
HET VISSERIJBLAD



51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 30 MAART 1984 – NR. 13



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03 252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

JAMES A. LAMBERT

Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
☎ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66

Apollinaris

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

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**.

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

TE KOOP

moenie studio te De Haan, Koninklijke baan 28, vierde verdieping aan de zonnkant.

Bevat hall, badkamer, wc en grote plaats met ingebouwde keuken.

Voor int. bellen tussen 9 en 17 u.
tel. 059/32.16.89.

Te koop: Stalen MOTORVISSERSVAAR-TUIG, bouwjaar 1973, lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., bruto-tonnemaat 103,68, uitstekende staat, dieselmotor ABC van 375 pk. Bruto-jaarbesomming circa 15 miljoen.

Zich wenden: tel. (059) 70 56 73.

HOOGWATERBOEKJE 1984

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

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

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

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

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

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

het visserijblad

Vrijdag 30 maart 1984 – Nr. 13

KAN DE STAAT VERANTWOORDELIJK GESTELD VOOR SCHADE DOOR ZIJN SLEEPDIENST BEROKKEND?

Onlangs werd door een schipper-visser bij een defect in zee op enkele mijlen van de haven, de tussenkomst van een staatssleepboot ingeroepen om zijn vaartuig een Belgische haven binnen te slepen.

Dit gebeurde, maar tijdens de opsleping werd door de staatssleepboot schade berokkend aan de verschansing en het reddingsvlot van het vaartuig.

De Staat, door de verzekeringsmaatschappij ter verantwoording geroepen om niet alleen de schade tegensprekelijk op te nemen onder voorbehoud van beider rechten voor wat de verantwoordelijkheid betreft, maar om de schade te betalen, wees eenvoudig het verzoek de schade tegensprekelijk op te nemen af, en ook de verantwoordelijkheid van het schade aanbrengen te aanvaarden.

Men steunde zich hiervoor op art. 5 van het K.B. van 20 aug. 1935 houdende reglement-tarief van de sleepdienst, waarbij de Staat zich het recht toeëigent, niet aansprakelijk gesteld te kunnen worden voor eventuele schaden tijdens de sleepverrichtingen door de staatssleepboot berokkend.

En om dit besluit kracht bij te zetten, liet men de reder van het opgesleept vaartuig hiernavolgende verklaring tekenen, alsof een schipper of visser van welke rang ook, aan een kapitein van een staatssleepboot, als hij in nood is en hulp nodig heeft, zal weigeren om het even wat te ondertekenen, als hij daardoor met zijn schip maar gered kan worden.

De tekst van deze verklaring

Deze tekst luidt:

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN
Bestuur v/h Zeewezen en v/d Binnenvaart
LOODSWEZEN KUST & SCHELDEMONDEN
VERKLARING

Ondergetekende
wonende te
bevestigt hiermede kennis te hebben van het Reglement en van de Tarieven van de STAATSSLEEPDIENST te OOSTENDE, zoals die het voorwerp uitmaken van het Koninklijk Besluit van 20.8.1935, gewijzigd bij K.B. van 4.8.1977 en 13.12.1978, en zich volledig akkoord te verklaren met de in dit Reglement vastgestelde voorwaarden en opgelegde verplichtingen.

Hij onderschrijft daarbij in het bijzonder de artikelen 5 en 6 van het voornoemd K.B. van 20.8.1935. Deze artikelen luiden als volgt:

ART. 5 Het BESTUUR stelt zich in géén geval aansprakelijk voor de schade, om het even welke de aard of de oorzaak ervan zij, tijdens de sleepver-

richtingen, de redding of de hulpverlening aan personen, toegebracht aan de gesleepte of ter hulp gekomen vaartuigen dan wel aan andere vaartuigen, aan zijn eigen vaartuigen, aan de zeevaartinrichtingen of aan gelijk welke derden, zelfs indien die schade aan zichtbare of onzichtbare gebreken van zijn sleepboten of van zijn materieel, dan wel aan fouten van zijn personeel te wijten is.

De Reder is verplicht het BESTUUR en zijn aangestelden vrij te houden van alle verhaal van derden wegens door deze opgelopen schade. Indien verscheidene vaartuigen ter zelfdertijd worden gesleept, zijn de Reders hoofdelijk tot dezelfde verplichting gehouden.

ART. 6 De Reder is aansprakelijk voor alle schade, om het even welke de aard of de oorzaak ervan zij, tijdens de verrichtingen, aan de sleepboot en/of haar materieel toegebracht, onverminderd de straffen welke de dader van het feit kan oplopen.

Indien verscheidene vaartuigen terzelfdertijd worden gesleept, zijn de Reders hoofdelijk aansprakelijk voor de in het vorig lid bedoelde schade.

Oostende, de

(Datum en Handtekening)

Is dit reglement wettig of machtsmisbruik?

Als we dus tekstueel de inhoud van dit Kon. Besluit lezen, dan mag om het even welke gezagvoerder van een staatssleepboot naar willekeur, 't zij door onbekwaamheid, 't zij door een beroepsfout aan het opgesleepte vaartuig schade berokkenen en zelfs in de grond lopen zonder dat hij hiervoor ter verantwoording kan worden geroepen en in zijn plaats zijn werkgever de Staat.

Het geldt hier niet alleen een soort machtsmisbruik, maar het is elkeen bekend dat, wanneer de Overheid iemand die op zee in nood is, verzocht een verklaring zoals hierboven weergegeven te ondertekenen, geen enkel schipper dit de Maritieme Overheid zal weigeren daar hij de draagkracht er van niet alleen niet begrijpt, maar hij daarenboven het aan zijn verzekering of eigenaar overlaat de wettelijkheid van zo'n verklaring te betwisten.

Bij dit alles dient natuurlijk een onderscheid gemaakt, tussen schade berokkend bij slecht weder of een onhandigheid van de schipper van

het op te slepen vaartuig of zware beroepsfouten door de opsleper begaan.

We herinneren ons in dat opzicht een ongeval welke zich jaren geleden heeft voorgedaan, waaruit bleek dat de kapitein van een opsleper een zware beroepsfout begaan had en hiervoor niet alleen voor de rechtbank ter verantwoording werd geroepen, maar de Staat ook veroordeeld werd de schade te betalen.

En er is meer.

Waarvoor dient de Onderzoeksraad?

Het is een feit dat bij de minste navigatiefout door een visserij-schipper begaan, deze door de Onderzoeksraad ter verantwoording wordt geroepen en gebeurlijk gestraft. Spijtig genoeg is dit niet het geval voor de beroepsfouten door Staatsambtenaren, hier ook zeelieden, begaan.

Men kan ze wel administratief ter verantwoording roepen en een administratieve straf opleggen, maar daarover wordt in alle talen gezwegen en niets aan de openbaarheid prijs gegeven, wat men als een soort machtsmisbruik mag bestempelen.

Het is ten andere nog zolang niet geleden dat een knappe schipper van de Z.46 ter verantwoording werd geroepen omdat hij in de haven van Oostende in aanvaring gekomen was met een pakketboot.

Men moest hem tenslotte vrijspreken, maar van een blaam aan de verantwoordelijken van de mailboot of de bevoegde uitkijkdiensten van de Staat, geen woord.

En wat erger is, is het feit dat sommige overheden dan dreigen met andere sancties, geen opslepingen meer te zullen doen, hogere tarieven te zullen aanrekenen, verbod op te leggen op bepaalde ogenblikken, wanneer het nochtans nog mogelijk is, nog in en uit te varen, enz.

In het geval welke ons hier bezig houdt, valt het zelfs te betreuren, de Staat het zover te zien drijven, dat ze weigert de schade tegensprekelijk op te nemen met voor gevolg dat hier nutteloze, langdradige en kostelijke procedures kunnen uitvoortspruiten, waarin de verantwoordelijke staatsambtenaren niets te betalen zullen hebben, maar de eenvoudige visser al of niet door zijn verzekering geheel of gedeeltelijk gedekt, het gelag zal betalen.

In het geval dat ons bezig houdt zijn we benieuwd te vernemen of de reder, dus zijn verzekering, een rechtsgeding zal inspannen, dat uiteindelijk gezien de rechtbanken overlast zijn, jaren kan aanslepen.

Wait and see.

P. Vandenberghe

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 !

NEDERLANDSE EN ANDERE STROPER TOEGELATEN VANAF KRACHT „4”

We juichen ergens de inspanningen, die de Belgische Zeemacht zich getroost om, vooral de Nederlandse stropers uit de Belgische 12-mijlszone te houden werkelijk toe. Het is eveneens juist, dat de Zeemacht ten slotte slechts kan roeien met de beschikbaar gestelde roeispanten. Gezien de Belgische begroting van landverdediging, de regelmatige inzet van eenheden van de Zeemacht, wegens brandstofgebrek, niet toelaat, werd door het Ministerie van Landbouw waartoe de visserij behoort, aan de zeemacht, een zodiac, een opblaasbare rubberen boot geschonken, uitgerust met een speciaal opgestelde mitrailleur die de illegaal vissende treilers in bedwang moet houden en opdracht geven een Belgische haven aan te doen. De betrokken zodiac kan een snelheid op kalm water bereiken van 50 km per uur, zijnde 27 mijl per uur. Aan dergelijke snelheid zal geen stropers nog de Zodiac kunnen ontlopen zoals dit wel het geval was met de mijnenvegers, die het tegen de moderne Nederlandse treilers, kwa snelheid, vorig jaar moesten afleggen.

Da wil niet zeggen, dat geen andere zeemacht-

eenheden meer ingezet zullen worden. Daar zal de helikopter nog enkele uren per dag op de loer gaan liggen, meer speciaal om illegale vissers-eenheden door te seinen aan de Zeemacht en nota te nemen van de overtreding. Ook de mijnenveger M.929 zal nog van tijd tot tijd ingezet worden en bij voorkeur des nachts. Of hiermede het net dicht zal zijn, is een andere vraag. Inderdaad is de zeevaardigheid van de zodiac ten eerste beperkt, vooral bij minderig weder. Van zodra er wat golvende zee bij te pas komt, kan de boot geen snelheid meer maken en er is zelfs een grens gesteld aan het uitvaren van de zodiac, namelijk windkracht „4”! Met andere woorden zouden we geneigd zijn te schrijven, dat de Nederlandse en andere stropers toegelaten worden tot de Belgische 12-mijlszone vanaf kracht „4”, dat wil zeggen overeenkomende met zeegang „3” of golvende zee. Dit is nog altijd een ideaal weder voor de treilers.

Hopen we nu maar, dat de Zeemacht toch niet bij de pakken zal blijven zitten en voor de verrassing zal zorgen door meer dan eens een mijnenveger onverwachts in te zetten bij golvende zee.

Wij weten gelukkig, dat de Zeemacht het zeer ernstig meent en dat de roeispanten waarover zij beschikt meer dan behoorlijk zullen ingezet en gehanteerd worden. Ook een verwittigd stropers is er twee waard.

Verleden jaar werden er... slechts twee Nederlandse vaartuigen opgebracht, ook al omdat de Zeemacht niet altijd een eenheid ter beschikking had. Anderzijds waren er een paar malen Nederlandse eenheden er in geslaagd tijdig weg te komen en met hun zware motoren weg te lopen en nog juist de open wateren te halen. Gezien onze Zeemacht zoveel mogelijk het incident uit de weg ging, zoals onder andere onlangs een incident tussen de Franse marine en Spaanse vissers gebeurde, hebben wel enkele Nederlandse vissers hiervan kunnen gebruik maken. De kruik gaat echter zolang te water tot ze breekt en wetten en reglementen zijn er ten slotte toch om gevolgd te worden. Anderzijds zal de 12-mijlszone nu al genoeg gepluimd worden door de inzet van de speciaal aangepaste, en laat het ons maar zeggen, getrukeerde „Eurokotters”, zonder dat er daar nog ettelijke duizenden PK's moeten bijkomen van de stropers.

UITBREIDING VAN DE KOOPVAARDIJ- EN VISSERIJVLOOT

Het wetsontwerp voor het in stand houden en uitbreiden van de koopvaardij- en visserijvloot komt eerstdaags in openbare zitting voor de Senaat. Dit wetsontwerp dateert reeds van 27 juli 1983 en bevat slechts een enig artikel dat wij hieronder weergeven:

„In artikel 6 van de wet van 23 augustus 1948, strekkende tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij- en vissersvloot, en houdende instelling ten dien einde, van een Fonds voor het uitreden en aanbouwen van zeeschepen, gewijzigd bij de wetten van 13 juli 1971 en 16 december 1982, worden het eerste en tweede lid door volgende bepalingen vervangen:

„Het Fonds wordt gespijsd door jaarlijkse dotaties die worden ingeschreven in titel II van de begroting (kapitaaluitgaven). HET GEZAMELIJK BEDRAG ERVAN WORDT VASTGESTELD OP 50 MILJARD FR. Boven een eerste tranche van 45 miljard fr. mag het bedrag van de dotatie voor het Fonds bestemd worden bij een in Ministerraad overlegd Koninklijk Besluit met een tranche van vijf miljard.”

Tot daar dit enig artikel.

Dit Fonds bedroeg in 1948 twee miljard. In 1967 werd het opgetrokken tot 4 miljard, in 1971 tot 8 miljard, in 1976 tot 14 miljard, in 1978 tot 23 miljard, in 1980 tot 30 miljard en in 1982 tot 40 miljard. Met het nieuw wetsontwerp wordt het dus voorgesteld voor een verhoging tot 50 miljard, met dien verstande dat, om de 45 miljard te overschrijden tot 50 miljard, er eerst een K.B. dient genomen te worden in de ministerraad.

