312	...	...
Bloktongen	249 260	...	...
Vóór-kleine	226 230	...	...
Kleine	200 204	...	...
Slips	184 185	...	...

ZEEBRUGGE

	1 aug.	2 aug.	3 aug.
Grote	326 337	316 338	393 ...
Bloktong	399 403	403 406	408 ...
Fruittong	295 327	318 324	342 ...
Schone kleine	201 260	259 261	287 ...
Kleine	158 201	166 173	204 ...
Tout petit	129 154	157 161	188 ...
Slips	124 132	140 150	180 ...

NIEUWPOORT

	1 aug.	2 aug.	3 aug.
Tong I	320 330	...	308 328
Tong II	360 380	...	400 404
Tong III	328 340	...	342 346
Tong IV	260 286	...	290 300
Tong V	218 228	...	252 260
Kleine	154 170	...	174 186

PLADIJS

OOSTENDE

	1 aug.	2 aug.	3 aug.
Platen ..	46 64	.. ..	.. ..
lek (groot-klein) ..	64 ..	.. ..	.. ..
Derde slag	60 ..	.. ..	.. ..
Platjes	26 ..	.. ..	.. ..

ZEEBRUGGE

	1 aug.	2 aug.	3 aug.
I	44 48	30 42	38 45
II	46 52	38 49	45 47
III	48 51	32 48	46 ..
IV	36 39	28 30	39 ..
V .....	.. ..	.. ..	.. ..

NIEUWPOORT

	1 aug.	2 aug.	3 aug.
Moeien .....	.. ..	.. ..	.. ..
Grote pladijs	80 85	.. ..	70 80
Drielingen	70 75	.. ..	75 80
Platjes	45 55	.. ..	46 50

TOEPASSING VAN ANTI-VERVUILINGSMAATREGELEN

Aan de hand van een parlementaire vraag uitgaande van de heer Geyselincx en gericht aan de staatssecretaris voor Volksgezondheid en Leefmilieu, vernemen we dat, volgens de heer Geyselincx, de Noordzee zo erg bevuild is, dat het eten van mosselen die op de golfbrekers aan de Belgische kust groeien, door het ministerie van Volksgezondheid wordt afgeraden. Volgens zelfde parlementair blijkt uit informatie, dat er lidstaten van het Europees Parlement zijn, die de antivervuilingsmaatregelen niet strikt toepassen. Eén van die landen is België. De Europese Commissie wil de zaak aanhangig maken tegen België, dat in gebreke is gebleven met de uitvoering van een richtlijn uit 1979, inzake de vereiste kwaliteit van het milieu voor schaaldieren. Er wordt dan ook de vraag gesteld aan de staatssecretaris wat België belet deze richtlijnen na te leven.

Volgens het antwoord dd. 5/7/83 heeft België op juridisch vlak inderdaad de richtlijn van de Raad van de EEG van 30 oktober 1979 (!) inzake de vereiste kwaliteit van het milieu voor schelpdieren nog niet toegepast.

Dit gemis werd goed gemaakt door de wet van 24 mei 1983 betreffende de algemene normen, die de kwaliteitsobjectieven bepalen van oppervlaktewater bestemd voor welbepaalde doeleinden verschenen in het Belgisch Staatsblad dd. 15 juni 1983. Eerstdaags zal aldus een specifiek besluit voor het water van schelpdieren worden getroffen en de gewesten zullen dan de nodige maatregelen moeten nemen om de voorschriften na te komen. Dit besluit werd reeds goedgekeurd in de ministerraad.

We besluiten hieruit, dat voorheen alleen maar het eten van mosselen die op de golfbrekers aan de Belgische kust groeien, door het be-

voegd Ministerie kon afgeraden worden, alhoewel men het plukken kon verbieden wegens beschadiging van kunstwerken. Thans zal, op basis van de kwaliteitsnorm van het milieuwater waarin de wilde mossel zich bevindt, eveneens ingegrepen worden. Het bepalen van de kwaliteit van dit milieuwater zal waarschijnlijk wel aan het Rijksstation voor Zeevisserij toevertrouwd worden.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week over verkochten drie Belgische vissersvaartuigen hun vis te Grimsby.

De Z.319 „Philadelphian” voerde officieel 750 bennen aan waarvoor een brutobesomming van 2,1 miljoen BF verwezenlijkt werd, toch nog goed voor 2.800 fr gemiddeld per ben.

De Z.60 „Blue Angel” zette officieel 770 van onze bennen in de afslag eveneens te Grimsby en maakt hiermede 1,9 miljoen BF hetgeen een gemiddelde prijs per ben van 50 kgr van 2.470 fr betekent.

Tenslotte kreeg men eveneens in dezelfde Britse haven, de O.313 „Falcon” die zelfs officieel 806 bennen in de markt zette, waarvoor toch beduidend minder werd besomd, namelijk 1.690 miljoen BF hetgeen een gemiddelde prijs per ben van 2.100 fr oplevert.

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

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

HOOP VOOR ZEEVOGELS ?

Elk jaar vinden duizenden zeevogels de dood als gevolg van olievervuiling die wordt veroorzaakt door olietankers die hun tanks op zee schoonspoelen. In oktober 1983 wordt een belangrijke internationale conventie van kracht die paal en perk stelt aan deze vervuiling.

Groot-Brittannië, Frankrijk, Italië, de Bondsrepubliek Duitsland, Griekenland en Denemarken hebben zich al bereid verklaard de Marpol Conventie voor de Preventie van vervuiling door schepen na te leven zodra deze van kracht wordt. De Europese Commissie dringt er bij de overige Lid-Staten op aan hun voorbeeld te volgen.

In een schriftelijk antwoord op een vraag van de Belgische socialiste Marijke Van Hemeldonck, antwoordde commissaris Karl-Heinz Narjes voor milieuzaken dat de Commissie „het betreurt dat zeevogels in grote aantallen sterven omdat bemanningen van olietankers vaak op onverantwoorde wijze en zonder nadenken handelen”.

In juli van het afgelopen jaar werd een overeenkomst getekend waarbij controle werd ingesteld op schepen die havens in de Gemeenschap, Finland, Noorwegen, Portugal, Spanje en Zweden aandoen. Wanneer deze conventie over het zeerecht uiteindelijk zal worden goedgekeurd zal deze controle, die nu nog zeer beperkt is, verder worden uitgebreid.

Dit ter aandacht van onze vissers op zee.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	1/87	1/8	2/8	2/8	3/8	3/8	1/8	3/8	1/8	3/8	1/8	3/8	1/8	3/8	1/8	3/8
Tarbot grote	426	442	413	465	...	...	431	456	...	...	400	427	360	380	295	320
Tarbot middel	327	395	329	340	...	...	340	348	...	...	292	305	240	270	208	220
Tarbot klein	285	295	287	297	...	...	196	278	...	...	270	284	180	240	180	240
Griet groot	254	276	265	270	...	...	270	280	...	...	...	...	248	270	166	188
Griet middel	190	208	204	235	...	...	218	224	...	...	270	...	...	...	...	...
Griet klein	140	155	161	170	...	...	179	182	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis groot	53	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis middel	36	44	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis klein	20	26	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek grote	82	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek middel	55	63	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek klein	20	30	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lom	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leng	34	50	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rog I	...	...	122	...	...	...	...	...	...	...	...	...	90	95	...	...
Keilrog	92	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	90	94	...	...
Rog	80	90	100	103	...	...	102	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Tilten	75	...	90	94	...	...	94	...	...	...	...	...	90	...	...	...
Scherpstaart	65	81	110	120	...	...	110	...	...	...	...	...	85	90	...	...
Halve mans	...	...	80	88	...	...	72	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Teelt	...	...	80	84	...	...	67	79	...	...	...	...	...	...	...	...
Katrog	...	...	34	36	...	...	32	80	...	...	...	...	...	...	...	...
Kabeljauw	60	100	...	...	...	...	...	...	...	...	125	...	85	90	...	...
Gul (groot)	62	84	74	80	...	...	82	92	...	...	78	...	52	80	...	...
Gul (middel)	55	63	51	56	...	...	57	64	...	...	68	70	...	...	...	...
Gul (klein)	31	46	18	26	...	...	21	24	...	...	33	...	...	...	...	...
Hozemonddamme	93	280	97	300	...	...	133	302	...	...	94	300	250	286	...	...
Wijting groot	51	62	42	51	...	...	38	50	...	...	53	...	50	60	...	...
Wijting klein	24	26	19	...	...	...	19	...	...	...	19	...	45	50	...	...
Schar	16	36	14	17	...	...	18	20	...	...	14	...	46	55	45	50
Steenschol	21	11	36	110	...	...	39	108	...	...	54	81	...	...	...	...
Zeehaai	33	60	51	64	...	...	51	60	...	...	...	...	11	14	20	35
Hondshaai	23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Doornhaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pieterman	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Makreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Horsmakreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeekreeft	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schaat	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeebaars (klipvis)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kongeraal	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schartong	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Volle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
IJle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Haringshaai	17	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steenholk	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heilbot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koolvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeewolf	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pollak	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zonnevis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	294	320	...	...
Koningsvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vlaswijting	38	60	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeeduivel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schotse schol	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehond	...	...	18	24	...	...	38	40	...	...	...	...	40	50	...	...
Bot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rode Poon (roobaard)	...	...	54	58	...	...	50	64	...	...	...	...	85	95	75	85
Grauwe poon (knorhaan)	12	...	6	...	...	...	6	...	...	...	10	...	50	55	45	50
Rode knorhaan	20	92	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Posten	...	...	12	14	...	...	18	20	...	...	20	...	...	...	...	...

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 26 juli** werd aangevoerd: 80 kg. tong, 4 kisten tarbot en griet, 22 kisten schol, 4 kisten schar en 14 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 22,39-22,00, grote tong 25,23-24,15, grootmiddel tong 20,51-20,30, kleinmiddel tong 15,40-13,99, tong één 13,00-11,25, tong twee 8,60-7,22.

Per 40 kg.:

tarbot 780-484, griet 461-374, schol één, twee en drie 172-136, schol vier 90-62, bot 26-19, horsmakreel 63-54, schar 65.

Aan de **woensdagmarkt van 27 juli** werd aangevoerd: 399 kg tong, 4 kisten tarbot en griet, 3 kisten kabeljauw, 23 kisten wijting, 61 kisten schol, 11 kisten schar, 6 kisten makreel en 15 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 22,20-20,53, grote tong 31,20-24,53, grootmiddel tong 20,40-19,96, kleinmiddel tong 16,20-14,30, tong één 12,40-11,20, tong twee 9,40-8,00, ongestripte tong twee 8,26-8,00.

Per 40 kg.:

tarbot 656-480, griet 608-400, kabeljauw vier 188, kabeljauw vijf 162-150, schol twee 192-172, schol drie 172-152, schol vier 110-79, schar 92-81, wijting drie 144-80, makreel twee 58-55, bot 26.

Aan de **donderdagmarkt van 28 juli** werd aangevoerd: 862 kg tong, 8 kisten tarbot en griet, 588 kisten kabeljauw, 30 kisten schelvis, 320 kisten wijting, 108 kisten schol, 18 kisten schar, 16 kisten makreel en 29 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

tarbot 25,48-22,75, grote tong 26,51-25,70, grootmiddel tong 21,85-20,49, kleinmiddel tong 15,04, tong één 12,75-10,90, tong twee 10,38-9,81.

Per 40 kg.:

tarbot 870-512, griet 617-414, kabeljauw één en twee 280-162, kabeljauw drie 188-140, kabeljauw vier 142-120, kabeljauw vijf 142-80, schol één 182, schol twee 192-162, schol drie 156-118, schol vier 130,81, schelvis één 182-176, schelvis twee 174, schelvis drie 170-162, schelvis vier 100-92, schar 100-70, wijting drie 84-62, makreel twee 51-44, kleine kreeft 170-152, steenbolk 60-33, horsmakreel 100, poontjes 41-27, haai 81-75.

Aan de **vrijdagmarkt van 29 juli** werd aangevoerd: 5.625 kg. tong, 44 kisten tarbot en griet, 1.007 kisten kabeljauw, 4 kisten koolvis, 153 kisten schelvis, 389 kisten schol, 62 kisten schar, 21 kisten makreel en 79 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

heilbot 17,89, tarbot 26,84-23,08, grote tong 26,00-24,89, grootmiddel tong 22,48-20,63, kleinmiddel tong 15,60-13,52, tong één 13,29-11,05, tong twee 10,82-7,54, zalm 16,19.

Per 40 kg.:

Rode poon drie 222-122, steenbolk 57-47, haai 90-64, kleine kreeft 300-240, horsmakreel 81,

tarbot 948-544, griet 657-416, kabeljauw één 198-150, kabeljauw twee 192-144, kabeljauw drie 176-124, kabeljauw vier 136-116, kabeljauw vijf 130-66, schelvis één 178-122, schelvis twee 148-124, schelvis drie 130-100, schelvis vier 110-50, schol één 168-164, schol twee 192-160, schol drie 130-100, schol vier 114-94, wijting drie 85-34, makreel twee 94-46, schar 90-31, koolvis twee 122, hake 224-132, tongschar 214-80, roggen 212-65.

Aan de **maandagmarkt van 1 augustus** werd aangevoerd: 3.740 kg. tong, 130 kisten tarbot en griet, 1.022 kisten kabeljauw, 80 kisten schelvis, 884 kisten wijting, 1.081 kisten schol, 90 kisten schar, 13 kisten makreel en 247 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:

heilbot 13,92-13,41, tarbot 23,64-20,98, grote

tong 25,50-23,50, grootmiddel tong 20,37-18,52, kleinmiddel tong 13,15-10,82, tong één 11,13-10,17, tong twee 8,04-7,53.

Per 40 kg.:

haai 104-86, steenbolk 45-32, kleine kreeft 204-110, krab 25-13,50, wolf 202, rode poon drie 90, hammen zonder kop 704-280, hammen met kop 170-162, roggen 132-88, tarbot 834-400, griet 621-404, kabeljauw één 180, kabeljauw twee 170-142, kabeljauw drie 150-112, kabeljauw vier 130-106, kabeljauw vijf 128-73, schelvis één 124-108, schelvis twee 132-126, schelvis drie 126-124, schelvis vier 92-52, schol één 148-128, schol twee 140-122, schol drie 126-124, schol vier 96-82, wijting drie 75-34, makreel één 77, makreel twee 73-34, schar 64-42, tongschar 182-44, heek 100-75.

HARD OPTREDEN NEDERLANDSE OVERHEID TEGEN ILLEGALE VISSERS

Het is het tweede vaartuig dat door de Nederlandse overheid in beslag genomen wordt wegens illegale visserij. In de tweede week van juli werd te Harlingen de „UK 126” in beslag genomen wegens het vissen in de Nederlandse 12-mijlszone op platvis (tong, pladijs, schar). Inderdaad geldt daar een verbod voor het vissen met vaartuigen groter dan 70 Brt en/of met een motor van meer dan 300 Pk. net als dit in België en in de andere lidstaten het geval is. De „UK 126” meet 131 Brt en is uitgerust met een motor van 800 Pk. en met boomkorren. Deze eigenaar werd veroordeeld tot een boete van 10 duizend gulden (circa 175 duizend B.fr.) en moest daarbij een waarborg bezorgen van 25 duizend gulden die de reder verliest wanneer betrokkene terug vissende wordt opgemerkt in de 12-mijlszone gedurende een proeftijd van één jaar. Op 16 juli was het dan de beurt aan de „UK 17” om door de politie-officier in beslag genomen te worden wegens illegale visserij in de twaalfmijlszone. Verzwarende omstandigheden hierbij was het feit, dat de betrokken schipper reeds voor dergelijke illegale visserij in overtreding werd genomen en dat hij gewaarschuwd was,

dat bij een volgende overtrekking het vaartuig in beslag zou genomen worden. Deze in beslagneming duurt dan wel een dag of tien vooraleer de rechtbank tot een uitspraak is gekomen en dat het schip zou kunnen vrijgegeven worden tegen betaling van de boete en het bezorgen van de waarborgsom. De „UK 17” is eveneens uitgerust met een boomkor, meet 114 Brt en beschikt over een motor Deutz van 750 Pk. Het is duidelijk dat dergelijke schepen verwoestend optreden in het kustgebied en de eigenlijke kleine kustvisserij door dit optreden ten eerste benadeeld wordt.

De vraag stelt zich echter wat men zal doen zo op zo'n vaartuigen een kredietverlening gegeven werd die in België tot 80 th. gaat en de reder financieel er zijn hielen aan vaadt. waar hii zich

anderzijds in het buitenland financieel veilig heeft gesteld?

We gaan immers naar een toestand waar velen zich niet meer bekommeren om schulden en in beslagname, waar leveranciers mekaar onder-tussen bekampen om te kunnen leveren.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door de kotters

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
34.856 kg.	Tong	f 377.012,58	van f 10,82
9.403 kg.	Tarbot	f 158.098,64	van f 16,81
32.155 kg.	Schol	f 239.696,45	van f 2,92
32.495 kg.	Kabeljauw	f 86.000,60	van f 2,65
1.792 kg.	Griet	f 22.643,65	van f 12,64
11.140 kg.	Schar	f 15.204,78	van f 1,36
4.960 kg.	Wijting	f 6.769,96	van f 1,36
144.451 kg.	Diversen	f 757.158,82	5,24
321.254 kg.		f 1.662.579,48	

VISSERSVAARTUIGEN IN HET VLOTDOK VAN OOSTENDSE VISSERSHAVEN DOOR DE STAD GEWEIGERD

Door het kantoor van de Gerechtsdeurwaarder Jan Van den Meersschaut te Brugge wordt op zaterdag 13 augustus het kustvissersvaartuig O.111 „Maria” een houten garnalvissersvaartuig openbaar verkocht. Dit schip werd gebouwd in 1943 op de werf Jules Denye te Oostende en is voorzien van een Amerikaanse motor Detroit van 1944 met een vermogen van 150 Pk.

Groot is de verwondering van belangstellenden dat dit schip werd gemeerd in het zeewezendok, waar pakketboten en staatsleepboten voor herstelling steeds opgelegd worden, temeer dat dit geen plaats is om het schip te bekijken.

De deurwaarder, hieromtrent ondervraagd, meldde deze week dat het hem verboden werd door havenkapitein Ghys, dit schip in het eerste of tweede visserijvlotdok van de vissershaven te leggen en dat het tenslotte dank zij de hoofdwaterschout is, dat het schip, in afwachting van verkoop, in het Zeewezendok mocht ondergebracht worden.

GILBERT ANDRIES IS NIET MEER

Vorige week zaterdag werd om 10.30 uur in de St.-Jozefskerk van Oostende, de heer Gilbert Andries, echtgenoot van Mevrouw Irène Willems, en sedert vele jaren visgroothandelaar, ten grave gedragen.

Gilbert Andries had de ouderdom van 66 jaar bereikt. Hij was sedert meer dan 40 jaar zaakvoerder van de visgroothandel Willems-Vershelde, waarvan zijn vrouw Irène de jongste spruit was toen vader en moeder Honoré Willems-Vershelde hun visgroothandel in de oude vismijn hebben beheerd en tot een p.v.b.a. hebben overgeschakeld.

Gilbert was in de vismijn en de visgroothandel gekend als een joviaal, eerlijk en knap zakenman, die door elkeen geliefd was en steeds als visgroothandelaar zijn cocurrenten wist te eerbiedigen wat van niet velen kan gezegd.

Aan mevrouw Irène Andries-Willems, haar en zijn familie biedt ons blad zijn innige deelneming in de zware rouw welke hen komt te treffen.

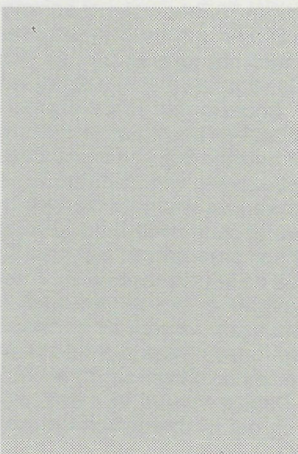
We hebben er in deze kolommen reeds op gewezen dat onze vissershaven volledig aan zijn lot overgelaten wordt en een vuilnisbelt van jewelste is geworden, maar dat een havenkapitein zonder het stadsbestuur of belanghebbenden te raadplegen, zich ook al veroorlooft vissersvaartuigen die openbaar moeten verkocht worden, uit het visserijvlotdok te weren, waar hij zo gretig niet varende sportvissers, waaronder een afgedankte loodsboot, waarvan een Waalse liefhebber eigenaar is, en andere in het eerste of tweede visserijvlotdok onder brengt, is straffe koffie.

Wij vragen ons ten andere af voor welke reden en op grond van welk artikel van het Vissershavenreglement daartoe beslist werd en zo er in het eerste vlotdok geen plaats zou zijn, wat belachelijk is, waarom dit vaartuigje, zoals andere onder het toezicht van de Zeemachtbasis in het tweede vlotdok niet ondergebracht werd.

Of zou het ook daar al in de weg komen te liggen van een baggerboot der maatschappij?

Wij stellen de vraag, daar het groot tijd wordt dat door de Stadsverheid aan al die willekeur, gebrek aan toezicht, de dagelijkse diefstallen en vernielingen van materiaal, enz... een einde gesteld wordt.

Of moeten de belanghebbenden die de stadskas spijzen, de stad voor schepen en instellingen in het stadsvisserijvlotdok gelegen, ter rechtbank ter verantwoording roepen voor haar zorgeloosheid, enz...?



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

De BBL denkt aan u...

EVEREST
Schilferijsfabriek
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07
het koudste
het best bewerkbaar

WAT WAS DE MARKTSITUATIE IN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ IN JUNI 1983 ?

Door de Dienst voor zeevisserij van het Ministerie van Landbouw werden ons bij het ter perse gaan van ons laatste nummer reeds de gegevens bekend over de aanvoer van Belgische vis in onze havens, waarvoor ze dienen gelukkig te zijn.