Het initiatief hiertoe ontstond na de moeilijkheden in de Vlaamse scheepswerven, het failliet van de Cocquerillwerken, enz.

In het verslag van de Commissie en in de Toelichting van de minister heeft men het voortdurend over de koopvaardijvloot en met geen enkel woord over de visserij.

Slechts toevallig kwam de visserij, dan nog negatief aan bod, namelijk op een vraag vanwege een lid van de Commissie die vroeg wat de eigenlijke verliezen voor de Belgische Staat waren. Hierop werd geantwoord dat het werkelijk verlies zich beperkt heeft, sinds het bestaan van het Fonds tot één enkel geval in de visserij, waarvoor het vaststaat dat de Staat 40 miljoen verloren heeft.

Haasten wij ons hieraan toe te voegen dat dit het geval was voor de „Narwal” met thuishaven Zeebrugge. Nochtans heeft de „Narwal” praktisch niets te zien met de visserij. Het was in feite een opgeblazen prestigeprojekt voor een vaartuig van meer dan duizend ton en waarvoor er in feite geen visserijmogelijkheden bestonden. Er werd trouwens vroeger door Het Visserijblad nog gewaarschuwd dat het weggesmeten geld was en dat men dit krediet heel wat beter en gunstiger in en voor de visserij had kunnen aanwenden.

Een ander lid van de Commissie wilde weten hoe (toen in 1983) de situatie was in de scheepsbouw. Toen kwam de visserij nog eens aan bod met 8 woorden, namelijk „Voor de visserij zijn momenteel alle werven bezet.”

Het is duidelijk dat het belang van de visserij ten overstaan van de koopvaardijvloot heel minime is. Maar we herhalen dat het toevallig en terloops als gevolg van het stellen van een paar vragen over de koopvaardij, tevens enkele woorden vrij gegeven werden over de visserij.

De heer Manu Desutter stelde zopas dat de bespreking van het ontwerp van wet, die eerstdaags in openbare zitting zal gebeuren, wellicht een gelegenheid is om de minister te wijzen op bepaalde aan te brengen verbeteringen voor de visserij. We danken de hr Manu Desutter, volksvertegenwoordiger, voor deze suggestie en doen terzelfdertijd een oproep tot alle parlementsleden van de kust, en ook aan alle parlementsleden in het algemeen, om de zaak van de visserij te willen behartigen.

Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

PASSAGIERSVERKEER LOOPT OOK TE ZEEBRUGGE TERUG

Ook te Zeebrugge loopt het passagiersverkeer terug, net zoals dit het geval is te Oostende. Dit is in de eerste plaats het gevolg van de grote aantrekkingskracht, uitgeoefend door de Kanaalhaven Calais, gezien de heel wat kortere afstand naar Dover en Folkestone. Het teruglopen van het passagiersverkeer te Zeebrugge nam een aanvang in 1981 met slechts 0,5% ten overstaan van het vorig jaar. In 1982 was dit -4,5% en in 1983 zelfs -8,2% of bijna 280.000 passagiers minder. Toch werden er nog altijd meer dan 1 miljoen passagiers in en uit vervoerd. De voertuigtrafiek liep eveneens terug in 1983 met ongeveer 3%. In en uit haalde men nog bijna 690 duizend voertuigen. Gelukkig steeg de vrachtwagentrafiek beduidend met bijna 20% om over in en uit nagenoeg de 5 miljoen ton te bereiken.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

sterke plastieke bennen



44 LITER : $\pm$ 35 KG.

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

58 LITER : $\pm$ 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND
ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 – 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

ONDERHOREN INZAKE VERGAAN VAN Z.424 „ZEEPAARD” AANGEVAT

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werd een aanvang genomen met de onderhoren inzake het vergaan van de Z.424 „Zeepaard”. Deze scheepsramp, waarbij zoals bekend vijf opvarenden sedert 13 januari vermist zijn, deed zich voor bij een hevige stormweer in de buurt van Flamborough Head. Eerst werd een wrak gelokaliseerd door de mijnenveger „Van Haverbeke” waarvan werd aangenomen dat het ging om dat van de Z.424 „Zeepaard”. Nadien kreeg men zekerheid toen het wrak aan boord van de mijnenveger „Veurne”, bij middel van een PAP werd geïdentificeerd als dat van de „Zeepaard”.

Eerst werd Oscar Savels van de O.705 „Nele” onderhoord maar deze getuige weet eigenlijk geen nieuwe elementen naar voren te brengen. Hij bevond zich met zijn vaarttuig wel in de buurt van de Z.424 „Zeepaard” en hoorde ondermeer een gesprek tussen de schipper van de gezonken treiler en de Z.176. Op dat ogenblik stond er een hevige storm, kracht 8 tot 9. Verder weet getuige te vertellen dat het aan boord van de Z.313 was dat aan de Engelse kustwacht toelating werd gevraagd, en ook verkregen, om met de netten buiten boord, wat anders verboden is, binnen de twaalfmijlszone binnen te varen. De schipper van de O.705 zegt verder dat men reeds op ongeveer 10 mijl van de wal reeds bescherming had van de kust. De Z.176 voer eveneens naar de kust om te schuilen en sedertdien, zo zegt schipper Savels, werd de Z.424 niet meer gezien en bleven ook de oproepen via de radio onbeantwoord.

Vervolgens wordt Michael Vandierendonck, broer van de vermiste schipper van de Z.424 „Zeepaard” en de vennoot in de rederij onderhoord. Normaal moest ook getuige mee geweest zijn op de fatale reis maar hij had toen verlof genomen. Getuige zegt dat hij, aan de hand van de videobeelden, zijn vaarttuig duidelijk heeft herkend aan de hand van de naam, de thuishaven en het achterportiek. Volgens getuige moet de treiler gezonken zijn met de netten binnen boord en verder vertelt Michael Vandierendonck dat het gezonken vaarttuig, tijdens het eerste onderzoek door de „Van Haverbeke” op zijn stuurboordzijde lag terwijl het nadien, toen het geïdentificeerd werd door de „Veurne” op bakboordzijde lag. Tot slot zegt Michael Vandierendonck nog dat de treiler zeer stabiel was. Hij geeft wel toe dat men, bij dergelijk stormweer misschien de stabiliteit had kunnen verhogen door de netten buiten boord te laten maar, zo zegt getuige, dan mag er niets verkeerd lopen. Wel geeft hij toe dat het vaarttuig, met de netten buiten boord misschien vaster op de zee ligt, maar veiliger is het dan weer niet, zo besluit Michael Vandierendonck.

DRIE VONNISSEN

Vervolgens worden nog drie vonnissen uitgesproken. Een eerste geval betreft het vastslaan van de O.20 „Goewind” aan de grondtakel van het plezierissersvaartuig „Christiane”. De feiten deden zich voor in de buurt van de Trapegeer op 19 november 1983.

Op voornoemde datum omstreeks 13.15 u. werd in de omgeving van de Trapegeer bank-

boei het ankertouw van het geankerd pleziervaartuigje „Christiane” overvaren door de O.20 „Goewind”. De opvarende van de „Christiane”, de genaamde Houbaert, was verplicht, om erger te vermijden, het ankertouw los te werpen. Hierdoor ging anker en touw verloren. De schade werd nog steeds niet vergoed. De „Christiane” vertoonde de voorgeschreven dagseinen voor een geankerd vaartuig. De O.20, die aan het korren was van west naar oost, was reeds verschillende malen in de omgeving geweest van het pleziervaartuigje. De weersomstandigheden waren goed zodat betrokkene Mille, schipper van de O.20, het bootje zeker tijdig had moeten opmerken en bij het bepalen van zijn koers er rekening had moeten mee houden. In plaats van dat te doen werd slechts op een 30 m. afstand van het bootje van koers veranderd wat te laat was waardoor het ankertouw door de korreboel van de O.20 werd meegetrokken.

Betrokkene beweert dat hij niet kon „achterdoorlopen” van het bootje. Het onderzoek heeft uitgewezen dat deze bewering onjuist is. Hij had ook voldoende tijd om tijdig uit te wijken. Betrokkene gaf overigens toe dat hij zich misrekend had wegens de sterke stroming.

De Raad is dan ook de mening toegedaan dat aan boord van de O.20 geen behoorlijke uitkijk werd gehouden en dat ook door betrokkene een fout werd begaan door niet tijdig te zijn uitgeweken voor het ten anker liggend bootje. Hiervoor wordt schipper Mille Marcel bestraft met een schorsing van drie dagen.

Een volgende zaak betreft het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de Z.507 „Breughel”.

Op 8 mei 1982 omstreeks 21.30 u. werd matroos Calebout het slachtoffer van een ongeval bij het zakken van de stuurboordboel van de Z.507 „Breughel”, die na de visserij te hebben bedreven op terugreis was naar de thuishaven. Het onderzoek wees uit dat de ketting van de veiligheid gebroken was waardoor de visboel over boord sloeg. Calebout zou door het korretouw getroffen zijn en alzo tegen de verschan-sing zijn geslagen. Het ongeval zou geen blijvend letsel veroorzaakt hebben.

Het onderzoek bracht aan het licht dat de ketting tweedehands gekocht werd zodat het vermoeden kan geopperd worden dat ze niet voldeed aan de vereiste voorwaarden van stevigheid en veiligheid. Het is niet uitgesloten dat een schakel van de ketting brak ingevolge sleet. De schipper ontkent echter ten stelligste dat de ketting slijtage vertoonde.

De schakels die konden teruggevonden worden door de Zeevaartpolitie vertoonden geen slijtagesporen maar de schakels waar de breuk zou gebeurd zijn verdwenen in zee zodat de Raad niet in de mogelijkheid is geweest de juiste oorzaak van de breuk van de ketting vast te stellen. Het is dan ook niet bewezen dat de schipper zich aan een fout plichtig maakte door niet te zorgen voor een behoorlijke en veilige uitrusting van zijn schip.

De Raad is van oordeel dat het ongeval zich heeft voorgedaan door het breken van de ketting van de stuurboordboel maar voegt er aan toe dat de oorzaak van dit breken niet kon achterhaald worden. Daarom wordt de schipper buiten zaak gesteld.

HET VERGAAN VAN DE Z.209 „ONEDIN”

Tenslotte wordt ook nog een beslissing genomen inzake het vergaan van de Z.209 „Onedin” waarbij gelukkig geen slachtoffers te betreuren vallen.

Op 6 november 1982 omstreeks 3.30 u. ging het machinealarm en de schipper stelde vast dat water binnengedrongen was in de machinekamer tot ongeveer 0,5 m. boven de plaat. Het lek kon niet waargenomen worden door het slingeren van het vaartuig. De voltallige bemanning werd door de schipper naar boven geroepen. Langs de V.H.F. werd de Z.402 opgeroepen die in de buurt was. Het water stroomde snel binnen en het was niet mogelijk het meester te blijven met de pompen. Het vlot moest uitgezet worden waarin eerst de bemanningsleden en nadien de schipper overstapten. Een lichtje werd bemerkt in de verte en de schipper schoot dan vijf rode vuurpijlen af. Het lichtje was afkomstig van een Nederlandse duikboot, die met zijn zoeklicht het vlot met opvarenden vond en liet weten dat een helicopter was opgeroepen. Nadat de bemanning van de „Onedin” ongeveer 2½ uur in het vlot had gezeten werd ze veilig overgebracht naar een luchtmachtbasis nabij Lowestoft. De Z.402 was omstreeks 4.30 u. de plaats van de ramp genaderd maar ondernam niets om de schipbreukelingen aan boord te nemen. De schipper beweerde dat de duikbootcommandant hem verboden had naderbij te komen maar deze bewering bleek onjuist te zijn toen bij de bevoegde overheid hierover inlichtingen werden ingewonnen.

De Raad heeft de oorzaak van het snel binnendringen van het water niet kunnen ontdekken. In verband hiermede kunnen slechts veronderstellingen geformuleerd worden zoals o.m. gebrekkige afsluiting van de zeefilter, breken van de buis tussen zeekast en de filter.

De Raad is verder van oordeel:

- dat het alarm van de bilges niet of veel te laat heeft gewerkt niettegenstaande het tijdens de keuring op 28 oktober 1982 werd getest en het toen normaal werkte;
- dat het luik in het logiest om in de schroefas-tunnel beter aan de lagers en de koppelingen van de schroefas te kunnen werken niet wa-

(Vervolg volgende blz.)



Steun het
Nieuwbouwfonds van het
KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

terdicht was afgesloten waardoor water in grote hoeveelheden in twee plaatsen kon binnendringen zodat het schip onvermijdelijk moest zinken;

- dat de bedieningskranen om in de compartimenten te lenzen met de elektrische pomp bij het binnendringen van het water praktisch niet te bereiken waren (de motorist moest op zijn knieën zitten om onder de vloerplaat een van de kranen te kunnen bereiken;
- de schipper liet na een algemene S.O.S. langs de radio uit te zenden waardoor de reddingsoperatie vertraagd en bemoeilijkt werd;
- de handelwijze van de schipper van de Z.402, die ter hulp was geroepen, kan tot bedenkingen aanleiding geven maar deze handelwijze maakt het voorwerp niet uit van dit onderzoek;
- zegt voor recht dat de Z.209 „Onedin” op 6 november 1982 in positie 54°04N. en 02°58'E. gezonken is wegens het water maken in de machinekamer vermoedelijk veroorzaakt door een defecte zeefilter of de toevoerleiding daartoe. Doordat het water via een niet afgesloten luik ook in het logiest is binnengedrongen is het vaartuig zodanig belast geworden dat het omstreeks 06.15 u. die morgen is gezonken.