Het ware in het belang van de statistiek van aanvoer toch ook interessant eens per kwartaal de Belgische aanvoer in vreemde havens te kennen met de prijzen, gewicht en soorten. Dit zou velen, voor vele redenen, belang inboezemen !

AANVOER

De totale aanvoer door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens klom met 245 ton (of + 10 %) tot 2.632 ton, een aanvoerniveau dat sinds jaren niet meer werd bereikt in juni. De aanlandingen van schaal- en weekdieren zijn nagenoeg gelijk gebleven, zodat de aanvoertoe name te danken is aan de verbeterde productie van demersale vis (bodemvis) (+ 11 %) en specifiek aan de platvis, schol met een ruimschoots verdubbeld aanbod (+ 373 ton).

De aan wal gezette hoeveelheid demersale vis groeide met 243 ton tot 2.410 ton, opvallend is de evolutie van de platvisvangsten. Zowel voor tong en schol vinden we in de voorheen vrij horizontale aanvoertrend een tekenende knik, die evenwel in tegengestelde richting verloopt. Terwijl de vangsten van de dure platvis, tong met nagenoeg 1/3e verminderde tot 179 ton, hetzij een afname van 80 ton, kreeg men in de gespecialiseerde platvisvisserij met de boomkor gelukkig wonderbare hoeveelheden schol in de netten. De scholvangsten verbeterden namelijk met 373 ton tot 667 ton. Nagenoeg 2/3 van de aanvoertoe name was terug te vinden in de grootte-classes 1 en 2. De aanbodinzinking van tong was met uitzondering van tongklasse 4 verdeeld over alle sorteringen.

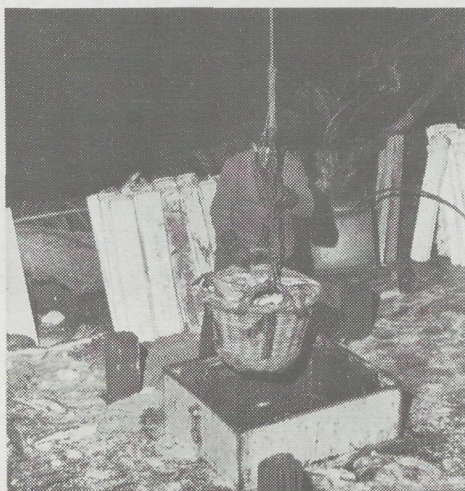
Wat de aanlandingen van rondvis betreft noteerden we een lichte toename voor kabeljauw (+ 3 %) tot 818 ton, voor schelvis en wijting daarentegen werd een afname van 16 % geboekt tot resp. 46 ton en 89 ton. De vangsten van doorn- en hondshaai verminderden resp. tot 21 ton (- 75 %) en 40 ton (- 10 %). De productie van zeeduivel nam met 20 % toe tot 88 ton.

Er werden terug 218 ton schaal- en weekdieren gemijnd. De garnaalvangsten slonken met 10 ton (- 15 %) tot 60 ton terwijl er 85 ton langoustines werden aangeland (+ 5 %).

De gecumuleerde totale aanvoer van het eerste halfjaar daalde van 18.820 ton tot 17.616 ton (- 1.204 ton of - 6 %). De aanlandingen van demersale vis, pelagische vis en schaal- en weekdieren bedroegen resp. 14.904 ton (+ 13 %), 1.493 ton (- 68 %) en 1.214 ton (+ 31 %). Terwijl het aanbod van kabeljauw, schol, wijting en zeeduivel resp. klom tot 3.513 ton (+ 718 ton of + 26 %); 3.062 ton (+ 403 ton of + 15 %); 1.420 ton (+ 307 ton of + 28 %) en tot 510 ton (+ 165 ton of + 48 %), daalde de tong- en garnaalaanvoer resp. tot 2.091 ton (- 270 ton of - 11 %) en 226 ton (- 50 ton of - 18 %).

AANVOERWAARDE

De totale aanvoerwaarde steeg lichtjes met 4 miljoen BF (+ 2 %) tot 171 miljoen BF. Daarvan werd 151 miljoen BF, hetzij 88 %, gerealiseerd door de verkoop van demersale vis. Niettegenstaande de besomming aan demersale vis



slechts met 2,7 % lichtjes steeg, zijn er toch grote verschuivingen vast te stellen in deze groep en niet in het minst bij de platvissen.

De flinke tongaanvoerin zinking (- 31 %) werd nog versterkt door een prijsdaling (- 6 %) zodat de tongbesomming met 22 miljoen BF schrijnend terugliep tot 40,3 miljoen BF (- 35 %). Dit betekende eveneens dat het waarde-aandeel tong in de waarde van de demersale vis verminderde van 42 % tot 26 %. De scholmarkt daarentegen reageerde zelfs nog met een positief prijseffect (+ 25 %) op het ruimschoots verdubbelde aanbod (+ 126 %) zodat de scholbesomming enorm steeg tot 29,6 miljoen BF en bijna het drievoud bereikte (+ 185 % of + 19,3 miljoen BF). De in tegengestelde zin evoluerende aanvoerwaarden van tong en schol, de 2 belangrijkste platvissoorten, die trouwens door dezelfde vaartuigen worden verschalkt, bufferen elkaar zodat de gezamenlijke opbrengst amper 4 % daalde van 72,6 miljoen BF tot 69,8 miljoen BF.

Daar de gemiddelde kabeljauwprijs nagenoeg gelijk bleef, nam de opbrengst evenredig toe met de vangst (+ 3 %) en bereikte 35 miljoen BF. Ondanks de felle aanvoerdaling van schelvis werd er nagenoeg 1/5 van de aanvoer uit de markt genomen wat een drukkend effect had op de gemiddelde prijs, die met 8 BF/kg verkleinde. De besomming van schelvis liep met 38 % terug tot 1,9 miljoen BF. Een betere prijs voor de wijting kon de aanvoerdaling niet compenseren zodat de resultante, de aanvoerwaarde met 7 % afnam tot 3,5 miljoen BF.

De opbrengst aan hozemondhammen (zeeduivel of staarten) verbeterde, tengevolge een grotere aanvoer en hogere marktprijs met 3,6 miljoen tot 14,3 miljoen BF (+ 35 %).

De waarde bij eerste verkoop bij de vismijn van schaal- weekdieren was stationair nl. 19,8 miljoen BF. De garnaal- en langoustineaanvoerwaarde bedroegen resp. 7,2 miljoen BF (- 19 %) en 10,1 miljoen BF (+ 12,0 %).

In het eerste semester van het jaar steeg de aanvoerwaarde van 1.130 miljoen BF tot 1.212 miljoen BF (+ 82 miljoen BF of + 7,2 %). Bij rangschikking naar aanvoerwaarde staat tong op de eerste plaats met 463 miljoen BF (- 12 %), gevolgd door kabeljauw 167 miljoen BF (+ 28 %), schol 120 miljoen BF (+ 54 %) en zeeduivel 86 miljoen BF (+ 72 %). De aanvoerwaarde van tong daalde met 64 miljoen BF, terwijl voor de schol, zeeduivel, kabeljauw toena-

mes werden genoteerd van 42 miljoen BF, 36 miljoen BF en 35 miljoen BF. De zeeduivel bracht in het eerste semester '83 reeds meer op dan in het jaar 1982 (80 miljoen BF). Het tongaandeel in de totale aanvoerwaarde liep terug van 47 % tot 38 %.

PRIJZEN

De gemiddelde visprijs (G.P.) daalde van 69,9 BF/kg in juni 1982 tot 64,8 BF/kg in juni 1983, wat overeenstemt met een prijsafname van 5,1 BF/kg of - 7,2 %. Deze afname van de gemiddelde prijs is vooral toe te schrijven aan het teruggelopen aandeel zeer dure vis, vnl tong in het totale aanvoerpakket. Het tongaandeel bedroeg 7 % in juni 1983, tegenover 11 % in juni 1982. De rest van de G.P.-afname wordt vooral verklaard door een daling van de tongprijs. (- 6 %).

Niettegenstaande de G.P. van de demersale vis (bodemvis of witvis) met 5,2 BF/kg of 8 % terugliep van 67,8 BF/kg tot 62,6 BF/kg, steeg de G.P. van de demersale vis zonder tong met 5,2 BF/kg of 12 % van 44,4 BF/kg tot 49,6 BF/kg. Vooral de schol kende ondanks het verdubbelde aanbod een zeer goede prijsvorming en steeg met + 8,1 BF/kg (+ 26 %) tot 44,3 BF/kg en overschreed zo zelfs de stagnerende G.P. kabeljauw 42,8 BF/kg. Terwijl de grote schol minder goede prijzen haalde, werd de kleine schol duur betaald. De G.P. der scholklasse bedroegen 1 : 40,6 BF/kg (- 7 %); 2 : 47,7 BF/kg (+ 18 %); 3 : 49,5 BF/kg (+ 34 %) en 4 : 39,2 BF/kg (+ 47 %). Waar in juni 1982 voor de grote schol de beste prijzen werden genoteerd, komen nu de scholmiddelmaten (2-3) op het voorplan; de grote en de kleine schol resp. sortering 1 en 4 worden nagenoeg voor dezelfde prijs verhandeld.

Ondanks de flink gedaalde aanvoer van de G.P. tong met 15 BF/kg af tot 225 BF/kg (- 6 %). De prijsvoluctie per grootte klasse verliep als volgt : 1 : 263 BF/kg (- 25 BF of - 9 %); 2 : 269 BF/kg (- 48 BF of - 15 %); 3 : 265 BF/kg (- 67 BF of - 20 %); 4 : 214 BF/kg (- 64 BF of - 23 %); 5 : 187 BF/kg (+ 3 BF of + 2 %); 6 : 176 BF/kg (+ 38 BF of + 23 %) en 7 : 1269 BF/kg (+ 46 BF of + 37 %). Opmerkenswaardig is dat de grotere tong gesorteerd onder de klassen 1-2-3-4 felle prijsinzinkingen noteerden. De G.P. tong behorende tot de klassen 1-2-3 zakte nagenoeg tot hetzelfde prijsniveau, terwijl de kleine tongklassen 6 en 7 prijsverhogingen kenden, zodat het prijsverschil tussen de duurste en goedkoopste klassen terugliep tot 100 BF/kg.

Voor de wijting en de rog ging een aanvoerdaling gepaard met een betere prijs resp. + 10 % en + 6 %. Schelvis kende ondanks een geringer aanbod (- 17 %) een prijsinclinatie van 25 %, eveneens de Noorse schelvis kende een slechtere prijsvorming (- 19 %).

De G.P. van de haaiachtigen vnl. doornhaai en hondshaai klom resp. met 20 BF/kg tot 45 BF/kg (+ 77 %) en met 7 BF/kg tot 22 BF/kg (+ 50 %), tengevolge een minderaanbod van de grootte orde van resp. 75 % en 10 %.

De G.P. van de schaal- en weekdieren bleef gelijk, de garnaal werd 6 BF/kg goedkoper (120 BF/kg), terwijl de Noorse kreeft beter werd gemijnd (118 BF/kg of + 6 %).

(vervolg volgende bladzijde)

Kumulatief gezien kunnen we stellen dat gedurende de **eerste semester** de algemene G.P. toenam van 60 BF/kg tot 69 BF/kg (+ 15 %), niettegenstaande de G.P. van de belangrijkste soorten tong (222 BF/kg), kabeljauw (48 BF/kg), schelvis (35 BF/kg), wijting (31 BF/kg) en garnaal (122 BF/kg) nagenoeg gelijk bleven. De G.P.-toename wordt, naast het effect van een betere G.P. voor schol (39 BF/kg of + 34 %), zeeduivel (169 BF/kg of + 16 %), haring (15 BF/kg of + 46 %) en Noorse kreeft (148 BF/kg of + 9 %), vooral verklaard door het afgenomen aandeel relatief goedkope pelagische vis in het aanvoerpakket.

OPGEHOUDEN VIS

In juni 1983 werden slechts 37 ton visserijproducten (of 1,4 % van de aanvoer) uit de markt genomen, tegenover 66 ton (of 2,8 % van de aanvoer) in juni 1982. De belangrijkste ter interventie aangeboden soorten waren schelvis (8,2 ton of 18 % van de aanvoer) en wijting (7,6 ton of 8,5 % van de aanvoer). Waar in juni 1982 nog 5 ton koolvis en 15 ton schol hetzij resp. 27 % en 5,2 % van de aanvoer de bodemprijs niet bereikte, werd er in juni 1983 nagenoeg geen schol en koolvis opgehouden. Eveneens de doordraai van doorn- en handshaai liep met 16 ton terug tot 3 ton.

Gedurende het **eerste semester 1983** werd er heel wat minder uit de markt genomen dan verleden jaar (378 ton i.p.v. 963 ton), of uitgedrukt in procent van de aanvoer betekent dit resp. 2,1 % en 5,1 %. Vooral de interventie voor de 2 probleemsoorten schol en wijting verminderden enorm resp. met 351 ton en 142 ton. Zodat de doordraai uitgedrukt in procent van de aanvoer afnam van 15 % tot 2 % voor schol en van 22 % tot 7 % voor wijting, de opvang bedroeg resp. nog 60 ton en 106 ton. Slechts 20 ton kabeljauw (- 100 ton) en 42 ton schelvis (- 19 ton) behaalden de bodemprijs niet.

VREEMDE HAVENS

Volgens de thans beschikbare gegevens werden 12 vangsten verkocht in, vreemde havens, waarvan 6 in Britse havens en 6 in Deense havens werden aangeland.

VISSERIJRESULTATEN

- Gedurende de maand juni hebben 191 vissersvaartuigen (+ 3) 10 % meer vis gevangen (2.632 ton) in 3 % minder zeedagen (3.328), doch in 1.074 reizen (+ 2 %). De totale besomming in Belgische havens bereikte 171 miljoen BF. De gemiddelde aanvoer per zeedag kon nog op het niveau van mei, nagenoeg 16 kisten vis (+ 14 %), gehandhaafd blijven. De gemiddelde besomming per zeedag liep t.o.v. juni 1982 met 5 % terug tot **51.300 BF**.
- De **boomkorvisserij** werd heel wat intensiever beoefend. De 121 boomkorvaartuigen (+ 14 %), met een gewogen gemiddeld motorvermogen dat 6 % lichter was dan vorig jaar (555 pk), realiseerden in 606 reizen (+ 23 %) en 1.978 zeedagen (+ 9 %) een vangst van 1.558 ton (+ 42 %). Alhoewel er 460 ton vis meer werd aangevoerd dan in juni 1982, daalde de tongaanlandingen met 75 ton. De toename was vooral te danken aan de grote vangst van schol (+ 380 ton) en kabeljauw (+ 55 ton). Waar in juni 1982 het vangstaandeel van de belangrijkste soorten tong en schol even groot was nl. 23 %, met een resp. waarde-aandeel van 60 % en 9 %. Kregen we in juni 1983 een totaal ander beeld qua vangstsaamenstelling nl. 42 % schol, 11 % tong en de scholbesomming klom tot 25 % terwijl het tongaandeel terugviel op 36 %.



	juni 1982		juni 1983	
	aanvoer	waarde	aanvoer	waarde
tong	23 %	60 %	11 %	36 %
schol	23 %	9 %	42 %	25 %
kabeljauw	6 %	3 %	8 %	5 %
zeeduivel	7 %	11 %	5 %	12 %

- Daar nu de gemiddelde waarde van de aanvoer teruggelopen was van 92 BF/kg tot 72 BF/kg (- 22 %), tengevolge de geringere tongvangsten gepaard met geringere prijzen en de fel gestegen aanvoer van beterkope soorten (vnl. schol), steeg de besomming slechts met 11 % tot 112,4 miljoen BF. Ondanks er 30 % meer vis werd gevangen per zeedag (790 kg) verbeterde de waarde per zeedag nauwelijks tot **56.800 BF** (+ 2 %).
- De **38 bordvissersvaartuigen** (- 3) voerden 580 ton vis (+ 1 %) aan in 73 reizen (- 30 %). Dit vangstresultaat van 647 zeedagen (- 11 %) bracht 34 miljoen BF op (+ 11 %). Per zeedag betekent dit een aanvoer van 900 kg (+ 14 %) ter waarde van **52.600 BF** (+ 24 %).
- De door 22 **spanvissersvaartuigen** aan wal gezette vishoeveelheden en de waarde ervan verminderde met 1/3 tot resp. 425 ton en 16,8 miljoen BF. Daar nu 130 dagen minder (- 28 %) in span werd gevist zakte de aanvoer en besomming per zeedag minder scherp met 8 % tot resp. 25 bennen met een waarde van **49.700 BF**.
- In de maand juni sleepten 31 vaartuigen (- 4) op **garnaal** gedurende 365 zeedagen (- 11 %). De aanvoer daalde evenredig tot 69 ton (- 13 %) doch de besomming verminderde met 20 % tot 7,5 miljoen BF. De opbrengst per zeedag bedroegen 190 kg (- 3 %) en **20.600 BF** (- 10 %).
- De gemiddelde gasolieprijs in de maand juni 1983 bedroeg 12,11 BF/liter t.o.v. 12,79 BF/liter in juni 1982, dit betekent een daling van 5,3 %. De gewogen gemiddelde officiële gasolieprijs van het eerste semester 1983 bedroeg evenveel dan 1982 nl. 12,1 BF/liter.

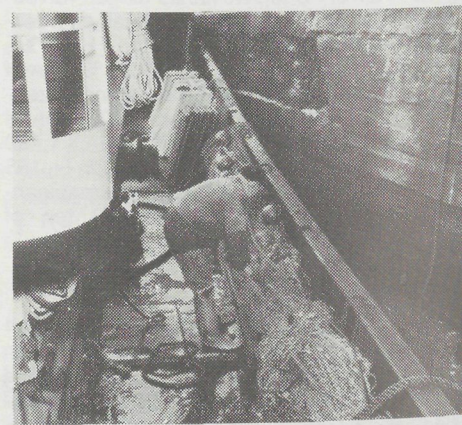
SAMENVATTING VAN DE MAAND JUNI 1983 (vergeleken met juni 1982)

- 1) De **totale aanvoer** door Belgische vissersvaartuigen in eigen havens bedroeg 2.632 ton, wat een meeraanvoer van 245 ton (of 10 %) betekent. Deze toename is te danken aan de ruimschoots verdubbelde scholpro-

duktie (+ 373 ton). De tongvangsten verminderden met 1/3 tot 179 ton. De gecumuleerde totale aanvoer van het eerste halfjaar daalde met 1.204 ton tot 17.616 ton (- 6 %).

- 2) De **totale aanvoerwaarde** in Belgische havens steeg met 2 % tot 171 miljoen BF. De tongbesomming liep met 22 miljoen BF schrijnend terug tot 40 miljoen BF. De verdrievoudigde aanvoerwaarde van schol kon gelukkig voor de boomkorvisserij, die zware klap neutraliseren (+ 19 miljoen BF). In het **eerste semester** van het jaar steeg de aanvoerwaarde met 82 miljoen BF of 7,2 % tot 1.212 miljoen BF. Bij rangschikking naar aanvoerwaarde staat tong op de eerste plaats met 463 miljoen BF (- 12 %), gevolgd door kabeljauw 167 miljoen BF (+ 28 %), schol 120 miljoen BF (+ 54 %) en zeeduivel 86 miljoen BF (+ 72 %).
- 3) de gemiddelde **visprijs** daalde van 69,9 BF/kg in juni 1982 tot 64,8 BF/kg in juni 1983, wat overeenstemt met een prijsafname van 5,1 BF/kg of - 7,2 %. Deze prijsinclinatie is vooral toe te schrijven aan het teruggelopen aandeel zeer dure vis, vnl. tong in het totale aanvoerpakket, met daarboven nog een daling van de tongprijs (- 6 %). De scholprijs steeg ondanks het verdubbelde aanbod met 26 % tot 44 BF/kg en overschreed de stagnerende kabeljauwprijs (43 BF/kg).
- 4) Slechts 37 ton **visserijproducten** (of 1,4 % van de aanvoer) werden **uit de markt genomen**, tegenover 66 ton (of 2,8 % van de aanvoer) in juni 1982. De doordraai gedurende het eerste semester nam met 585 ton af van 963 ton tot 378 ton. Dit is vooral te danken aan een betere prijsvorming voor de probleemsoorten schol en wijting waarvoor de opvang afnam met resp. 352 ton en 142 ton, zodat slechts nog 2 % en 7 % van de resp. aanvoer de bodemprijs niet haalde.
- 5) De gemiddelde **visserijresultaten** van de 191 Belgische vissersvaartuigen, die 3.328 dagen (+ 3 %) op zee werkten, werden getypeerd door een vangsttoename per zeedag (+ 14 %) en een gemiddelde besomming per zeedag van 51.300 BF. De opbrengst per zeedag in de meest beoefende visserijmethode nl. met de boomkor namen nauwelijks toe (+ 2 %) tot 56.800 BF. Terwijl men in de span- en de garnaalvisserij te kampen had met een opbrengstderving per zeedag van resp. 8 % en 10 %, zodat de besomming resp. daalde tot 49.700 BF/Z en 20.600 BF/ZD, haalde men in de bordvisserij een aanzienlijk beter resultaat nl. 52.600 BF/ZD (+ 24 %).
- 6) De gemiddelde gasolieprijs daalde van 12,79 BF/liter tot 12,11 BF/liter (- 5 %).