Tegen schipper-eigenaar Goossens worden evenwel geen beroepsfouten weerhouden. Wel houdt de Raad er aan onderstaande lering uit de feiten te trekken:

LERING

Het is noodzakelijk de verschillende delen van het vaartuig van elkaar te scheiden door waterdichte schotten. Wanneer er in die schotten of andere afscheidingen luiken zijn voorzien dienen deze steeds zorgvuldig te worden afgesloten en vastgezet met bouten zodat zij waterdicht zijn.

De inrichting van de pompen om te lenzen moet zo zijn opgesteld dat ze gemakkelijk bedienbaar zijn en op dergelijke hoogte te worden geplaatst dat zij bij een begin van water maken ook nog bereikbaar zijn om aldus het binnenkomend water te kunnen wegpompen.

In geval van nood dienen de schippers over de radio onmiddellijk een algemene noodoproep uit te zenden en mogen zij er zich niet toe beperken enkel over de V.H.F. nabijgelegen schepen op te roepen. In noodsituaties is het noodzakelijk een zo groot aantal mogelijk personen te bereiken omdat deze allen er het hunne zouden kunnen toe bijdragen om hulp en bijstand te verlenen.

ZEEBRUGSE VISHANDELAAR BEBOET VOOR 53 MILJOEN F.

Een vishandelaar uit Zeebrugge, de heer Staes Marcel, had een handige afspraak uitgedokterd met een restauranthouder uit Ternat om zogezegd vis uit te voeren vanuit Zeebrugge naar Monnikendam in Nederland. Dit handeltje startte in november 1981 tot een eind in 1982. Gezien het handelde om fiktieve viszendingen, kon men gebruik maken van de opgestelde facturen om in feite een deviezenhandel tussen Nederland en België in te richten. Slachtoffer hiervan werd natuurlijk het Belgisch-Luxemburgs Wisselinstituut. Toen de zaak tenslotte uitkwam werd de Zeebrugse handelaar in beschuldiging gesteld voor het bedrieglijk opmaken van facturen, misbruik van vertrouwen en onwettelijke

Schippers hebben steeds en overal de verplichting om onmiddellijk en daadwerkelijk hulp te verlenen aan personen welke op zee in moeilijkheden verkeren. Zij hoeven daarvan van niemand, ook niet van de eigenaars of de verzekeraar toelating te bekomen. Het feit dat andere reddingsmiddelen op komst zijn is nooit een beletsel om zelf alles in het werk te stellen om personen in nood te redden.

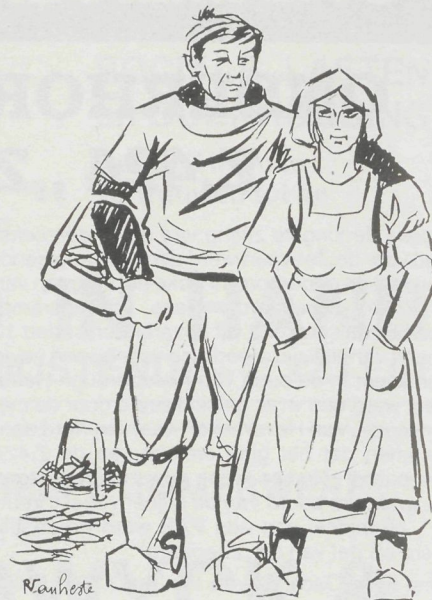
BELGIË

■ België is door de E.E.G.-Kommissie voor het Gerechtshof van Luxemburg gedaagd omdat het de voorschriften voor de kwaliteit van het zoetwater in dewelke zoetwatervis gekweekt wordt (hier forellen) niet tijdig in een nationale rechtsverplichting heeft omgezet. Het gaat om de Verordening 659/78 waarvan de vervaldag voor toepassing en omzetting in de nationale wetgeving reeds sinds 1980 had moeten gebeuren. We vragen ons inderdaad af, wat onze regering en meer nog het betrokken departement tegen gehouden heeft om deze Gemeenschapsrichtlijn in een nationale wetsregeling om te zetten. De Belgische zoetwater-forellenkwekerijen liggen voornamelijk in het Walenland, en in het Voergebied. Maar men houdt zich daar liever bezig met de Vlaams-Waalse verhoudingen te verpesten, dan met ernstiger aangelegenheden.

■ De Belgische regering heeft bij de Gemeenschap aangedrongen op een bijzondere bescherming van de tongenstand in de 12-mijlszone. Volgens ons land zijn het vooral Nederlandse vissers die, zowel wat de kwota als de voorschriften over de minimumlengte van de te vangen tongen in de Belgische kustwateren overtreden. Ook Euro-parlementslid Jaak Vande-meulebroucke houdt zich ernstig met dit probleem bezig.

VOOR UW
drukkerijen
geboortekaartjes
huwelijksbrieven
rouw brieven
wendt u tot drukkerij
NIEUWSBLAD VAN DE KUST
hendrik baelskaai 30
8400 oostende
telefoon 059/32 11 13

DE VISSERIJ IN DE SCHILDERKUNST



De tentoonstelling Bert Vanhese

We hebben in ons nummer van 16 maart de tentoonstelling van onze marineschilders die vanaf heden tot 11 juni loopt, aangekondigd.

Een kunstschilder, vooral onze visserij zeer negen, is zeker Bert Vanhese, de zoon van de door gans de kustvisserij destijds welgekende kunstschilder Gustaaf Vanhese, die lang voor de oorlog in het café „Het Mandje” in de Ooststraat woonde en aan wie onze vissers allerlei schelpen en zeldzame vondsten in zee brachten, welke hij dan op prachtige wijze op het doek bracht en vermaardheid verwierf.

Dat Vanhese, als een James Ensor van de zee, nooit beroemdheid verwierf en op tachtigjarige leeftijd op een eenvoudig dakappartement woonde, was alleen te wijten aan zijn zin voor een eenvoudig leven zonder opschepperij, maar echte zeemanskunst.

Zijn talrijke schilderijen in één grote tentoonstelling zouden schitteren door hun natuurlijke weergave van wat de zee en de visser ons bracht.

De ganse familie Vanhese van Oostende was immers kunstenaar uit het bovenste schof, nl. schilders, beeldhouwers en grote muzikanten.

Ook zijn zoon Bert Vanhese heeft op schitterende wijze zijn vader als kunstenaar en boetsederder opgevolgd.

Ook hij leeft veel te veel uitsluitend voor zijn kunst maar houdt niet van show.

Dezer dagen hebben zijn vrienden hem nochtans weten te bewegen zijn vele werken tentoon te stellen.

Daardoor is het dat we hem straks, en wel van 30 maart tot 18 april, in de galerie „De Peperbusse” zullen zien tentoon stellen.

De vooropening met receptie grijpt plaats op vrijdag 30 maart om 20.30 uur met een dialoog tussen Bert Vanhese en André Baert.

De galerie is toegankelijk op:

- maandag en woensdag van 14.30 u. tot 18 u.
- donderdag, vrijdag, zaterdag en zondag van 10.30 u. tot 12 u. en van 14.30 u. tot 18 u.

Terloops weze ook nog vermeld, dat de voorzijde van veel onzer „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanakken” door Bert Vanhese verzorgd werd.



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

en dat
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



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

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

7/72 (T) Nieuwpoort. – Zeewaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1984.

Gedurende de periode van 9 tot en met 20 april 1984 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, als volgt:

- week van 9 tot 13 april 1984: maandag 9, dinsdag 10, woensdag 11, donderdag 12 en vrijdag 13 april 1984, in de kleine en midden sector;
- week van 16 tot 21 april 1984: **geen** schietoefeningen.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00 h., plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort – 24.2.84)

7/73 (T) Belgische kust. – Oostende nadering. Boei en tonnen tijdelijk uitgelegd.

Uitgelegd ten behoeve van de jachtsport voor de duur van ± 6 maanden, op de volgende posities:

1. $51^{\circ}14'20''N$ — $2^{\circ}52'10''E$ een gele blinde sparboei, voorzien van radarreflector en liggend kruis en gemerkt O;
2. de volgende gele, stompe, blinde tonnen voorzien van liggend kruis en radarreflector:
 - a. $51^{\circ}14'23''N$ — $2^{\circ}53'20''E$, gemerkt 2;
 - b. $51^{\circ}14'19''N$ — $2^{\circ}54'43''E$, gemerkt E;
 - c. $51^{\circ}14'09''N$ — $2^{\circ}54'18''E$, gemerkt S;
 - d. $51^{\circ}13'26''N$ — $2^{\circ}52'50''E$, gemerkt 4.

(Zie Belg. krtn. D11, D101 en D102)

(Loodswezen Oostende – 13.3.84)

7/74 (T) Haven van Blankenberge – Droogvallingen. Baggerwerkzaamheden.

Bij lodingen in de havengeul van Blankenberge werden droogvallingen gevonden tot 10 dm GLLWS.

Baggerwerkzaamheden zullen binnenkort een aanvang nemen. De scheepvaart wordt verzocht zowel met de droogvallingen als met de baggerwerkzaamheden rekening te houden.

(Dienst der Kust – Oostende)

7/75 Westerschelde. – Drempel van Borssele. Betonning gewijzigd.

1. Verplaatsen naar:

- a. $51^{\circ}24'49''N$ — $3^{\circ}42'24''E$ (± 270 m NNW) groene lichtboei 11;
- b. $51^{\circ}24'31''N$ — $3^{\circ}42'47''E$ (± 290 m SSE) W-card. lichtboei Pvn-E;
- c. $51^{\circ}24'31''N$ — $3^{\circ}42'29''E$ (± 320 m SSE) gele ton 11 en vernummeren in „13”.

2. Op $51^{\circ}24'31''N$ — $3^{\circ}42'32''E$ aanbrengen een groene spitse lichtboei „13”: Q G.

(Belg. krtn. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 Nos 517 en 518).

(Ned. B.a.Z. 12/192 — 1984).

7/76 Westerschelde. – Middelgat. Lichtboei vervangen door ton.

Op $\pm 51^{\circ}27,1'N$ — $3^{\circ}57,6'E$ de groene lichtboei MG 13 vervangen door een groene spitse ton „MG 13”.

(Belg. krtn. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 No 632).

(Ned. B.a.Z. 13/209 — 1984).

MEDEDELING

Inlichtingen voor de scheepvaart.

Werken Voorhaven Zeebrugge.

Vanaf 26 maart 1984 tot 31 mei 1984, of langer indien nodig, zullen zinkstukken onder de kop van de Noordelijke Westdam geplaatst worden, waardoor één zinkponton en de ankers ervan in de „Pas van het Zand” zullen liggen en hierdoor hinder voor de scheepvaart kunnen veroorzaken.

De werkzaamheden (vanaf ± 05.30 tot ± 23.30 uur lokale tijd) worden begeleid door twee vletjes voorzien van de nodige signalisatie en waarbij de doorvaart oostelijk hiervan vrij zal zijn.

Scheepvaart wordt verzocht bij het voorbijvaren van de zone waarin afgezonden wordt, vaart te minderen, teneinde de boeggolf tot een minimum te beperken.

(Tijdelijke Vereniging Zeebouw – Zeezand).

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)

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Hetzelfde marktbeeld als verleden week met weer een overladen maandagmarkt maar telkens slechts één vangstje op dinsdag en woensdag. Iets betere prijzen met nog toch nog onder de maat (vooral op het einde van de verkoop) en ronde soorten aan middelmatige prijzen. De tongen bleven nagenoeg op hetzelfde prijspeil met bloktong weer als duurste sortering. Grote soorten waren zoals gewoonlijk bestemd voor de uitvoer. Andere fijne soorten als tarbot en griet kregen betere prijzen dan verleden week. De staartvis deed het vrij goed met de schaarse grote sortering rond de 250 fr. en de heel kleine sortering rond de 120 fr.

Grote steenschol kreeg rond de 120 fr. (kanaalsoort), de Westsoort kreeg tot 150 fr. Voor midden- en kleine sortering was de prijs heel wat lager. Grote heek varieerde tussen 90 en 115 fr., de midden- en kleine soorten kregen ook hier veel lagere prijzen.

Voor kabeljauw werd hooguit tot 65 fr. betaald, kanaal-kabeljauw noteerde rond de 45 tot 50 fr. De gulsorteringen werden verkocht tussen 30 en 60 fr., dit volgens grootte en kwaliteit.

Keilrog kreeg aanvankelijk tot 75 fr., de kleine soort noteerde rond de 45 fr. Grote rog werd verkocht tussen 50 en 70 fr., de tilten haalden maximum 60 fr. en scherpstaarten ging weg aan prijzen die varieerden tussen 33 en 50 fr. Iets hogere prijzen voor de gladroggen die tussen 35 en 65 fr. noteerden. Een kleine IJslandse vangst van iets meer dan 400 bennen bevatte vooral rode zeebaars en schelvis. Beide soorten kregen minder goede prijzen dan verwacht, misschien ook wel omdat de vangst nogal laat verkocht werd. Voor rode zeebaars noteerden we rond de 50 fr., schelvis kreeg tussen 30 en 50 fr. Een opbrengst van 867.000 fr. zal wel niemand bevredigd hebben.