Dienst voor de Zeevisserij Oostende



AANVOER IN BELGISCHE HAVENS IN JUNI 1983

Periode 1981 - 1983

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	—	—	—	—	—	—	2.451	78.174	31.89
andere schelvis	59.352	1.684.949	28,39	54.869	1.895.240	34,54	43.214	1.105.798	25.59
Kabeljauw — verre viss.	—	—	—	—	—	—	4.594	211.737	46.09
andere kabeljauw	1.085.404	29.716.859	27,38	795.779	33.982.260	42,70	831.265	34.832.194	42.83
Koolvis	1.366	49.010	35,88	18.746	350.880	18,72	2.086	81.104	38,88
Wijting	93.687	2.712.305	28,95	105.511	3.700.426	35,07	89.265	3.429.224	38,42
Schol	326.275	11.090.162	33,99	294.658	10.362.417	35,17	667.498	29.566.389	44,29
Roggen	94.579	4.863.132	51,42	104.210	5.146.796	49,39	97.597	5.085.595	52,11
Noorse schelvis	—	—	—	3.730	243.120	65,18	3.829	201.200	52,55
Andere	352.963	18.563.516	52,59	531.029	29.054.986	54,71	507.409	36.005.029	70,96
TOTAAL	2.013.626	68.679.933	34,11	1.908.532	84.736.125	44,40	2.231.208	110.596.444	49,57
b. Tong	219.191	57.953.994	264,40	258.813	62.237.398	240,47	179.083	40.253.605	224,78
TOT. DEMERSALE VIS	2.232.817	126.633.927	56,71	2.167.345	146.973.523	67,81	2.410.291	150.850.049	62,59
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sprot	—	—	—	—	—	—	150	255	1,70
Overige	—	—	—	—	—	—	4.389	46.109	10,51
TOT. PELAG. VIS	3.864	27.205	7,04	1.435	20.320	14,16	4.539	46.364	10,21
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	60.040	7.210.006	120,09	70.609	8.934.839	126,54	60.031	7.224.703	120,35
Noorse kreeft	60.213	7.884.838	130,95	80.701	8.950.688	110,91	85.265	10.060.679	117,99
Overige	54.464	1.585.780	29,12	66.883	1.934.761	28,93	72.368	2.491.565	34,43
TOT. SCHAAL/WEEKD.	174.717	16.680.624	95,47	218.193	19.820.288	90,84	217.664	19.776.947	90,86
ALGEMEEN TOTAAL	2.411.398	143.341.756	59,44	2.386.973	166.814.131	69,89	170.673.494	170.673.360	64,83

AANVOER IN BELGISCHE HAVENS

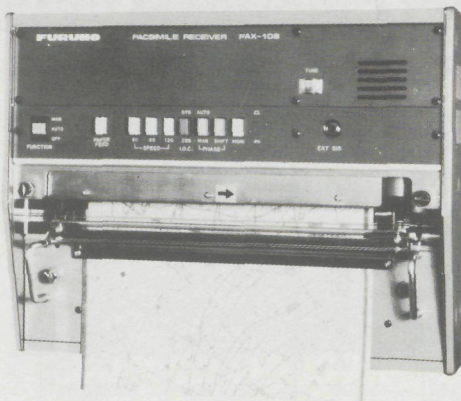
Periode januari-juni 1983

SOORTEN	1980			1981			1982		
	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.	GEWICHT	WAARDE	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a. Schelvis — verre visserij	157.304	4.757.244	30,24	233.540	8.341.015	35,72	161.862	6.361.432	39,30
andere schelvis	293.483	7.341.456	25,01	236.531	8.657.890	36,60	242.036	7.753.216	32,03
Kabeljauw — verre viss.	121.240	3.376.315	27,85	151.051	6.150.056	40,72	64.845	3.221.318	49,68
andere kabeljauw	4.219.835	127.800.806	30,29	2.643.932	124.438.219	47,07	3.448.429	163.874.621	47,52
Koolvis	191.830	4.747.878	24,75	119.197	3.650.264	30,62	38.851	1.364.186	35,11
Wijting	1.371.443	27.424.724	20,00	1.113.072	32.426.700	29,13	1.420.011	43.832.108	30,87
Schol	2.566.467	64.513.101	25,14	2.659.385	77.652.569	29,20	3.062.193	119.574.613	39,05
Roggen	629.187	30.649.209	48,71	642.758	31.119.378	48,42	685.130	36.647.781	53,49
Noorse schelvis	343.148	13.943.590	40,63	100.808	5.668.520	56,23	98.283	5.202.100	52,93
Andere	2.584.181	136.331.563	52,76	2.954.967	185.741.658	62,86	3.591.783	256.880.012	71,52
TOTAAL	12.478.118	420.885.886	33,73	10.855.241	483.846.269	44,57	12.813.423	644.711.387	50,32
b. Tong	2.093.693	502.049.605	239,79	2.360.431	527.499.685	223,48	2.090.628	463.267.980	221,59
TOT. DEMERSALE VIS	14.571.811	922.935.491	63,34	13.215.672	1.011.345.954	76,53	14.904.051	1.107.979.367	74,34
2. PELAGISCHE VIS									
Haring	—	—	—	—	—	—	1.451.190	21.866.134	15,07
Sprot	—	—	—	—	—	—	863	3.355	3,89
Overige	—	—	—	—	—	—	45.830	626.997	13,68
TOT. PELAG. VIS	3.740.526	34.445.056	9,21	4.678.282	48.248.642	10,31	1.497.883	22.496.486	15,02
3. SCHAAL/WEEKDIEREN									
Garnaal	215.476	23.728.389	110,12	275.836	34.042.857	123,42	226.093	27.471.755	121,51
Noorse kreeft	140.747	20.436.150	145,20	155.049	21.066.924	135,87	170.195	25.151.921	147,78
Overige	491.623	13.300.994	27,06	495.513	15.294.357	30,87	817.762	28.556.385	34,92
TOT. SCHAAL/WEEKD.	847.846	57.465.533	67,78	926.398	70.404.138	76,00	1.214.050	81.180.061	66,87
ALGEMEEN TOTAAL	19.160.183	1.014.846.080	52,97	18.820.352	1.129.998.734	60,04	17.615.984	1.211.655.914	68,78

OOK WEERKAARTSCHRIJVER AAN BOORD VAN TREILERS?

De zeevisserij heeft, net als ieder andere tak van de scheepvaart, een grote behoefte aan een zo nauwkeurig mogelijke weerinformatie. Gelijkaardige informatie is in vele gevallen bepalend voor een veilige vaart maar het staat vast dat er op dat vlak nog een en ander op punt dient gesteld, tenzij de visser zelf weer voor weerman gaat spelen zoals dat in vroegere tijden het geval was. Nochtans is wel de gepaste apparatuur voor handen en het ziet er naar uit dat meer en meer dergelijke toestellen – men noemt dat weerkaartschrijvers – geplaatst worden aan boord van zeegaande schepen. Vooral in de koopvaardij en de yachting wordt de weerkaartschrijver frekwent gebruikt; alleen de visserij blijft vooralsnog achterwege.

Een probleem dat vroeger wel eens rees bij de meer konventionele types is de noodzakelijke aanpassing van de frekwentiekanaalkristallen als op de nieuwe route moest gevaren worden. Furuno heeft daar nu een adequate oplossing voor gevonden in de vorm van de FAX-108, de weerberichten-ontvanger/schrijver. Een kleine lichtgewicht die zowel geschikt is voor wand- als tafelmontage. Een bijzonderheid van de FAX-108 is de aanwezigheid van een PROM (programmeerbare chip) waarin tot 512 kanalen kunnen worden geprogrammeerd en dat is dan ruim voldoende om de ganse aardbol mee te bestrijken. De FAX-108 kent daarbij een praktische stationskeuze met behulp van drie schakelaars. Eerst wordt de zone gekozen, vervolgens het station en ten slotte de frekwentie, waarbij elke schakelaar acht stappen telt. Aangezien de frekwenties voorgeprogrammeerd zijn moet men de schakelaars alleen maar in de goede



stand zetten; de rest wordt door het FAX-108-toestel volledig automatisch verzorgd. Zelfs de start- en stopprocedure gebeuren automatisch. De zeer nauwkeurig werkende styluspen tekent een haarscherp gedetailleerd kaartje en keert na deze actie terug in een rustpositie. Bij het wisselen van papier kunnen dus geen beschadigingen optreden.

Bovendien is deze allround weerberichtschrjver/ontvanger geen veelvraat in energieverbruik. 10 Watt in standby-positie en 30 Watt bij vol gebruik volstaan reeds. Belangrijker is wel de verhouding prijs/prestatie voor dit bedrijfszekere toestel.

Meer inlichtingen hierover zijn te verkrijgen bij SAIT, Hendrik Baelskaai 12, te Oostende, waar men gratis een folder kan bekomen.

BIJ DE NOTARIS VRAGEN EN ANTWOORDEN

IK BEN MINDERJARIG. KAN IK PER TESTAMENT OVER MIJN GOEDEREN BESCHIKKEN ?

Een minderjarige kan per testament over zijn vermogen beschikken, althans indien hij de leeftijd van zestien jaar heeft bereikt; dit laatste is inderdaad een grondvereiste. Zolang hij niet ten volle eenentwintig jaar is, blijft zijn bevoegdheid om te beschikken echter beperkt tot de helft van hetgeen een minderjarige zou kunnen vermaken.

Sommige personen kunnen niet onterfd worden, ook niet door een meerderjarige erflater: nakomelingen, echtgenoot, ouders; zij hebben recht op een bepaald aandeel in de nalatenschap, dat men hun niet mag ontnemen. Hetgeen dan overblijft is het beschikbaar deel. Daarvan kan de minderjarige van meer dan zestien jaar de helft bij testament legateren.

Een voorbeeld zal dit duidelijker maken. Een persoon van achttien jaar komt te overlijden. Zijn enige erfgenamen zijn zijn beide overlevende ouders en ook de broeders en zusters. Hij maakt een testament in voordeel van een vreemde. Wat zal deze kunnen opnemen? De ouders hebben ieder recht op één vierde; zij zijn

voorbehouden erfgenamen. Er blijft dus de helft over: daarvan kan die minderjarige tot beloop van de helft beschikken, hetzij één vierde. Het overige vierde zal opgenomen worden door de broeders en zusters die normaal de helft zouden geërfd hebben. Indien dezelfde minderjarige na zijn ouders was overleden, ongehuwd en zonder kinderen, dan zou er geen voorbehouden deel zijn. In dat geval zouden broeders en zusters de geheelheid hebben opgenomen. Ingevolge het testament zal dat slechts de helft zijn.

Om de geldigheid van het testament te beoordelen, houdt men enkel rekening met de datum, waarop het opgesteld werd. Het testament van iemand die jonger was dan zestien, blijft ongeldig, zelfs indien de maker op oudere leeftijd overlijdt. Iemand die een testament opstelde voordat hij meerderjarig was, moet dit hermaken wanneer hij ten volle bekwaam is; anders blijft hij onderworpen aan hoger vermelde beperking.

Om volledig te zijn, moet vermeld worden dat een minderjarige bij huwelijkskontraat of bij latere akte van wijziging van de huwelijksvoorwaarden, op dezelfde wijze zijn partner mag bevoorraden als een meerderjarige, mits hij bij het opstellen van die akte bijgestaan wordt door de personen, die de wet voorschrijft (ouders of grootouders of familieraad). Een eenvoudige akte van schenking onder echtgenoten blijft de minderjarige anderzijds volledig onttzegd.

GROOT-BRITANNIE

■ In de week van 18 tot 23 juli was er een bijzondere grote aanvoer in de Schotse haven van Peterhead, die men dankt, of in dit geval te wijten heeft aan het mooie weder. Eén en ander had als gevolg, dat 3 duizend bennen overkocht bleven en naar vismeel of dierenvoeding verwezen werden. De vangsten bestonden hoofdzakelijk uit schelvissoorten, waaronder meest van de kleinste, verder wijting, koolvis en kabeljauwsoorten. De grote treilers kwamen hoofdzakelijk van de visgronden van ten Oosten van Shetland en in mindere mate van Fair Isle. De middenslagtreilers bevisten Buchan Deeps, te Oosten van Colliestopne en Castle Hard. De seinetreilers bevisten hoofdzakelijk Ling Bank, Red Sands, Outer Shoal, Forties Field en Swathway.

■ De Britse rederij „Marr & Son” heeft haar meest moderne diepvriezer, de 61-meter „Junella” aan het buitenland verkocht. Dit vaartuig werd gebouwd in 1975 en onderging verbouwingen voor een bedrag van 16 miljoen te Hirtshals in Denemarken. Het vaartuig werd „Siku” omgedoopt en zal de gronden voor Groenland bewerken. Ook andere Deense diepvriezers op de garnaal zijn naar de gronden van Groenland vertrokken evenals de Duitse hekdiepvriezer „Tubingen”. Dit alles heeft voor enige opschudding gezorgd onder de Groenlanders, dit in het kader van hun anti-EEG uitspraak, alhoewel met een zeer nipte meerderheid.

■ Komt er meer controle op de rechtstreekse overlandingen op zee aan boord van de vreemde faktorijsschepen, hoofdzakelijk uit de Oostbloklanden? In elk geval wordt een nieuwe wet voorbereid in Groot-Britannië, waarbij de faktorijsschepen verplicht zullen worden de door hen opgenomen vis te melden en boek te houden. In de praktijk heeft de overheid reeds heel wat zaken geleerd in verband met de overladingen zodanig, dat een relatief zeer goede controle zal kunnen uitgevoerd worden aan de hand van de overgeladen pakken. Bij overtreding zullen de vergunningen van, de faktorijsschepen ingetrokken worden of eventueel tussengekomen worden bij de eigen vaartuigen.

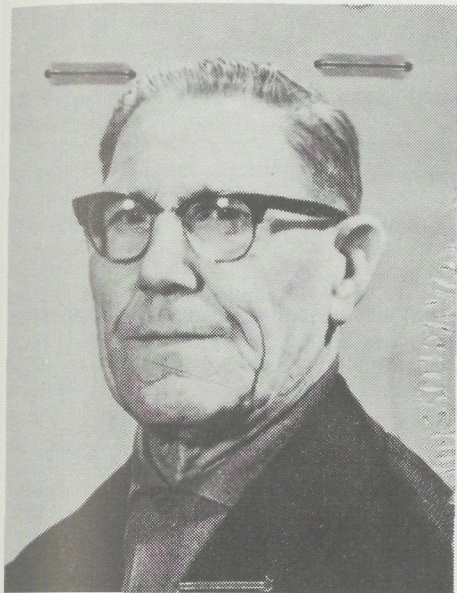
■ De Cornwall Sea Fisheries wensen een uitbreiding van het verbod voor de grote treilers om in bepaalde gebieden van de zuidoost Engelse kust op makreel te vissen. Voor de CSF is een spoedige beslissing noodzakelijk omdat de Hollandse vaartuigen normaal op de makreelvisserij op Cornwall binnen een vijftal weken zullen starten. De zeer moderne Hollandse diepvriestoreilers met hun grote vangstcapaciteit zijn een nachtmerrie voor de traditionele Britse makreelvisserij van de zuidoostkust van Engeland.

FRANKRIJK

■ Te Boulogne werd de nieuwe visafslag geopend. Dit is een onderdeel van het nieuw plan van de uitbouw van de havenfaciliteiten in Frankrijk. Het was de staatssecretaris voor maritieme zaken, de heer Lengagne die de opening voorzat. In de hal zijn er reien om te zitten frontaal tegenover de sectie waar de vis wordt verkocht. Het bekijkswaard voor onze schepen van de visserhaven.

Uit de oude doos...

„CHAREL VAN BLESSE”



Echt een gelukkige omstandigheid, dat we de tachtigjarige gewezen visser Karel Velghe tegen het lijf konden lopen. Zulk een gelegenheid laat men niet voorbijgaan om eens in het rijk vissersverleden van Karel te gaan neuzen.

Karel werd geboren te Adinkerke, op 2 december 1902 en kreeg van bij zijn geboorte de naam mede van „Charel van Blesse”.

Hoe men aan zo'n naam komt? Welnu dat is kort verteld. De vader van onze Karel, Charel Velghe, kreeg deze lapnaam van zijn coiffeur en dit reeds al jongetje omdat hij in zijn haar een witte stres had. Bij de paarden spreekt men dan van een witte bles. De coiffeur die de last medekreeg om vaders haar op regelmatige tijden weer wat aanzien te geven, zegde dat eenieder die het hoorde dat hij een „blesse” was. Enkele wachtende kalanten die dit hoorden, zeiden vanaf dat ogenblik nooit anders meer dan Charel Blesse en geen enkele ambtenaar van de burgerlijke stand kon daar nog iets aan doen. Charel Velghe werd Charel Blesse en zoon Karel Velghe werd ook Charel genoemd maar dan Charel van Blesse's.

In de visserij is het dan zo, als men naar Karel Velghe vraagt, dat niemand deze kent, maar Charel van Blesse's wel, daar heeft niemand moeite mee.

Om nog een momentje bij de coiffeur te blijven, moest deze van de moeder van onze Karel, namelijk Marie Coutrie, beter gekend als Mietje Coutries, het haar van zoon Blesse met een scheut brandewijn wassen. Ik weet niet of het vanwege het een of het ander was, dat ons Karel in zijn hoofd droeg, dat mogen we zeker zo niet zeggen, maar 't was toch om de propretieit. Hoeveel van het flesje op Karel's hoofd kwam en hoeveel in 't kelegat van de coiffeur, dat zal wel een geheim moeten blijven, maar ook Mietje Coutrie had daar haar gedacht over, want het eerste wat zij deed als haar spruit terug van de coiffeur kwam, was eens aan zijn hoofd rieken.

Bij vader Charel Blesse waren er zes kinderen en dat was in die tijd nog niet te veel, 2 jongens en 4 meisjes.

Vader Blesse was heel zijn leven lang visser, eerst met een panneboot, die met hoog water op het strand gezet werd en later op een „Dendé”, gedekte vaartuigen van een 17 tot 18 meter, met een kloeke mast en groot zeil in het midden en een topzeil er bovenop, verder een knuiver vooraan, een stagzeil en dan achteraan het bezaanzeil met topzeil boven. Met een briesje en alle zeilen uit, zat er een forse trekkracht in deze vaartuigen. Niettegenstaande hun behoorlijke lengte, hadden ze slechts een kleine kiel die het hun nog mogelijk maakte, alhoewel met wat slagzij, op het strand gezet te worden.

Karel'tje ging naar school, zoals dit bij werkmensen in die tijd de gewoonte was, tot aan zijn plechtige communie. Dit is goed elf jaar. Vanaf dat ogenblik ging hij dan varen met nonkel August Verhaeghe met een driestaker pannepot „La Jeune Henriette” van 13 meter lang met drie masten. In die tijd was men het zich nog een beetje verplicht en stond het schone dat men een Franse naam gaf aan het schip, hier de P.3. Het was de boot van de vader van nonkel Gusten met aan boord drie man en een jongen, hier ons Karel'tje.

Een goed half jaar later, bij het uitbreken van de oorlog 14-18 lag de P.3 te Blankenberge, binnengevlucht voor het slechte weder. Men stak onmiddellijk terug in zee naar Nieuwport, maar daar mocht men niet binnen omdat de haven gesloten was uit vrees voor een Duitse aanval van uit zee. Dan maar de boot te De Panne op het strand gezet, waar de „Jeune Henriette” enige maanden later bij slecht weder kapot geslagen werd en dit zonder dat er nog mede gevaren was. Er was toen nog geen sprake van verzekering tegen oorlogsriscico.

Karel'tje bleef de grootste duur van de oorlog braaf bij zijn ouders te De Panne dat niet door de

Duitsers bezet was. Vader ging in Duinkerke op een „vineschip” varen. Dit was een scheepje van 12 à 14 meter met één mast, een groot zeil, topzeil, knuiver en stagzeil. Vader bleef de ganse week weg en het ging te voet langs het strand tot Lefferingkoeke en vandaar de tram tot Duinkerke. De zaterdag kwam vader dan terug om de maandagvoormiddag de zelfde weg weer naar Duinkerke te doen.

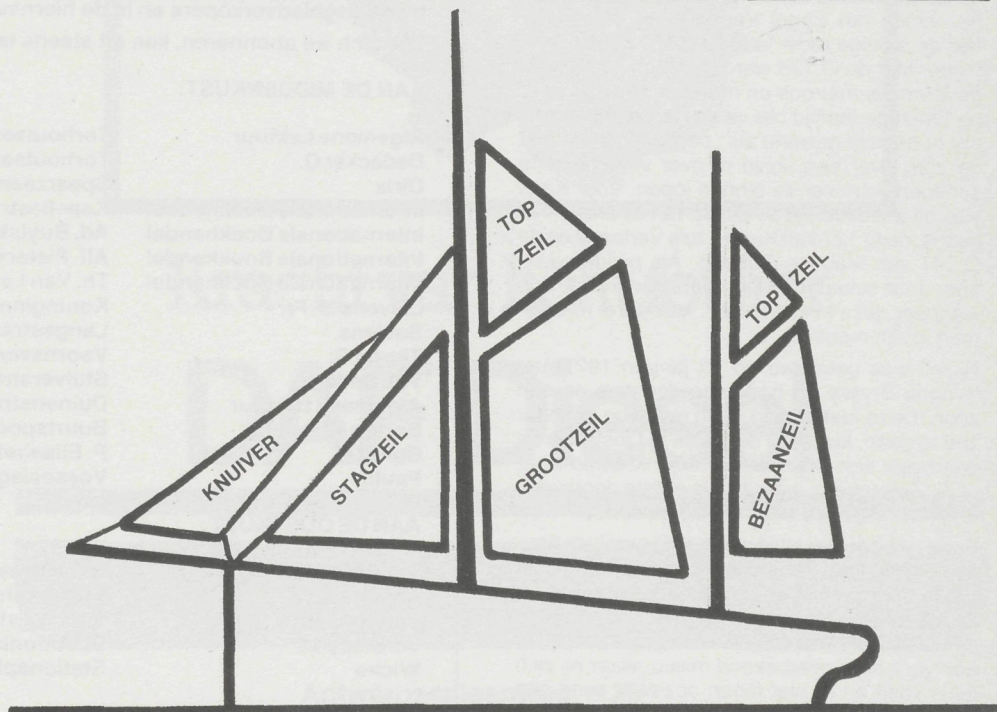
Op het laatst van de oorlog ging onze Karel (hij was natuurlijk wat opgeschoten) mede naar Duinkerke om er met nonkel August op de P.88 in zee te steken. De P.88 was ook een „Dendé” van 15 meter, soort schip dat in Duinkerke veel gebruikt werd.