De garnaalaanvoer blijft erg klein. Van prijsdaling is dan ook nog geen sprake en zo noteerden we weer tussen 190 en 265 fr. het kg. Vis wordt zeer weinig aangevoerd en van tong is nog helemaal geen sprake.

VRIJDAG 23 MAART 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.303	14	120	3.000	1.075.155
WEST				
Z.296	10	150	2.500	1.190.889

MAANDAG 26 MAART 1984

IJSLAND				
O.129	18	420	—	867.084
KANAAL				
O.206	16	300	1.000	1.002.336
O.141	8	80	—	139.204
O.118	17	320	1.200	1.088.030
O.51	16	220	4.000	1.966.676
O.83	17	160	4.000	1.635.840
Z.46	16	350	4.000	2.178.427
O.135	17	300	1.000	932.679
Z.183	16	150	2.000	1.522.853
MONKEY BANK				
O.285	12	200	—	374.692
N.706	12	180	—	338.286

WEST				
N.3	8	280	—	699.850
N.45	8	200	—	454.328
N.40	9	200	—	417.197
O.35	10	300	—	717.658
O.128	9	200	—	413.004

DINSDAG 27 MAART 1984

MONKEY BANK				
O.306	14	180	400	532.160

WOENSDAG 28 MAART 1984

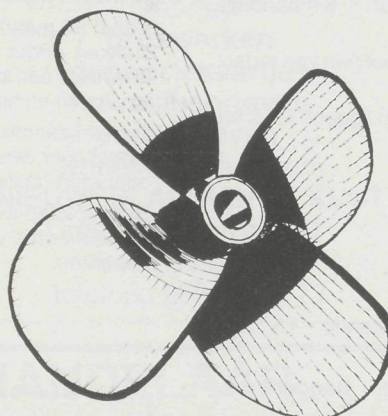
WEST				
N.709	11	300	—	680.019



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,
gietijzer en semistaal.

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

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

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 26 maart 1984

Grote schelvis	36,80/ 38,00
Mid. schelvis	32,00/ 34,00
Kleine schelvis	25,60/ 26,00
Kabeljauw	52,00/ 58,00
Gul	32,00/ 40,00
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	47,00/ 50,00
Leng (witte)	31,40/
Blauwe leng	50,00/
Schartong (Schotse schol)	36,00/ 51,00
Heilbot	275,00/300,00
Koolvis	28,00/ 36,00
Hondstong (mieten)	34,00/
Zeewolf	.....
Staart	.....

Verwachtingen

VRIJDAG 30 MAART

WEST: N.708 (200 m)

MAANDAG 2 APRIL

IJSLAND: O.216 (560 m ttz 100 kab-gul, 330 schelvis, 60 rode zeebaars, 20 leng, 20 kools, 10 shelfcod)

KANAAL: O.33 - N.719 - O.705 - O.134 - O.369

WEST: O.26 - O.309 - N.752 - Z.502 - N.597 - Z.196

KREEFTENPUT: O.123 (of dinsdag)

DINSDAG 3 APRIL

WEST: Z.596 - O.232

WOENSDAG 4 APRIL

MONKEY BANK: O.274

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 22 MAART 1984

Z.584	W	1.800	90	11	840.600
Z.50	W	1.500	330	14	1.357.848
Z.39	KN	2.500	300	14	1.903.248
Z.437/548	K	gul			59.140
Z.536	K	gul			28.690
					4.189.526

VRIJDAG 23 MAART 1984

Z.526	KN	1.600	180	11	1.091.130
Z.27	W	1.500	300	9	1.127.390
B.5	W	700	50	8	397.240
Z.176	KN	3.200	190	13	1.849.198
Z.465	W	500	130	9	452.590
Z.554/560	K	gul			130.270
Z.578/580	K	gul			159.484
					5.207.302

MAANDAG 26 MAART 1984

Z.563	W	200	70	10	396.670
Z.90	KN	3.500	420	18	2.399.615
Z.121	KN	3.500	400	18	2.339.395
Z.48	KN	2.800	330	18	2.142.113
Z.324	KN	2.800	180	18	1.619.741
Z.60	KN	3.000	330	18	2.034.168

Z.576	KN	3.500	250	18	1.803.825
Z.72	KN	3.000	280	18	1.437.626
Z.14	KN	3.500	400	18	2.087.868
Z.201/601	K				88.150
					16.349.171

DINSDAG 27 MAART 1984

Z.99	KN	3.000	380	18	1.958.847
Z.589	W	1.800	180	12	1.156.080
Z.42	KN	3.000	210	18	1.139.560
					4.254.487

WOENSDAG 28 MAART 1984

Z.319	KN	3.500	330	18	1.901.285
Z.16	W	3.000	430	12	1.726.580
Z.162	KN	3.000	300	19	2.189.068
Z.307	KRP	250	70	11	400.980
Z.400	—	500	20	5	257.880
Z.578/580	K				147.710
					6.623.503

NIEUWPOORT

DONDERDAG 22 MAART 1984

GARNAAL					
N.22	143 kg.	29.797 fr.			
N.349	71 kg.	14.105 fr.			
N.782	43 kg.	8.672 fr.			

VRIJDAG 23 MAART 1984

VIS					
N.88	245 kg.	17.799 fr.			
N.575	272 kg.	23.519 fr.			
N.720	1.126 kg.	44.107 fr.			
N.736	2.237 kg.	52.378 fr.			

GARNAAL					
N.22	42 kg.	10.485 fr.			
N.349	100 kg.	22.850 fr.			

Vier kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 216 à 224 fr./kg en tong nr. 2 255 à 260 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 280 à 286 fr./kg betaald en voor fruit-tong of tong nr. 4 265 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 246 à 250 fr./kg en kleine tong 225 à 230 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 190 à 240 fr./kg aangekocht, varia tegen 170 à 210 fr./kg en griet tegen 168 à 190 fr./kg. Grote pladijs bekwam 1250 à 1500 fr. de ben, middenslag- of drieling pladijs 1300 à 1500 fr. de ben en visjes 1000 à 1200 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1400 à 1600 fr. de ben geboekt en voor kleine zandschar 1200 à 1300 fr. de ben.

ZATERDAG 24 MAART 1984

GARNAAL					
N.22	47 kg.	11.203 fr.			
N.349	60 kg.	13.980 fr.			

MAANDAG 26 MAART 1984

VIS					
N.512	3.192 kg.	427.107 fr.			
N.723	11.487 kg.	352.390 fr.			
N.172	4.083 kg.	177.403 fr.			
N.738	1.588 kg.	62.890 fr.			
N.736	210 kg.	13.083 fr.			
N.590	1.232 kg.	56.831 fr.			
N.575	1.469 kg.	48.302 fr.			
N.88	77 kg.	14.810 fr.			
N.720	1.424 kg.	44.583 fr.			

GARNAAL					
N.22	44 kg.	9.560 fr.			
N.349	64 kg.	13.936 fr.			
N.782	58 kg.	11.162 fr.			

Vier Westvaartuigen en vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Er werd tong, varia en Westvis aangevoerd, dit in zo'n danige mate dat iedere handelaar ruimschoots zijn gading vinden kon. Tong nr. 1 kreeg 224 à 230 fr./kg en tong nr. 2 252 à 260 fr./kg. Tong nr. 3 werd tegen 280 à 290 fr./kg geboekt en tong nr. 4 of fruitong tegen 244 à 286 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 228 à 236 fr./kg betaald en voor kleine tong 226 à 234 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 330 à 360 fr./kg aangekocht, middenslag-tarbot tegen 240 à 285 fr./kg, varia tegen 160 à 190 fr./kg en griet tegen 164 à 210 fr./kg. Tong-schar bekwam 54 à 156 fr./kg en staartvis 230 à 300 fr./kg. Voor grote pladijs werd 1400 à 2000 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of midden-slagpladijs 1500 à 2050 fr. de ben en voor visjes 1000 à 1200 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4000 à 4200 fr. de ben geveild en gul tegen 1900 à 3700 fr. de ben, wijl voor kongel 1760 à 2000 fr. de ben werd neergepend. Voor grote wijting werd 1800 à 2200 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1150 à 1680 fr. de ben. Grote zandschar bekwam 1600 à 1800 fr. de ben en kleine zandschar 1300 à 1400 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3400 à 3500 fr. de ben opgekocht, tilten tegen 3250 à 3500 fr. de ben en scherpstaarten tegen 3000 à 3250 fr. de ben. De marktprijs voor doorn- of speurhaai werd op 2650 à 2800 fr. de ben gesteld, voor zeehond op 2600 à 2900 fr. de ben en voor knorhaan op 1000 à 1200 fr. de ben. Alle genoteerde prijzen mochten op de maandagmarkt lonend genoemd worden en vanwege de handelaars werd een ruime interesse vastgesteld.

WOENSDAG 28 MAART 1984

VIS					
N.597	6.240 kg.	249.978 fr.			
N.52	10.000 kg.	1.111.981 fr.			
N.720	724 kg.	20.636 fr.			
N.88	64 kg.	7.982 fr.			
N.590	238 kg.	12.681 fr.			

Een bokkenvisser, één Westvaartuig en drie kustvaartuigen losten samen ong. 17.000 kg vis, voor een totale waarde van 1.403.258 fr. op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 234 à 240 fr./kg en tong nr. 2 246 à 254 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 bekwam 248 à 254 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 237 à 245 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 235 à 243 fr./kg en kleine tong 234 à 238 fr./kg. Voor grote tarbot werd 439 à 450 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 245 à 270 fr./kg, voor varia 180 à 210 fr./kg en voor griet 150 à 248 fr./kg. Tongschar boekte men tegen 22 fr./kg voor de kleine à 144 fr./kg voor de grote, staartvis tegen 190 à 286 fr./kg en middenslag rode soldaten tegen 30 à 65 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2200 à 2350 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 2000 à 2400 fr. de ben en visjes tegen 950 à 1150 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3500 à 3750 fr. de ben genoteerd en gul tegen 2000 à 2300 fr. de ben. Vlaswijting kreeg 1700 à 1900 fr. de ben en kongel 1100 à 1500 fr. de ben. Voor grote wijting werd als marktprijs 2000 à 2400 fr. de ben bekomen en voor kleine wijting 1200 à 1400 fr. de ben. Grote zandschar haalde 1200 à 1600 fr. de ben, kleine zandschar 750 à 900 fr. de ben en bot 500 à 900 fr. de ben. Men kocht de moerrog tegen 3250 à 3500 fr. de ben aan, de tilten tegen 3000 à 3250 fr. de ben en de scherpstaarten tegen 2900 à 3000 fr. de ben. Voor zeehond werd 1800 à 2200 fr. de ben opgetekend en voor knorhaan 1000 à 1400 fr. de ben. De woensdagmarkt werd gekenmerkt door een aanvoer van Westvis, tong en variatie. Alle geboekte prijsnoteringen konden als bevredigend beschouwd worden.

GETIJDEN TE OOSTENDE

APRIL

NM	1 zondag	0114	434	0759	-004
		1336	442	2007	010
	2 maandag	0141	442	0827	-004
		1402	445	2036	010
	3 dinsdag	0208	446	0855	001
		1430	445	2105	015
	4 woensdag	0237	447	0922	008
		1501	442	2133	022
	5 donderdag	0309	443	0950	017
		1530	435	2202	032
	6 vrijdag	0343	439	1019	027
		1603	423	2234	043
	7 zaterdag	0421	428	1054	042
		1642	405	2313	057
	8 zondag	0504	412	1139	062
		1727	391	—	—
EK	9 maandag	0602	392	0008	074
		1833	336	1243	084
	10 dinsdag	0727	388	0130	085
		2016	347	1414	096
	11 woensdag	0910	381	0306	077
		2148	368	1547	084
	12 donderdag	1029	413	0429	046
		2251	401	1639	054
	13 vrijdag	1129	442	0536	006
		2342	432	1757	021
	14 zaterdag	—	—	0631	-029
		1218	463	1844	-004
VM	15 zondag	0025	456	0718	-050
		1301	474	1930	-017
	16 maandag	0106	472	0802	-034
		1340	478	2013	-018
	17 dinsdag	0148	480	0844	-043
		1419	475	2056	-010
	18 woensdag	0230	481	0924	-022
		1500	467	2136	003
	19 donderdag	0314	472	1001	004
		1539	451	2216	016
	20 vrijdag	0358	454	1036	028
		1620	427	2236	027
	21 zaterdag	0444	426	1113	031
		1702	397	2342	039
	22 zondag	0535	395	—	—
		1754	366	1202	071

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	26 maart	27 maart	28 maart
Lappen	235 244	222	224
Grote	245 255	252	266
3/4	250 260	273	292
Bloktongen	260 275	280	311
Vóór-kleine	242 253	270 271	.....
Kleine	210 220	235	.....
Slips	205	190	.....

ZEEBRUGGE

Grote	238 247	238 250	246 250
Bloktongen	248 253	252 260	250 256
Fruittongen	226 236	236 266	270 294
Schone kleine	232 248	242 272	289 303
Kleine	220 234	237 248	256 260
Tout petit	218 275	214 224	228 231
Slips	204 209	206 219	212 216

NIEUWPOORT

Tong I	224 230	.....	234 240
Tong II	252 260	.....	246 254
Tong III	280 290	.....	248 254
Tong IV	244 286	.....	237 245
Tong V	228 236	.....	235 243
Kleine tongen	226 234	.....	234 238

PLADIJS

OOSTENDE

	26 maart	27 maart	28 maart
Platen	56 63	68	.....
Iek (groot-klein) ..	38 58	62	.....
Derde siag	23 52	62 63	.....
Platjes	19 28	19 25	.....