Na een half jaar vaart eindigde de oorlog en ging zowel vader Velghe als zoon Karel op Oostende varen, maar het huisgezin bleef in De Panne wonen. In het begin moest men te voet tot aan Lombardside en daar kon men dan de tram nemen tot Oostende. In het weerkeren was het natuurlijk omgekeerd. Later kwam dan de stoomtram die tot De Panne doorliep.

De volle matrozen vaarden toen aan 12 % en waren „stief” kontent met een wekelijkse pré van 8 fr ! Onze Karel is beginnen varen, zonder Scheepsfonds en voor niks ! Hij kreeg wel een visje mee naar huis. Men viste gewoonlijk op platvis en rog en er zat ook al eens een rappe tong, een tarbotje of een grietje in het net.

De panneboot van nonkel had een keteltje stoom aan boord waarmede, met behulp van een capestran, het net ingehaald werd. Men was toen al zeer tevreden met om de 24 uur een paar bennen vis. De P.88 ging reeds voor een ganse week in zee en de vis werd aan boord gegut en in het ijs gelegd.

(vervolg volgende bladzijde)



De „Dendé”, een scheepstype waarmee Karel Velghe (Charles van Blesse's) vaak de grote vlakke op trok.

Karel bleef na de oorlog nog twee jaar aan boord met nonkel en ging dan met de smicks (smäck) varen, ondermeer met de O.135 van boer Vieren, ook al een lapnaam want men kende toen ook nog Schieter Vieren en Kop Vieren. Men had in die tijd inderdaad niet veel nodig om aan een lapnaam te komen, en dat was zo normaal, dat niemand zich daarover zorg of kwaad maakte. De kinderen kregen dan gewoonlijk de lapnaam van vader mede, met dit verschil, dat men er dan zijn eigen voornaam bijkreeg, zoals bv. Jantje van de Schelen.

Van de O.135 ging het voor onze Karel naar de troep in de St Pieterskazerne te Gent bij de piotten. Karel moest ook naar het kamp van Beverlo en brak er zijn scheenbeen in... een voetbalwedstrijd. Dit betekende toen drie maanden hospitaal, maar het kwam zeer slecht gelegen, want hij moest maar acht dagen meer dienen! Hij kreeg er geen bezoek van vader noch moeder, want dat was in die tijd veel te kostelijk voor de trein en de tram en dat konden gewone mensen zich toen niet permitteren. Terug te De Panne bleef Karel nog twee maanden thuis om dan in zee te steken met de O.142 van Isidoor Zonneke, beter gekend als Door Sjeke. Het vaartuig werd gevoerd door zoon Louis, ook al „Louis van Sjeke“. Onze Karel bleef er twee jaar en vandaar ging het naar de O.136 ook een smik van reder Mong Vandamme. Hij bleef er aan boord tot het nieuw schip van Mong, en motorboot met een Deutz van 100 PK klaar was. Dit nieuw schip was 22 meter lang en ging op de West, het Kanaal, de Noordzee en de Kreeftenput. Hierop bleef Karel acht jaar.

Ondertussen brak de oorlog 1940-45 uit en het was voor een ganse tijd uit met vissen. In 43 ging onze man echter met de N.113 van Gabriel Van Iseghem varen. Het was volgens onze zegsman toen een gouden tijd voor de visser. Maar na de oorlog ging Gutt er mede weglopen, dat wil zeggen met het geld van de oppassende mensen, die het vlijtig bijeengespaard hadden.

Na het beëindigen van de oorlog werd gevaren met de N.38 van Frans Huysseune. er waren vier man aan boord en de visserij gebeurde hoofdzakelijk op de West voor een dag of vier. Hij kreeg naderhand nog verscheidene schepen onder zijn benen en het laatst stak hij in zee met de O.128 „Reine des Anges“ van Felix Verleene, vader van Engel Verleene en grootvader van de huidige reder van de O.369 Lucien Verleene. Met de O.128 werd dichtaan negen jaar gevaren als matroos en motorist. In 1957 werd op 55-jarige leeftijd het vissen gestaakt en verder in de mijn gewerkt als „peilder“, belast met de zorg over een schip of over verscheidene schepen wanneer ze binnen lopen. Voor Karel was dit terzelfdertijd de O.282 van Charel Christiaens, de O.127 van Karel Louis Verleene en de O.141 van Maurice Rubben. Als peilder wanneer deze schepen binnen waren en met de dop wanneer deze in zee waren, kon Karel rondkomen in zijn menagie.

Hijzelf was getrouwd op 29 januari 1927 met Yvonne Brysse en had twee dochters en een zoon. Deze laatste had geen goesting om naar zee te gaan, kwam bij de politie te Oostende en deed later een examen voor adjunkt commissaris te Zwevegem, waar hij als eerste doorkwam en er nu nog altijd deze functie bekleedt.

Karel kan het nog altijd niet laten contact te houden met de mensen van de zee en zich nog altijd op de hoogte te laten stellen van het reilen en zeilen op zee. Waar beter zijn nieuwtjes opdoen dan bij SCAP, waar hij elke morgen aanloopt in een voor hem overbekend milieu, waar hij zich thuis voelt en er niet tegen opziet al eens een handje toe te steken, als ze hem bij een net nodig hebben.

Karel, of beter nog Charel van Blesse's, nog veel jaren, ad multos annos!!! En dat de jeugd aan U een lesje moge nemen!

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.
Door Gaston en Roland Desnerck.
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr. (België)
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
3. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.
Verzendingskosten 120 fr.
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
4. Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.
5. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981.
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
6. Moderne Autosnelwegenkaart van België.
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
7. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.
Verschillende soorten zeevis.
Schaal- en weekdieren.
Prijs 488 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
8. „Een hart aan Zee“ door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
9. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
10. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
11. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

DE VERSPREIDING VAN « HET VISSERIJBLAD »

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

AAN DE MIDDENKUST:

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

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

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

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

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

IERLAND

■ Het Ierse wetsontwerp dat een eind zal stellen aan het herregistreren van Spaanse vissersvaartuigen onder Ierse vlag om aldus in Ierse wateren te kunnen vissen, heeft thans alle stadia doorlopen in het parlement nadat het nu ook de opperste senaat is gepasseerd. Men verwacht dan ook de spoedige in voegstelling van deze wet.

■ Grote sensatie heeft een uitspraak van Jack Henshaw, assistent-sekretaris van de nieuwe Britse minister voor visserij verwekt, toen deze op een bijeenkomst te Londen met leden van de Nationale Ierse Redersfederatie, als antwoord op vragen van reders, zijn overtuiging medegaf liefst hun vaartuigen op de schroothoop te leggen en uit de visserij te treden. Woordvoerders van de Ierse Nationale Redersfederatie waren zo aangeslagen dat zij de man vroegen zijn woorden te herhalen, hetgeen hij deed! Voegen we er nog aan toe dat de nieuwe Britse minister voor de visserij, John Mac Gregor, op dit ogenblik op deze bijeenkomst niet aanwezig was. Of Jack Henshaw aldus de mening van de minister voorop gezet heeft, of zijn eigen mening, is niet duidelijk. De Ierse Federatie was te Londen om gemeenschappelijke belangen en problemen te bespreken.

DUITSLAND

■ Aan de A.F.Z.-Hamburg ontlene we, dat in de Bondsrepubliek Duitsland, binnenkort een wet van kracht wordt, die alle personen welke betrokken zijn bij het behandelen, het wegen, het inpakken, enz. van de vis, niet meer met de blote hand de vis mogen behandelen. Een woordvoerder van de vishandel stelde zich dan de vraag of men de vis met een tang zal moeten aanpakken. Onwillekeurig denkt men hierbij aan het gebruik van handschoenen, maar ook dit heeft zijn nadelen, vooral als men geld moet aanvaarden of voor pasmunt zorgen. Inderdaad beschikt niet elke viswinkel over een afzonderlijke bediende voor het kasregister. Dan maar telkens de handschoenen uit- en aantrekken?

■ De Duitse professor Dr. H. Noelle, heeft in een lezing aangetoond, dat het verbruiken, zelfs driemaal per week, van visproducten, die de grens van de toelaatbare schadelijke stoffen bereiken, geen problemen vormen voor het lichaam noch voor de gezondheidstoestand van de verbruiker. Zelfs vis die in de poolzeeën verblijft, houdt schadelijke stoffen in. Men mag dus duidelijk niet in overdrijving vallen. Wat de vis betreft wordt dit inhouden van schadelijke stoffen echter niet in de hand gewerkt door menselijke tussenkomst zoals dit bij het toedienen van hormoonpreparaten bij de veestapel gebeurt. Het blijft dan ook een aanvaardbare natuurlijke toestand.

■ Men maakt thans veel jacht op het ontdekken in bepaalde levensmiddelen van, voor het menselijk organisme schadelijke bestanddelen. Vele onderzoekers wensen zich hierbij ook wel in de belangstelling te werken en daarom moeten bepaalde zaken wel met een korreltje zout genoemd worden. In dit verband vermelden we

toch maar wat we aan de A.F.Z.-Hamburg ontlene, namelijk dat er in kipeieren, verscheidene honderden malen meer pesticiden aangetroffen worden dan in de paling van het Ontario-meer waarover men in Canada aan het polemieken ging. In aanmerking genomen, dat het gemiddeld verbruik van kipeieren in bepaalde landen per hoofd tot 300 stuks per jaar oploopt, dan valt deze vergelijking terug ten zeerste in het voordeel van betrokken paling uit, zoals dit trouwens het geval is met alle vissoorten.

„HET VISSERIJBLAD”

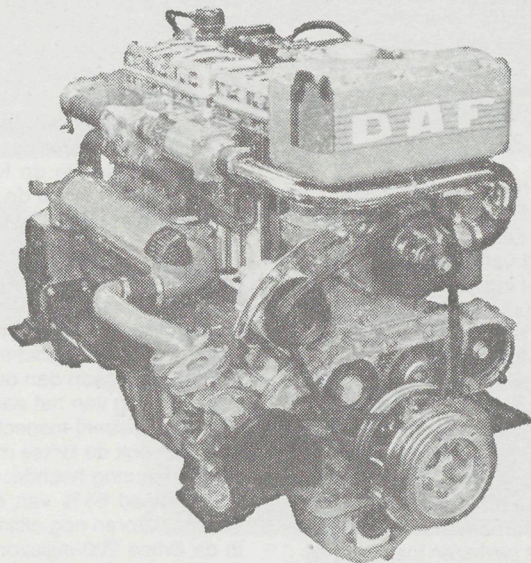
„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

ALLERLEI

■ Een vaartuig van Greenpeace, een vroegere treiler, deed de haven van Newlyn aan voor het houden van een meeting te Penzance in Zuid-Engeland waar zij om de steun van de visserij zullen vragen om het dumpen van nucleair afval in zee te verhinderen, of om minstens bij de bevoegde overheden bezwaren in te dienen en protestacties op te zetten.

■ Velen hebben zich reeds meermaals afgevraagd hoe lang de garnaal nodig heeft om tot verbruikersgrootte te komen. De ontwikkeling van de garnaal van rijp ei tot verbruikersgarnaal van 5,5 cm lang duurt in voorjaar en zomer slechts vier maanden. Anderzijds begint de wintertrek vanuit de zeegaten en de kust, pas vanaf eind november, alhoewel dit enigszins kan verschillen naar gelang de temperatuurwisseling (vroeg winter, laat winter...).