ZEEBRUGGE

I	26 36	35 40	58 65
II	26 29	40 44	60 67
III	38 40	38 40	32 49
IV	19 20	19 20	19 21
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	28 40	.....	44 47
Platjes	20 24	.....	19 23
Drielingen	30 41	.....	40 48

OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 1.4 tot 7.4.84

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 1.4.84
- Dagelijks te 10.05 (1) en te 13.50 u. (1)
- (1) Op 7.4.84 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 1.4.84
- Dagelijks te 08.30 u., behalve op 1 en 2.4.84
- Dagelijks te 18.00 u., behalve op 7.4.84
- Dagelijks te 20.30 u.
- Op 7.4.84 bijk. afv. te 11.00 en te 15.00 u.
- Op 4 en op 5.4.84 bijk. afv. te 12.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40 (1), te 15.30 (1) en te 18.30 u.
- (1) Op 7.4.84 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 1.4.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 1 en 7.4.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 1 en 2.4.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 7.4.84
- Op 4, 5 en 7.4.84 bijk. afv. te 16.00 u.
- Op 7.4.84 bijk. afv. te 10.00 en te 19.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

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

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, te 15.20 en te 17.50 u.

EN NOG DE GIFVATEN DINOSEB

Pas nu schijnt men zich nog maar zeer zware zorgen te maken over de 80 vaten van het onkruidverdelgersgif dat, bij een zware storm over boord ging van een Deens vaartuig in de Noordzee en dit in een visrijk gebied van het Deens „plat”. De Deense marine en ook de Nederlandse hebben tevergeefs getracht de vaten op de zeebodem te identificeren en op te halen. Wel werd er intussen een vat van dit zwaar gif Dinoseb door een Nederlandse trailer via de netten aan boord opgehaald. Naar het schijnt zou de Stichting van de Nederlandse Visserij aan de Nederlandse visserij de richtlijn medegegeven hebben om vaten Dinoseb die zouden met de netten mede opgehaald worden, onmiddellijk weer over boord te zetten. Dit is iets dat we toch moeilijk begrijpen, vooral als het, zoals het thans nog het geval is, gaat om vaten die nog niet doorroest zijn en in feite geen gevaar opleveren. Aan de ene kant stelt men alles in het werk om de vaten te vinden en op te halen, en aan de andere kant, wanneer dit het geval is, krijgt men de aanbeveling mede om de vaten terug over boord te zetten.

Ondertussen wint de overtuiging meer en meer veld, dat het hier over dergelijk gekoncentreerd gif gaat, dat als gevolg van het doorroesten van de vaten dat met de tijd onvermijdelijk wordt, een ware milieuramp voor de fauna en flora in de Noordzee zal ontstaan. Men schat dat binnen het jaar de vaten zullen doorroesten. We menen dan ook dat, niet alleen de marine met speciale zeebodemopsporingsapparatuur zou moeten ingezet worden, maar dat ook treilers zouden moeten gecharterd worden op kosten van de EEG-Gemeenschap om de bodem af te tasten op de vermoedelijke plaats waar de vaten zich bevinden. Men heeft hierover thans reeds een aanknopingspunt omdat op ongeveer 300 km. noord-noordwest van Den Helder een Nederlands vaartuig een vat Dinoseb heeft opgevist. Het vat was wel beschadigd, maar het lekte niet en was ook nog niet doorroest. Dit volgens een mededeling van het Nederlands Ministerie

van Verkeer en Waterstaat. Het is daarom dan ook een eerste plicht vanwege de E.E.G. om alles in het werk te stellen om een milieuramp, laat ons zeggen, om een ramp voor de visserij in de Noordzee te vermijden. De kosten van de opzoeken en van het charteren van een speciale treilersvloot om de zeebodem met netten af te tasten, zullen zeker heel wat kleiner uitvallen dan de te voorziene milieuramp. Ook onze autoriteiten zouden dienen in die zin te Brussel tussen te komen, en alle producentenorganisaties zouden te Brussel eveneens in die zin moeten aandringen.

„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 159 fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:

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

Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.

Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort		
	26 maart		26 maart		27 maart		27 maart		28 maart		28 maart		26 maart		28 maart		
Tarbot grote	330	378	339	354	370		389	363	425		398	434	330	360	439	450	
Tarbot middel	236	255	310	329	.....		242	286	.....		334	391	240	285	245	270	
Tarbot klein	180	219	207	245	.....		192	216	.....		291	301	.....				
Griet groot	170	180	176	183	242		.....		226		.....		164	210	150	248	
Griet middel	130	170	154	161	.....		166	198	.....		182	218	.....		.....		
Griet klein	115	140	124	131	.....		127	144	.....		144	146	.....		.....		
Schelvis groot	40	53	.....		61		.....		.....		.....		.....		.....		
Schelvis middel	35	51	.....		37	48	.....		.....		.....		.....		.....		
Schelvis klein	26	32	.....		22	26	.....		.....		.....		.....		.....		
Heek grote	92	115	77		66		.....		67		.....		.....		.....		
Heek middel	44	63	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Heek klein	15	23	20		20		.....		35		.....		.....		.....		
Lom .....			.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Leng	32	40	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Rog I .....	.....		63	69	.....		84		.....		.....		.....		.....		
Keilrog	55	76	63	103	.....		.....		.....		.....		68	70	65	70	
Rog	46	63	.....		.....		.....		108		.....		65	70	60	65	
Tilten	40	47	59	81	.....		89		100		.....		65	70	60	65	
Scherpstaart	32	44	77	65	.....		85		68	95	.....		60	65	58	60	
Halve mans	36	70	38	54					70	114	64						
Teelt .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Katrog	14	18	10	16			34				42			40	45	34	38
Kabeljauw	46	70	46	50	50	60	56			45	77	59	84	80	84	70	75
Gul (groot)	53	58	34	38	46	53	34	49	47	76	56	80	74	46			
Gul (middel)	45	47	57	62	41	37		51	47	61	50	64	.....		.....		
Gul (klein)	20	44	26	34	20	32	34	.....		41	50	48	54	38	40		
Hozemondhamme	120	275	113	234			113	275	264			118	290	230	300	190	286
Wijting groot	26	44	25	.....		56	27	26	48	51	46	54	76	44	40	48	
Wijting klein	20	25	20	.....		36	24	.....		26	.....		24	38	23	33	
Schar	16	26	12	18	.....		20	.....		24	.....		19	22	28	36	
Steenschol	15	145	20	64	30	145	18	107	25	114	20	118	.....		.....		
Zeehaai	42	61	.....		.....		.....		34	56	.....		.....		.....		
Hondshaai	23	31	.....		.....		.....		20	27	.....		.....		.....		
Doornhaai .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Pieterman .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Makreel .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Horsmakreel .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Zeekreeft .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Schaat .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Zeebaars (klipvis) .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Kongeraal	15	23	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Schartong	14	51	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Volle haring .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
IJle haring .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Haringshaai .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Steenholk	12	17	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Heilbot .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Steur .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Koolvis	30	36	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Zeewolf	42	56	.....		28	48	.....		.....		.....		.....		.....		
Pollak	36	54	.....		52	55	.....		.....		.....		.....		.....		
Zonnevis .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Koningsvis .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Vlaswijting .....	.....		25	39	.....		35	43	.....		.....		.....		.....		
Zeeduivel .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Schotse schol .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Zeehond .....	.....		20	23	.....		35	39	.....		30	36	52	58	36	44	
Bot .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		10	15	10	18	
Rode Poon (roobaard)	30					66				55							
Grauwe poon (knorhaan) .	21	24	10		.....		.....		.....		.....		20	44	20	28	
Rode knorhaan	30	53	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		
Posten .....	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 20 maart werd **aangevoerd:** 273 kisten kisten kabeljauw, 7 kisten wijting, 3 kisten schar, 3 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 40 kg.: kabeljauw één 180, kabeljauw twee 172-160, kabeljauw drie 180-154, kabeljauw vier 128-122, kabeljauw vijf 130-82, wijting drie 124-77, schar 164-124, steenbolk 78-74.

De besommingen waren: UK 48 + UK 40 f 13.300; UK 135 + UK 145 f 13.200; IJM 3 + IJM 27 f 10.900.

Aan de woensdagmarkt van 21 maart werd **aangevoerd:** 886 kisten kabeljauw, 42 kisten wijting, 10 kisten schol, 26 kisten schar, 2.212 kisten haring, 13 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: zalm 20,60-18,00. **Per 40 kg.:** kabeljauw één 182-168, kabeljauw twee 169-142, kabeljauw drie 172-112, kabeljauw vier 126-112, kabeljauw vijf 120-81, schol vier 160-124, schar 124-96, wijting drie 130-80, haring twee 32,00-27,40, steenbolk 92.

De besommingen waren: KW 51 + KW 221 f 9.500; KW 173 + KW 214 f 11.400; UK 48 + UK 49 f 7.600; UK 135 + UK 145 f 5.000; UK 241 + UK 271 f 4.200; UK 216 + UK 247 f 14.400; VD 19 + VD 73 f 26.400; VD 54 + VD 77 f 21.200; YE 25 f 1.200; IJM 3 + IJM 27 f 3.900.

Aan de donderdagmarkt van 22 maart werd **aangevoerd:** 1.660 kg. tong, 9 kisten tarbot en griet, 281 kisten kabeljauw, 356 kisten wijting, 119 kisten schol, 30 kisten schar, 1.104 kisten haring, 19 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 23,36, grote tong 15,80-15,60, grootmiddel tong 15,43-15,09, kleinmiddel tong 15,22-14,39, tong één 15,84-14,97, tong twee 13,48-12,60.

Per 40 kg.: tarbot 855-519, griet 506-368, kabeljauw één 186-150, kabeljauw twee 156, kabeljauw drie 180-124, kabeljauw vier 142-122, kabeljauw vijf 124-86, schol één 128-122, schol twee 144-134, schol drie 140-134, schol vier 112-88, wijting drie 114-56, wijting vier 67-46, haring twee 31,40-22,80, haring drie 17-16,

schar 114-86, rog 114, steenbolk 71-60, bot 26, poontjes 62.

De besommingen waren: KW 137 + UK 142 f 13.200; UK 271 f 6.500; KW 77 f 10.500; KW 4 + KW 149 f 15.900; UK 234 f 2.000; VD 6 f 2.000; VD 20 f 400; IJM 18 f 1.900; verder acht Texelaars en één Goedereeder, die te zamen f 65.000 besomden.

Aan de vrijdagmarkt van 23 maart werd **aangevoerd:** 13.120 kg tong, 163 kisten tarbot en griet, 547 kisten kabeljauw, 8 kisten schelvis, 614 kisten wijting, 784 kisten schol, 196 kisten schar, 4484 kisten haring en 329 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg: tarbot 23,80-19,40, grote tong 15,99-14,00, Grootmiddel tong 15,62-14,37, kleinmiddel tong 15,63-14,31, tong één 15,25-12,69, tong twee 13,52-12,52.

Per 40 kg: haai 140, poontjes 104-76, steenbolk 65-26, roggen 143-72, tarbot 879-514, griet 554-380, kabeljauw één 216-126, kabeljauw twee 174-96, kabeljauw drie 192-110, kabeljauw vier 144-108, kabeljauw vijf 140-78, schelvis drie 120-114, schelvis vier 140-82, schol één 116-92, schol twee 122-108, schol drie 122-100, schol vier 100-56, wijting drie 85-56, wijting vier 66-26, schar 80-50, haring twee 27-22,80, haring drie 21,80-16,80, tongschar 274-136, bot 33-26.

De besommingen waren:

IJM 6 f 600; ARM 22 f 121.100; ARM 23 f 116.300; IJM 3 + IJM 27 f 3.200; YE 25 f 700; KW 12 f 8.700; KW 51 + KW 221 f 19.600; KW 77 f 5.400; KW 137 + UK 142 f 6.700; KW 173 + KW 214 f 13.800; UK 7 f 12.200; UK 16 f 65.700; UK 27 + UK 137 f 22.400; UK 48 + UK 49 f 19.000; UK 90 f 1.700; UK 129 f 1.800; UK 135 + UK 145 f 6.800; UK 141 + UK 271 f 8.400; UK 216 + UK 247 f 2.900; UK 233 f 3.300; VD 19 + VD 73 f 6.400; VD 54 + VD 77 f 5.500; WR 67 + WR 68 f 10.900; verder vijf Texelaars en twee Goedereeders die te zamen f 134.000 besomden.

Aan de maandagmarkt van 26 maart werd **aangevoerd:** 13.995 kg tong, 107 kisten tarbot en griet, 594 kisten kabeljauw, 474 kisten wijting, 2116 kisten schol, 229 kisten schar en 212 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.: heilbot 21,57, tarbot 20,50-19,31, grote tong 14,53-13,98, grootmiddel tong 14,65-14,09, kleinmiddel tong 14,34-13,69, tong één 14,23-13,68, tong twee 12,85-12,26, zalm 18,80.

Per 40 kg.:

tarbot 769-480, griet 498-340, kabeljauw één 204-126, kabeljauw twee 154-124, kabeljauw drie 144-118, kabeljauw vier 130-120, kabeljauw vijf 140-108, schol één 104-72, schol twee 108-84, schol drie 108-90, schol vier 77-50, wijting twee 112-92, wijting drie 92-57, wijting vier 67-30, steenbolk 52-48, kuit 140, krab 56, rogen 200-60, tongschar 292-122.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 11.400; KW 11 f 21.600; KW 34 f 53.200; KW 35 f 18.400; KW 26 f 21.500; KW 51 + KW 221 f 3.100; KW 88 f 30.300; KW 113 f 16.600; KW 145 f 29.300; KW 189 f 25.800; IJM 6 f 200; IJM 20 f 7.000;

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 18 t.m. 24 maart 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	9.585	16,76
Handels Garnalen	60	15,54
Tong	656	14,14
Schol	5.451	1,66
Schar	534	2,02
Bot	1.237	0,65
Tarbot	14	17,90
Griet	18	9,76
Kabeljauw	4.826	3,06
Wijting	72	2,07
Zeebaars	6	5,54
Paling	11	21,97
Steenbolk	68	2,12
Tongschar	15	5,51
Diversen	978	—

BRESKENS

Aanvoer over de week van 18 t.m. 24 maart 1984.

Gemidd. prijs per kg.

3.004 kg. export garnalen	voor f 15,92
1.070 kg. pellerij garnalen	voor f 15,83
4.850 kg. bot	voor f 0,65
2.764 kg. schar	voor f 1,59
15.371 kg. schol	voor f 2,14
7.639 kg. tong	voor f 14,00
1.074 kg. tarbot	voor f 17,13
1.643 kg. griet	voor f 10,59
17.834 kg. kabeljauw	voor f 2,75
8.090 kg. wijting	voor f 1,79
34 kg. rog	voor f 2,86
2 kg. makreel	voor f 0,85
356 kg. poon	voor f 2,50
33 kg. haai	voor f 4,53
4 kg. ham	voor f 13,58
1 kg. baars en herder	voor f 19,89
647 kg. tongschar	voor f 4,54
53 kg. schelvis	voor f 2,95
1.426 kg. bolk	voor f 1,04
30 kg. koolvis	voor f 4,07

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 19-03 t.e.m. 23-03-1984

Door 76 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
38.285 kg.	Tong	f 528.010,22	f 13,79
11.668 kg.	Tarbot	f 183.169,20	f 15,70
147.555 kg.	Schol	f 327.125,61	f 2,22
22.815 kg.	Kabeljauw	f 71.367,54	f 3,13
4.561 kg.	Griet	f 47.923,16	f 10,51
26.370 kg.	Schar	f 39.173,78	f 1,49
21.715 kg.	Wijting	f 22.698,89	f 1,05
279.595 kg.	Diversen	f 875.926,11	
552.564 kg.		f 2.095.394,51	

NEDERLAND

VLISSINGEN

VRIJDAG 23 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.911	27.349	14,31
Tong gm	3.668	53.063	14,47
Tong km	4.414	62.905	14,25
Tong I	6.263	87.596	13,99
Tong II	3.820	46.784	12,25
Tarbot I	2.681	55.478	20,69
Tarbot II	831	15.151	18,23
Tarbot III	1.005	14.178	14,11
Tarbot IV	341	4.658	13,66
Tarbot afw	63	646	10,25
Griet I	2.171	27.135	12,50
Griet II	2.038	18.811	9,23
Schol 1 (G)	3.836	8.862	2,31
Schol 2 (G)	8.098	20.176	2,49
Schol 3 (G)	14.020	36.112	2,58
Schol 4 (G)	17.231	26.228	1,52
Kab 1 (G)	1.666	9.424	5,66
Kab 2 (G)	1.832	5.448	2,97
Kab 3 (G)	6.699	19.432	2,90
Kab 4 (G)	11.910	34.181	2,87
Kab 5 (G)	18.173	39.092	2,15
Kab (afw)	28	20	70
Wijt. 3 (G)	5.693	12.634	2,22
Wijt. 4 (G)	17.830	17.919	1,01
Schar 1	6.434	9.535	1,48
Tongschr 1	4.043	21.182	5,24
Tongschr II	3.219	12.127	3,77
Zeebaars	3	52	17,31
Tng besch.	58	729	12,57
Poon 1	339	750	2,21
Poon 2	400	888	2,22
Rog I	19	74	3,90
Rog II	91	334	3,67
Rog III	441	763	1,73
Koolv. 4 (G)	21	45	2,14
Schel. 1 (G)	17	78	4,60
Schel. 2 (G)	70	289	4,13
Schel. 3 (G)	703	2.308	3,28
Bot	4.719	2.572	55
Haai + P	5	24	4,80
Zandhaai	25	60	2,40
Kuit/Lever	20	8	40
Steenbolk	4.118	4.156	1,01
Hammen	11	146	13,25
Diversen	25.479	160.578	6,30
Krabben	188	279	1,48
St. Zuigers	31	12	40
Parlourdes	247	121	49
Heilbot	6	105	17,55
Krab. Poot	79	512	6,48
TOTAAL	187.008	861.008	

GOEDEREDE

MAANDAG 19 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	40	556	13,89
Tong gm	280	3.828	13,67
Tong km	280	3.864	13,80
Tong I	280	3.861	13,79

Tong II	120	1.404	11,70
Tarbot I	61	1.398	22,91
Tarbot II	12	228	19,00
Tarbot III	63	839	13,32
Tarbot IV	92	1.173	12,75
Tarbot afw	6	51	8,51
Griet I	23	265	11,51
Griet II	138	1.188	8,61
Kab 2 (G)	87	237	2,72
Kab 3 (G)	47	96	2,05
Kab 4 (G)	13	26	2,02
Kab 5 (G)	32	57	1,77
Kab (afw)	5	3	50
Wijt. 4 (G)	2.215	1.905	86
Schar 1/D	655	996	1,52
Poon 2	50	79	1,57
Rog II	4	3	74
Bot	480	317	66
Tongschar	7	28	4,02
Schol 1 (O)	80	153	1,91
Schol 2 (O)	253	630	2,49
Schol 3 (O)	1.640	4.266	2,60
Schol 4 (O)	—	—	2,60
Krab	36	4	10
Steenbolk	40	42	1,06
Diversen	5.065	14.536	2,87
TOTAAL	12.104	42.030	

DONDERDAG 22 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	32	480	14,99
Tong gm	99	1.521	15,36
Tong km	70	1.037	14,82
Tong I	71	1.047	14,74
Tong II	37	486	13,14
Tarbot I	8	358	44,76
Tarbot II	2	37	18,50
Tarbot III	12	186	15,51
Tarbot IV	24	359	14,96
Tarbot afw	1	8	7,99
Griet I	7	88	12,56
Griet II	73	621	8,51
Kab 1 (G)	14	40	2,89
Kab 2 (G)	147	459	3,13
Kab 3 (G)	969	3.126	3,23
Kab 4 (G)	1.471	4.364	2,97
Kab 5 (G)	685	1.772	2,59
Wijt. 3 (G)	353	819	2,32
Schar 1/D	115	282	2,45
Poon 2	2	5	2,27
Rog II	1	1	88
Zalm-Forel	2	13	6,52
Tongschar	1	5	5,15
Schol 1 (O)	13	25	1,95
Schol 2 (O)	138	378	2,74
Schol 3 (O)	1.147	3.452	3,01
Schol 4 (O)	1.760	3.256	1,85
Steenbolk	56	95	1,70
TOTAAL	7.310	24.321	

VRIJDAG 23 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	3.380	48.510	14,35
Tong gm	8.784	125.954	14,34
Tong km	6.739	95.617	14,19
Tong I	7.308	100.183	13,71
Tong II	3.567	43.259	12,13
Tarbot I	570	12.242	21,48
Tarbot II	514	9.006	17,52
Tarbot III	1.789	25.537	14,27
Tarbot IV	1.715	22.845	13,32
Tarbot afw	51	480	9,41

Griet I	1.683	19.270	11,45
Griet II	4.893	44.312	9,06
Kab 1 (G)	511	1.408	2,76
Kab 2 (G)	2.081	5.912	2,84
Kab 3 (G)	4.174	13.207	3,16
Kab 4 (G)	4.697	12.860	2,74
Kab 5 (G)	6.314	12.904	2,04
Kab (afw)	261	131	50
Wijt. 3 (G)	39.730	54.154	1,36
Wijt. 4 (G)	1.910	1.643	86
Schar 1/D	12.614	18.571	1,47
Poon 2	348	756	2,17
Rog I	684	3.006	4,39
Rog II	1.121	3.543	3,16
Koolv. 1 (G)	13	39	3,00
Schel. 3 (G)	13	49	3,75
Bot	5.217	3.378	65
Zalm-Forel	15	206	13,76
Tongschar	587	3.740	6,37
Schol 1 (O)	1.590	3.766	2,37
Schol 2 (O)	6.406	16.312	2,55
Schol 3 (O)	37.655	94.522	2,51
Schol 4 (O)	54.355	75.966	1,40
Wijt 3 (O)	160	165	1,03
Haai + P	9	42	4,71
Krab	114	264	2,32
Kuit / Lever	316	833	2,64
Steenbolk	5.900	7.450	1,26
Hammen	2	22	11,23
Paling	2	24	12,00
Diversen	52.448	331.091	6,31
Garn. exp. 2	1.272	20.352	16,00
TOTAAL	281.512	1.233.531	

URK

VRIJDAG 23 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Bedrag	Gem.
Tong gr	809	11.606,45	14,347
Tong gr M	1.824	25.669,44	14,073
Tong kl M	2.124	30.025,15	14,136
Tong I	3.153	43.540,32	13,809
Tong II	1.992	24.275,53	12,187
Schol I	6.776	16.250,26	2,398
Schol II	14.036	34.180,16	2,435
Schol III	10.237	26.280,33	2,567
Schol IV	27.470	38.669,39	1,408
Tarb. I	1.067	21.175,65	19,846
Tarb. II	291	5.508,09	18,928
Tarb. III	467	7.644,48	16,369
Tarb. IV	3.252	41.184,59	12,664
Tarb. RO	7	62,62	8,946
Tarb. DZ	12	182,90	15,242
Griet I	977	8.616,21	8,819
Kab. I	3.363	7.430,30	2,209
Kab. II	2.710	7.430,69	2,742
Kab. III	8.385	23.583,99	2,813
Kab. IV	3.790	10.377,64	2,738
Kab. V	1.341	3.792,28	2,828
Kab. VI	1.659	3.719,52	2,242
Wijting IV	6.665	8.362,83	1,255
Schelv. IV	1.561	4.231,63	2,711
Schelv. II	130	370,30	2,848
Schelv. III	1.624	4.656,49	2,867
Schar I	4.770	6.746,14	1,414
Bot gr	203	101,50	0,500
Bot gr D	766	474,95	0,620
Rog kl	308	187,18	0,608
Haai	36	118,68	3,297
Kreeft kl	115	552,00	4,800

(Vervolg volgende blz.)

NEDERLAND

Ham kl	7	93,33	13,333
Poon zw D	66	91,33	1,384
Tongschar gr	617	2.827,14	4,582
Tongschar kl	473	1.923,73	4,067
Harder	1	1,02	1,020
Koolvis	8	13,84	1,730
Wolf gr	26	111,02	4,270
Wolf kl	123	478,94	3,894
Schartong	8	18,93	2,366
Diversen	3	1,89	0,630
TOTAAL	113.252	422.568,86	

MAANDAG 26 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Bedrag	Gem.
Tong gr	2.007	28.485,95	14,193
Tong gr M	4.428	62.171,91	14,041
Tong kl M	4.829	67.729,57	14,026
Tong I	6.163	86.566,44	14,046
Tong I D	86	1.298,60	15,100
Tong II	3.817	47.828,55	12,530
Tong II B	271	3.617,85	13,350
Schol I	29.674	61.868,34	2,085
Schol II	52.008	115.242,63	2,216
Schol III	22.179	54.666,65	2,465
Schol IV	66.357	101.950,45	1,536
Tarb. I	1.722	33.398,72	19,395
Tarb. II	563	10.480,75	18,616
Tarb. III	1.302	20.304,08	15,595
Tarb. IV	6.308	78.546,42	12,452
Tarb. RO	19	158,78	8,357
Tarb. DZ	27	440,73	16,323
Griet I	2.837	27.804,62	9,801
Griet II	251	1.649,38	6,571
Kab. I	6.360	14.107,26	2,218
Kab. II	3.782	10.115,25	2,675
Kab. III	5.088	14.700,76	2,889
Kab. IV	2.388	6.607,96	2,767
Kab. V	1.380	3.786,50	2,744
Kab. VI	1.277	2.974,90	2,330
Wijting IV	11.546	13.510,25	1,170
Schelv. IV	1.542	3.595,38	2,332
Schelv. II	130	344,06	2,647
Schelv. III	1.814	4.315,00	2,379
Schar I	12.025	17.222,17	1,432
Schar II	2.498	3.198,32	1,280
Bot gr	900	450,00	0,500
Bot gr D	1.618	871,26	0,538
Rogkl	393	389,07	0,990
Rog Mi/Gr	68	170,68	2,510
Haai	31	101,87	3,286
Kreeft kl	78	380,58	4,879
Ham gr	11	186,89	16,990
Ham kl	24	331,70	13,821
Leng	21	47,39	2,257
Poon zw D	1.155	1.444,84	1,251
Tongschar gr	2.699	11.514,40	4,266
Tongschar kl	450	1.798,08	3,996
Koolvis	60	166,36	2,773
Steenwijting	252	262,08	1,040
Wolf gr	308	1.444,01	4,688
Wolf kl	138	583,70	4,230
Schartong	35	91,46	2,613
Diversen	2	7,14	3,570
TOTAAL	262.921	918.929,74	

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

MOGELIJKE PRIVATISERING VAN IJMUIDENS STAATSVISSERHAVENBEDRIJF

Van de kant van de gebruikers van het IJmuidens Staatsvisserhavenbedrijf, komt er heel wat reactie onder de vorm van bezorgdheid in verband met de mogelijke privatisering van dit bedrijf. De regering, en dit reeds onder het vroeger kabinet Van Agt, wenst dit bedrijf in private of semiprivate handen over te dragen omdat er nog al veel staatsgelden in het havenbedrijf verloren gaan. De uitbating is niet renderend en men wenst, in het kader van een noodzakelijke besparing van overheidsmiddelen, zich van dit Staatsbedrijf te ontdoen.