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00



WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NEDERLAND

■ De gemeente Oostburg uit Nederland moet het van de visserijproducten van Breskens hebben. Dit is wat af te leiden valt uit de aanvullende toelage die de gemeente Oostburg verleent aan de Visserijdagen van Breskens met het doel propaganda voor de vis uit Breskens te voeren in Vlaanderen.

■ Van de mosselen van de Waddenzee wordt vastgesteld, dat er dit jaar een overvloedige pokkenaanval aanwezig is tegenover andere jaren. Ook ligt het vleesgewicht iets lager, alhoewel van zeer goede kwaliteit. Men schat de productie voor dit jaar kleiner dan het vorig jaar 1982-83 dat een bijzonder goed jaar was.

■ Niettegenstaande de verwachtingen voor de garnaalvangst in Nederland dit jaar lager liggen dan verleden jaar, schat men dat deze in september ten zuiden van Den Helder toch nog gemiddeld 1000 kg per vaartuig zullen bedragen. Toch bijna 200 kg minder dan verleden jaar. In het Syltgebied in Duitsland verwacht men omgekeerd dat in de herfst 1983 de vangsten hoger zullen liggen dan het vorig jaar. Over het algemeen wordt een goed garnalenjaar verwacht, alhoewel goed voor de visser niet noodzakelijk veel garnaal betekent, maar eerder een rendende prijs.

■ In Nederland zijn de haringkotters niet te spreken over de haringvisserij door de diepvriestrawlers. Zij zijn de schuld, volgens de eersten, dat de kantjesprijzen van de maatjesharing eerder aan de lage kant lag. De grote aanvoer van op zee geaakte maatjesharing heeft zwaar gedrukt op de prijzen in de afslag. Volgens de woordvoerder van de diepvriestrawlers, de heer Ouwehand, is dat niet de eigenlijke schuld, maar wel de te vroege start van de maatjesharingvisserij en ook het „te klein zijn van stuk van de haring“.

■ De beste sortering voor maatjesharing is 7 tot 8 stuk in één kg, aldus vernemen we uit Nederland. Dit werd weer eens bewezen toen dergelijke haring aangevoerd werd en meteen ook grote potentiële kopers aan de afslag te zien waren. Gaf men in Nederland in het begin, voor zeegeaakte maatjesharing van gemiddelde 10 tot 11 stuks het kg slechts 130 gulden voor een kantje, dan liep de prijs op tot gemiddeld 190 gulden per kantje voor haring van 7 tot 8 stuks. Dit heeft de kleinhandel er echter niet van weerhouden om van het begin af de vette prijs te vragen.

CANADA

■ De rechtstreekse overladings op zee aan boord van Russische en Oostblok-fabrikschepen van de haring gevangen door de Canadese haringkotters geeft aanleiding tot misnoegdheid vanwege de Canadese haringverwerkende bedrijven, omdat zij aldus gebrek hebben aan grondstof. Anderzijds worden zij dan nog concurrentie aangedaan door de invoer van verwerkte haringproducten door dezelfde Oostbloklanden. Als puntje bij paaltje komt, verwondert het inderdaad niet dat de Canadese vissers liefst op zee overladen op de fabrikschepen, gezien zij er meer dan tweemaal zoveel krijgen voor hun haring dan aan de wal.

GROOT-BRITANNIE

■ De Britse eerste-minister mevr. Thatcher heeft niet nagelaten met een persoonlijke brief, de voorzitter van de Fleetwoodse kustvissers te bedanken voor het pakket vis dat zij, ter gelegenheid van haar bezoek aan Fleetwood, medekreeg. Werkelijk een lekkernij schreef zij. Ze hebben toch nog wat op zij gelegd in de diepvries voor later. Een mooie attentie vanwege mevr. Thatcher, die zeker aan de ganse kustvisserij genoeg zal doen en terzelfdertijd een waardevol documentje voor de voorzitter.

■ In 1982 was de Schotse seiner „Boy Andrew“ de rekordhouder en topvisser van Schotland met een brutobesomming van iets boven de vijftig miljoen B.fr. De schipper kreeg hiervoor een onderscheiding met de Prijs voor industriële verdienste. Opmerkenswaardig is dat de schipper Andrew Bremner slechts 23 jaar oud is, en in feite aan het begin van wat wellicht een indrukwekkende carrière zal worden.

■ Ook de Britse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, wees er op, zonder het land bij naam te noemen, dat het de schuld is van slechts één lidstaat, die hiervoor zijn vitale nationale belangen inriep, dat er in juli niet kon overeengekomen worden om het licht op groen te zetten voor het verder toelaten van het vissen op zomerharing in de Noordzee. Onze lezers zullen wel weten dat de Britse minister, zonder het land te noemen, Denemarken bedoelt.

■ Typerend is wel dat het alleen de Britse redersfederaties zijn, en in mindere mate de lerer, die aandringen op een waterdicht toezicht vanwege de nieuw in oprichting zijnde EEG-Inspectiedienst. Zij gaan dan ook niet akkoord met de vermindering van het aantal, door de EEG aan te stellen visserij-inspecteurs van 40 tot 13 en waaraan ook de Britse minister voor de visserij zij goedkeuring hechtte. Voor de Britse visserij is inderdaad 66% van de vis uit de gemeenschapswateren nog altijd Brits omdat deze zich in de Britse 200-mijlszone bevindt. Overbevissing, waarvan zij regelmatig de vissers uit de andere lidstaten beschuldigen, beschouwen zij aldus als een aantasting van Brits vispatriemonium.

■ Als gevolg van het immer intensiever wordend scheepsvaartverkeer in de „Minch“, werden er 9 vaartuigen gecharterd door de Britse regering om de mogelijkheid na te gaan van een diepwaterverscheidingsstelsel voor het vrachtverkeer, dus het voorbehouden van een diepwaterverscheidingsstelsel, afzonderlijk voor komende en kerende schepen. Dit zou dan ook beperkingen medebrengen voor de visserij wat deze scheepsvaartgeulen betreft.

DENEMARKEN

■ Niettegenstaande de Denen reeds de beschikking hebben over heel wat haring uit het Deense gedeelte van het Skagerak en ook wel, zonder dat zij dit mogen, uit het Noorse gedeelte hiervan, eisen zij toch nog 40% van de Noordzeeharing. Deze eis wordt gegrond op basis van hun traditionele overbevissing voor vismeel-

doeleinden in dit gebied! Als men hen hier naderhand nog zou voor belonen, dan ware dit een kaakslag voor de visser op verbruikersharing. De andere ministers van de EEG zouden echter slechts geneigd zijn 10% toe te kennen, iets waarmee Denemarken niet kon noch kan akkoord gaan. Dan maar dwars liggen en intussen krijgt hun Skagerakharing een vette prijs. Ook hier krijgen ze een beloning voor het dwars liggen.

VAN HET E.E.G.-FRONT

■ Volgens de Britse minister Jopling Michael zou de EEG-Commissie te Brussel beloofd hebben, nog vóór eind september te zullen starten met het EEG-toezicht op de gemeenschapswateren, ook al gebeurt dit dan nog met een onvolledige ploeg. Anderzijds zou de Commissie eveneens hebben laten weten, dat het houden van een vangst-logboek aan boord van de visserijschepen vanaf 1 november zal moeten gebeuren. Laten we dit eerst maar afwachten.

■ De besprekingen achter de schermen te Brussel hebben geleid tot een te verwachten verhoging van de totale makreelvangstkwa tot 330 duizend ton in plaats van 294.500 ton. Hiermede zouden de Britten hun eigen kwotum zien verhogen tot 193.600 ton, tegenover 220.000 ton voor 1982. Een belangrijke stap vooruit voor de Britten maar toch nog altijd bijna 27 duizend ton min dan het voorgaand jaar. Door rechtstreekse overladings op zee aan boord van de fabrikschepen van de Oostbloklanden, kan men echter aannemen, gezien de moeilijke controle hierop, dat een paar tienduizend ton het verschil niet zullen uitmaken.

■ Volgens de cijfers die de Deense regering aan de EEG te Brussel overmaakte van de door de Deense haringkotters opgegeven vangstcijfers in de Noordzee op de zomerharing, zouden zij nog altijd niet door hun kwotum van 1000 ton heen zijn. Volgens inlichtingen op de EEG binnen gekomen, zouden 3 tot 4 Deense haringkotters deze visserij beoefenen. Volgens Britse autoriteiten waren er echter een tiental Deense vaartuigen op haring aan het vissen ten zuidoosten van de Shetland.

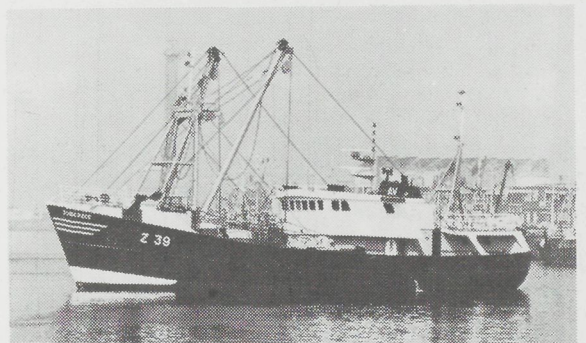
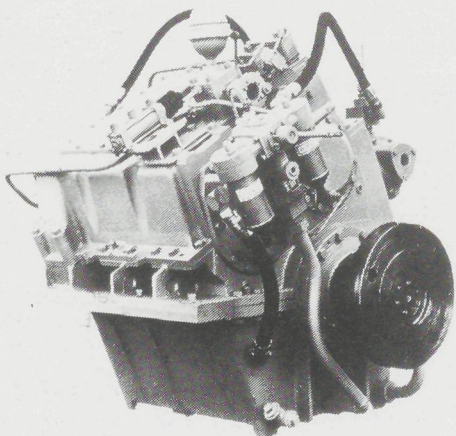
■ De EEG-ministerraad heeft op verzoek van de rokerijen een douanevrij invoercontingent palling van iets meer dan 4 duizend ton toegestaan over de ganse Gemeenschap. Dit contingent werd over de verschillende landenlidstaten verdeeld. Om te watertanden.

■ Thans verneemt men eveneens dat onder het getal van 13 EEG-visserij-inspecteurs, eveneens de sekretarissen begrepen zijn. Britse visserijkringen hebben zich dan ook reeds de vraag gesteld hoeveel inspecteurs en hoeveel sekretarissen in deze 13 begrepen zijn, en of hierdoor tenslotte het EEG-toezicht geen lachertje wordt. Herhalen we hierbij dat de EEG-inspecteurs vooral als opdracht medekrijgen de inspecteurs van de lidstaten te controleren en dat deze controle veel van uit de lucht zal gebeuren. Overzichtelijk of niet?

In moeilijke ogenblikken kunt U op BP oliën vertrouwen.



MASSON & VAN STIGT BV



MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserij-schepen.

Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.

Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend. Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.

Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd. Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV

avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224

13



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.