Het is begrijpelijk dat de handelaren en de visserij zich bezorgd maken voor de toekomst omdat het duidelijk is, dat een private onderneming de zaak niet zal aanpakken wanneer hen niet zou toegelaten worden bepaalde verhogingen van havengelden, water en elektriciteitsstarieven, huurgelden, enz... in de hoogte te trekken, evenals inlevering voor het tewerk gesteld personeel en afvloeiing van heel wat werkrachten. Dat anderzijds de ambtenaren en de werknemers van het huidig Staatsbedrijf tegen een privatisering zijn, is meer dan begrijpelijk en daarom is dus de uitnodiging gestuurd door de directeur van het Staatsvisserhavenbedrijf aan de Nederlandse parlementairen en aan de vertegenwoordigers van verscheidene Kamers van Koophandel, onder andere uit Amsterdam en Haarlem, voor een samenkomst in de bedrijfsgebouwen van het staatsbedrijf.

Behalve 22 parlementairen en 19 vertegenwoordigers van de Kamers van Koophandel, was er eveneens een afvaardiging van het bedrijfsleven uit Velsen aanwezig.

De directeur, de heer Reehoorn gaf eerst een historiek over het ontstaan en de uitbreiding van het Staatsvisserhavenbedrijf (S.V.H.B.) en de verschillende verwezenlijkingen, evenals over de werkwijze van het bedrijf onderverdeeld in verscheidene bedrijfssectoren. Volgens de directeur was het omzetcijfer voor de visserij in 1983 18 miljard B.fr. (1 miljard gulden) omdat ook zoveel vissersvaartuigen uit andere havens te IJmuiden komen aanleggen en verkopen. Na de heer Reehoorn was het de beurt aan de hr P. Dekker, voorzitter van de dienstkommissie van het SVHB, die natuurlijk de voorgenomen privatisering door de Nederlandse staatssecretaris Mvr. Croes-Smith bekampte. Hij wees in verband hiermede op het gevaar.

Volgens deze spreker zal men eenvoudig een staatsmonopolie vervangen door een private monopolie, met al de gevaren hieraan verbonden. Men zou beter werk maken, aldus deze woordvoerder van het project dat verleden jaar over de ontwikkelingsmogelijkheden van het havengebied IJmuiden-West gemaakt werd dit op initiatief van het IJmuidens bedrijfsleven en de gemeente Velsen.

Nadien kwam de heer J. Dekkers, wetenschappelijk medewerker aan de Erasmusuniversiteit in Amsterdam aan het woord. De hr. J. Dekkers is adviseur van de SVBH-Commissie. Ook deze veroordeelde een mogelijke privatisering waardoor ook het onderling verband en de samenwerking tussen de verscheidene diensten van de SVBH in het gedrang zou komen. Hij voorspelde verder dat een privatisering ten koste van de belangen van het personeel zou gebeu-

ren. Ten slotte was deze spreker wel verplicht te wijzen op heel wat mogelijkheden dat de SVHB zou kunnen invoeren of aanwenden om de financiële toestand van het staatsvisserhavenbedrijf te verbeteren, zoals... het optrekken van de haventarieven, evenals van de erf-pachten en de ontwikkeling van meer rendabele activiteiten en automatiseringen.

In feite komt het, volgens dit betoog, hierop neer dat, waarvoor men vreest in geval van een privatisering, men best ook zelf had gekund. We stellen ons dan ook de vraag waarom de SVHB hiermede zolang heeft gewacht. En wat de automatiseringen betreft, dit zou toch ook ten koste van personeelsjobs gaan, zoniet heeft automatisering geen zin. En waarom zou men eerst thans plots meer rendabele activiteiten kunnen ontwikkelen? In feite heeft de laatste spreker het proces gemaakt van een Staatsbedrijf, namelijk de onverschilligheid en het over lange jaren indommelen van deze diensten. De Staat betaalt toch, dus waarom ons druk maken? Het is slechts wanneer men plots gekonfronteerd wordt met de werkelijkheid en met de mogelijkheid van een privatisering dat men wakker schiet en zijn eigen tekortkomingen inziet en onder de loupe neemt.

Tot besluit mogen we dus schrijven dat de privatisering van het bedrijf meer kansen zou bieden om het havenvisserijbedrijf economischer te runnen, door een adequaat aanpak van heel wat zaken, automatisering, afvloeien van werkrachten in bovental, zoals dit praktisch in alle staatsdiensten het geval is, zonder hiervoor een steen te werpen naar deze mensen. Dit is inderdaad geen specifiek menseneuvel, maar een staatseuvel. En voor de rest, indien hiermede de zaak nog niet voldoende renderend wordt, een aanpassing van de tarieven of de onvermijdelijke lastenverhoging. Dit zou echter met zich medebrengen dat de zaak financieel zou gezond worden, dank zij 80% adequaat aanpak met onvermijdelijke afvloeiing van personeel en de rest door lastenverhoging. Voor het havenvisserijbedrijf toch 80% uitschakeling van kwade posten. Ondertussen vernemen we dat een vijftal zeer soliede ondernemingen hun kandidatuur gesteld hebben voor onderhandeling over de privatisering van het bedrijf. Deze bedrijven, namelijk Rederij Kennemerland, Cementbouw, De Branding, Mulder en De Rijke en K.V.S.A., hebben zich als één enkele groep gemeld. Omgekeerd gaan de Stichting van de Nederlandse Visserij en de Nederlandse Zeevisgroothandel niet akkoord met een eventueel gewijzigde structuur van het Staatsvisserijhavenbedrijf omdat zij vrezen dat dit zou gepaard gaan met een mogelijke verhoging van lasten. Een formule zou echter toch kunnen gevonden worden, waarbij de Staat, ten voordele van de havengebruikers, indien rationalisering, automatisering en afvloeiing van personeel nog niet volledig zou volstaan om uit de rode cijfers te geraken, op jaarbasis degressief tussen te komen.

VAN HET E.E.G.-FRONT

SUBSIDIERING VAN DE VISMEELPRODUKTIE DOOR DE E.E.G.

De heer Hans Seeler, lid van het Europees parlement voor West-Duitsland, stelde een vraag aan de Commissie te Brussel in verband met de subsidiëring van de vismeelproduktie door de E.E.G. Het is duidelijk dat de heer Seeler het had over subsidiëring van vis, speciaal gevist voor vismeeldoelinden. Daarom ook zijn vraag of de Commissie het met hem eens is, dat de subsidiëring van de vismeelproduktie het gevaar van overbevissing en vooral van vernietiging van de jonge visbestanden aanzienlijk vergroot, en of de Commissie derhalve bereid is om de subsidiëring, spoedig weer te beëindigen.

Volgens dezelfde heer wordt de voor de vismeelproduktie te gebruiken vis met ongeveer 6 duizend fr. per ton (6 fr. het kg. of 300 fr. de ben) gesubsidieerd.

Daarom ook volgend antwoord vanwege de E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij die een betere inzage geeft aan onze lezers in het opvangmekanisme:

In het kader van de gemeenschappelijke ordening der markten in de sector visserijprodukten kunnen de producentenorganisaties vis uit de markt nemen om de prijzen te stabiliseren. De uit de handel genomen vis moet, afgezien van uitzonderingen, zoals gratis beschikbaarstelling aan weldadigheidsinstellingen, gebruikt worden voor andere doeleinden dan menselijke consumptie. Een van de toegestane gebruiksmogelijkheden is de produktie van vismeel.

Wanneer producentenorganisaties produkten uit de markt nemen tegen de communautaire ophoudprijs, ontvangen zij onder bepaalde voorwaarden voor een beperkte hoeveelheid een financiële vergoeding uit het Garantiefonds van het EOGFL. Het niveau van deze steun voor de interventie verschilt per vissoort en ligt ver beneden de gemiddelde marktwaarde van de vis die voor menselijke consumptie wordt verkocht. Om de producentenorganisaties ertoe aan te sporen zo weinig mogelijk vis uit de markt te nemen, daalt de financiële vergoeding op grond van de verhouding bij de producentenorganisatie tussen de uit de markt genomen hoeveelheid van een vissoort en de totale produktie van die soort, terwijl voorts ook is voorzien in een eigen bijdrage van de producentenorganisatie in de interventiekosten.

De interventieregeling in het kader van de gemeenschappelijke marktordening voor de visserij betekent al evenmin een subsidiëring van de vismeelproduktie, doordat de financiële vergoeding voor de uit de markt genomen vis wordt verminderd met een forfaitair vastgestelde waarde van de produkten die voor de vismeelproduktie zijn verkocht.

De financiële vergoeding wordt uitsluitend betaald voor vis **voor consumptie** die onder andere de minimummaat heeft die in het kader van het beleid tot het behoud van de visstand is vastgesteld.

Wanneer bepaalde produkten met hogere marktwaarde uit de markt worden genomen, wordt onder bepaalde voorwaarden een uitstel-premie toegekend om op die manier de vis voor menselijke consumptie te kunnen gebruiken.

De in het kader van de interventieregeling beschikbaar komende hoeveelheden vis voor gebruik als vismeel zijn van ondergeschikte betekenis in verhouding tot het gebruik van vismeel waarvoor op de eerste plaats soorten worden gebruikt die ongeschikt zijn voor menselijke consumptie.

Inderdaad wordt er in feite slechts onrechtstreeks gesubsidieerd en deze subsidie komt ten goede aan de reder en visser, namelijk een subsidiëring van de opvangprijs.

Anderzijds gaan we niet akkoord met het antwoord verstrekt door de E.E.G.-Commissaris die laat uitschijnen dat voor de produktie van vismeel slechts soorten worden gebruikt die ongeschikt zijn voor menselijke consumptie. We menen dat dit zeker niet de waarheid is. Inderdaad vissen, vooral de Denen in de gemeenschapswateren ook op sprot en jonge haring voor vismeeldoelinden, ook al is het dan gezegd niet rechtstreeks. Hierbij komt nog, dat in hun visserij op de sandeel, en de smelt, met een netmaaswijdte van slechts 16 mm., heel wat konsumptie-ondermaatse en zelfs bovenmaatse vis medegevangen wordt. In elk geval wordt de puf van ondermaatse konsumptievis, die mede naar de vismeelfabrieken gaat, aldus toch ook onttrokken aan een latere visserij voor verbruiksdoeleinden.

Verder is het niet de eerste maal, dat Denen opgeleid worden door de Britten vanwege bijvangsten ter grootte van 30 tot 40% van konsumptievis, hetgeen reglementair de 10% niet mag

overtreffen. We begrijpen, dat het inzicht van de vragensteller de bescherming was van konsumptievis, maar dat kan dan wel op een andere en betere manier, door te pleiten voor een geleidelijke totale afschaffing van de visserij voor vismeeldoelinden. Inderdaad gaat het hier, volgens de E.E.G.-Commissaris, om soorten die ongeschikt zijn voor konsumptie, dan maken deze soorten deel uit van de voedingsketen van de vissoorten, die wel geschikt zijn voor konsumptie en deze voedingsketen dient in de eerste plaats beschermd in plaats van afgebouwd te worden. We zouden dan ook liefst de tussenkomsten van de in de visserij belangstellende Euro-parlementairen in die zin zien gebeuren.

ALLERLEI

■ Er zijn weer 4 grote gasputten ontdekt in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee waarvan men de uitbaatbare reserves in totaal op 750 miljard m³ schat, hetgeen overeenkomt met een equivalent van 460 miljoen barils petroleum (1 baril = 159 liter). De ontdekking van deze reserves werd gedaan door „British Petroleum”, en ligt ongeveer een 60 km. uit de Engelse kust. Waarschijnlijk worden deze vindplaatsen (nog) niet uitgebaat, alhoewel de mogelijkheid hiertoe bestaat en de winning operationeel zou kunnen worden tegen 1987. Voor de visserij, aan de ene zijde, altijd maar gebied dat door de industrie in beslag genomen wordt, maar aan de andere zijde, plaatsen waar de vis dan, omgekeerd, gerust gelaten wordt en zich kan ontwikkelen.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

JAPAN

■ Japan was ook in 1983 de grootste aanvoerder van vis en visprodukten en terzelfdertijd de grootste invoerder! van vis en visprodukten met 1,32 miljoen ton. Een nieuw invoerekord voor dit land. Anderzijds werd er ook 681 duizend ton uitgevoerd. Toch wel een bijzonder visetend land.

PORTUGAL

■ Portugal heeft thans een staatssekretaris gekregen voor de zeevisserij. Voorheen behoorde de visserij tot verscheidene ministeries, net zoals thans nog altijd bij ons in België. In Portugal werd een nieuw ministerie van de Zee gevormd, met een staatssekretaris voor de koopvaardij en, zoals hierboven reeds gemeld, een staatssekretaris voor de zeevisserij. Ook in Frankrijk werd een paar jaar terug een ministerie voor de Zee gevormd waartoe de visserij behoort.

MEXICO

■ Door een staking van de 2 duizend werknemers werd in Mexico de grootste konservefabriek op de noordwestkust van Mexico voor 3 weken stilgelegd, waar vooral tonijn ingelegd wordt. De werknemers vroegen een verhoging van loon met... 30,5%, maar kregen 29% aangeboden en gingen voor dit luttel verschil in staking. Begrijpelijker wordt het echter wanneer men weet dat de betrokken werknemers slechts 1.600 B.fr. per week verdienen.

NOORWEGEN

■ Niettegenstaande Noorwegen geweigerd heeft de walvisvangst af te schaffen, wordt er door het betrokken ministerie voor de visserij toch iets gedaan om deze te beperken. Aldus worden er voor 1984 slechts 40 vergunningen uitgereikt tegen 88 in 1983. De regering heeft een stelsel van vrijwillig stopgezetten voorgesteld met schappingssubsidie. Indien dit geen voldoende resultaat oplevert zal de regering zelf ingrijpen en de walvistreilers aanduiden die er mede moeten stoppen, te beginnen met deze van minstens 20 jaar in staal gebouwd en vanaf 15 jaar in hout. De schappingssubsidie gaat van 1,2 miljoen B.fr. tot 2,6 miljoen B.fr. vermeerderd met 19 duizend fr. per brutoton. Voor 1000 ton toch nog altijd 19 miljoen fr.

NEDERLAND

■ De haringvisserij in Nederland werd door het Produktschap, met ingang van 1 april aanstaande verboden. Hierdoor wordt op het Nederlandse kwotum haring gespaard voor later en liefst tot begin juni met de start van de maatjesharing. Ook door de Belgische haringvissers werd vroegtijdig het haringbijltje neergelegd niet zozeer om te sparen voor later, maar omdat de vangstresultaten zo pover werden dat het werkelijk de moeite niet meer loonde. Gelukkig maar, want ook de Belgische haringvissers waren reeds gestart met vissen op hun oktoberkwotum.

■ Bij het Nederlands Produktschap kan men receptenfolders bestellen vanaf 162 fr. al over 180 fr., 216 tot 270 fr. voor honderd exemplaren, naar gelang het visrecept. Enkele folders: „sau-

sen bij de vis", vetarme visrecepten, vis grillen en barbecuen, feestelijke vishapjes, de wonderlijke wijting, garnalenrecepten, haringrecepten, mosselrecepten, enz... We vragen ons af of dit ook bij ons haalbaar is. Veel van deze folders zijn zelfs in 4-kleurendruk.

ALLERLEI

■ In Breskens langs de Scheldemonde komen Belgische vaartuigen uit Antwerpen en Boukhoute verkopen. Dit doet ons herinneren aan het feit dat we inderdaad in België nog over vissersvaartuigen beschikken met als thuishaven Antwerpen, Kiendrecht en zelfs Rupelmonde. Het gaat voor Antwerpen in totaal om 2 vaartuigen respectievelijk van 50 en 91 Brt met motoren van 290 en 300 Pk. Voor Boukhoute gaat het om kleinere vaartuigen van 15, 29, 28, 41 en 61 Brt met motoren gaande van 90 Pk tot 280. In Kiendrecht gaat het om twee vaartuigen van 19 en 55 Brt met motoren van 210 en 335 Pk. Met Rupelmonde als thuishaven, maar zeker niet als ligplaats treffen we de R.21 aan van 23 Pk uitgerust met een motor van 160 Pk. In totaal gaat het om (zonder de faronding) 417,29 Brt en 2188 Pk.

■ Hoe een dubbeltje kan rollen! Een moeder van 5 kinderen, wonende op een eiland voor Koeweit, vond in de maag van een grote vis die zij voor het middagmaal klaar maakte, een oester met binnenin een parel die de deskundigen hebben geschat op een waarde van verscheidene miljoenen B.fr.! Ziedaar waarom men vis moet eten; daar is nog altijd kans voor een gelukkige verrassing bij!

■ Een niet alledaagse vondst, kwa ouderdom, werd verleden week gedaan door een bemanningslid van een bokkentreiler, nl. de „Dolly Mop" uit de Engelse vissershaven Brixham. Bij het ophalen van het net werd een fles gevonden met binnenin een brief die nog zeer goed leesbaar was, niettegenstaande de fles 63 jaar geleden over boord werd gezet door een dame, Miss Vivienne Brewster uit Montreal (Canada), toen

zij aan boord was van de „Aquitania" op een reis van Canada naar Engeland. In de brief stak een kontaktadres. Het betrokken bemanningslid John Avery, zal toch maar eens uitproberen of Miss Vivienne Brewster, na deze 63 jaar, nog te bereiken valt.

■ Het Iers Zeevisserijbestuur dat leningen geeft voor nieuwbouw van vissersvaartuigen en zo wat de rol van onze N.M.K.N. vervult, liet weten, dat in 1983 de Ierse reders voor 264 miljoen achterstallig zijn. In ditzelfde jaar werden 12 vaartuigen door dit bestuur aangeslagen. Nochtans word door deze organisatie op gewezen dat zij zoveel mogelijk hulp bieden waar het kan onder meer door uitstel van terugbetaling, enz... Slechts in die gevallen waar men ziet dat het regelrecht de berg afgaat, wordt het vaartuig in beslag genomen. Nagenoeg 50% van de vaartuigen zijn achterstallig, waarvan velen echter toch nog uitkomstmogelijkheden bezitten.

■ Het protest van de Duitse visserij, samen met Greenpeace, tegen het lozen van scheikundige zuren ten noordwesten van Helgoland heeft in zover resultaat gehaald, dat de Duitse Minister van Verkeer aanvaard heeft de lozingen niet meer in de Noordzee te laten gebeuren maar in de Atlantische Oceaan. Verder zullen de betrokken fabrieken verplicht worden een recyclageprocédé toe te passen. Aan de protestactie nam praktisch de gehele Duitse Noordzeekottervloot deel. Op de media heeft deze protestactie een grote indruk nagelaten.

E.E.G.

■ Er zijn nog twee Euro-Visserijinspecteurs bijgekomen, zodat er thans in totaal 9 van de dertien in dienst genomen zijn. Er moeten er dus nog vier benoemd worden en dan zou er geen vuiltje meer aan de lucht mogen zijn. Onze kleine vinger zegt ons nu reeds, dat er niet veel zal veranderen tegenover vroeger en het miljoenen in het water gooien is.

TWEE GREENPEACERS IN CANADA AANGEHOUDEN

Twee Greenpeacers werden in Canada aangehouden wegens het verstoren van... de zeehondenrust! Dit is in feite de officiële versie van de overheid die tot de aanhouding van de betrokkenen overging. Milieubeschermers die aangehouden worden, omdat zij de rust van de zeehonden stoorden!

De twee Greenpeacers waren in een klein vliegtuig op de ijsbanken van de St. Laurentsbaai geland omdat zij fotomaterieel wensten van de jacht op jonge zeehonden die elk jaar ingericht wordt onder bescherming van de Canadese autoriteiten nadat bepaald werd hoeveel zeehonden mogen gejaagd worden. Het protest uitgaande van Greenpeace gaat in het algemeen tegen de jacht op zeerobben, maar in het bijzonder tegen de jacht op JONGE zeerobben, die door de jagers doodgeslagen worden omdat de pels van een jonge zeerob zoveel meer waard is. Vroeger werden er tienduizenden zeerobben

doodgeslagen. Thans, mede door een algemeen landenprotest en door een verbod op de invoer in de E.E.G. van zeerobbenpels en van voorwerpen waarin materiaal afkomstig van zeerobben verwerkt is, wordt er op betrekkelijk kleiner schaal op de zeehonden gejaagd. Dit jaar echter is er voor beduidend minder gejaagd en gedood vanwege het uiterst slecht weder.

De twee Greenpeacers, een Canadees en een inwoner uit de Verenigde Staten werden aangehouden, omdat zij met hun vliegtuig midden de zeerobbenpopulatie geland zijn en dus de Canadese wet op dierenbescherming hadden overtreden door de rust van de zeerobben verstoord te hebben! Het is dus bijna galgenhumor dat betrokkenen die zich inzetten voor de bescherming van de zeerobben, voor een overtredding op de bescherming van het milieu en de rust van zelfde zeerobben aangehouden werden!

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VISDIEFSTAL TE BOULOGNE MET ZES AANHODINGEN

Men zegt altijd dat de kruik zolang te water gaat tot zij breekt. Zoiets is thans een trafiek van visdiefstal overkomen te Boulogne in Frankrijk. Het ging om een georganiseerde diefstal met aanbrengers, grootkopers en verdelers.

De vis werd van de reders gestolen door twee lossers, die hun zogezegde lossersvis naar een grootkoper brachten, die deze vis dan aan vishandelaars doorspeelde. Op de hoogte gebracht, onderhield de politie diskreet een bewakingsdienst gedurende tien dagen en in die periode werd de ganse verkoopketen ontmaskerd tot men het ogenblik geraadzaam achtte om in te grijpen en de lossers van de dokkersbond op heterdaad te betrappen. Aldus verdween er regelmatig tussen 6 en 8 uur in de morgen een gemiddelde van 500 kg. vis.

Vermits de ganse keten gekend was, vielen er spoedig verscheidene personen door de mand en de onderzoeksrechter vaardigde een aanhoudingsbevel uit tegen zes personen, namelijk tegen 2 lossers, 1 grootkoper en 3 detailverkopers. Tegen nog 4 andere lossers werd even-

eens proces-verbaal opgesteld, maar deze werden voorlopig niet aangehouden, niettegenstaande ze bekenden ongeveer 3.500 fr. per week bijkomend verdiend te hebben aan deze illegale praktijk. Verscheidene van de visdetailanten werden beschuldigd van heling. Ook drie vissers werden in beschuldiging gesteld maar voorlopig vrij gelaten.

In feite is het de praktijk om aan de lossers een zeker deelvis toe te kennen die aanleiding gegeven heeft tot deze diefstal, maar dan op grote schaal. We vragen ons af tot welke onregelmatigheden ook elders deze geplogenheden aanleiding heeft gegeven of geeft tot diefstal. In feite zien we niet in waarom arbeiders die normaal betaald worden, er dan nog bovenop een hoeveelheid vis moeten krijgen. Waarschijnlijk is te Boulogne, de voornaamste Franse vissers- en aanvoerhaven, nog maar het topje van de ijsberg in zicht en het zou geen verwondering wekken moest het onderzoek nog heel wat aan het licht brengen en heel wat personen in het gedrang brengen.

SPAANSE VISSERS KOMEN TERUG NAAR FRANSE WATEREN

Het hoofdstuk over de incidentrijke tussenkomst van de Franse marine tegen de Spaanse stroopers, krijgt heel waarschijnlijk een verlengstuk omdat de Spaanse vissers uit de vissershaven Ondarro beslist hebben, met of zonder vergunning voor het vissen in Franse (EEG) wateren, terug te komen en de Franse marine te tarten (!). Nochtans zullen zij eerst, uit zogenaamde wijsheid (?) wachten op het resultaat van de Frans-Spaanse besprekingen in verband met de visserij en de incidenten. Verleden week had hieromtrent een eerste bespreking plaats te Parijs en de tweede werd op 27 maart te Bordeaux gehouden. Ondertussen zetten de Spaanse vissers hun actie verder tegen, vooral Franse vrachtwagens. Ook verleden week werden terug 6 vrachtwagens in brand gestoken waarvan 5 Franse.

Eveneens verleden week hadden 200 Spaanse vissers zich, ter hoogte van de doorgang van de Col Exagarate, in de struiken weggestoken om een konvooi vrachtwagens af te wachten, begeleid door de eigen Baskische politie. Met alle soorten wapens, stangen, stokken, molotovcocktails, messen, enz., werd dit konvooi aangevallen, ruiten ingegooid, banden beschadigd en ten slotte, niettegenstaande 6 politiepatrouilles, 3 vrachtwagens in brand gestoken (!). Slechts na aankomst van versterkingen van de Spaanse politie kon men het konvooi ontzetten. Het is als gevolg hiervan dat 's anderendaags, de Franse vrachtvoerders aan de Frans-Spaanse overgang, de grenzen blokkeerden. Intussen bracht dit het totaal aan Franse vrachtwagens, sinds het incident van 7 maart, en die in de vlammen opgingen, op 25. Zelfs Spaanse voorstellen om de politie-escortes op te voeren kon-

den de Franse vrachtvoerders niet overtuigen hun blokkades op te heffen, omdat de Spaanse vissers reeds hadden aangetoond dat zij, door vliegende piketten tegen de Franse vrachtwagens tot ver buiten het Baskenland optraden. Men begint zich zelfs af te vragen of de vissers niet gemanipuleerd worden door de E.T.A., de Baskische afscheidingsbeweging.

Van de 101 vissersvaartuigen uit de Spaans-Baskische vissershaven Ondarro, zijn er slechts 23 die over een vergunning beschikken om in de Franse E.E.G.-wateren te vissen. Historisch en traditioneel gezien visten vroeger praktisch alle vaartuigen uit Ondarro in de Franse wateren van de Golf van Gascogne en verderop meer naar het noorden voor de Bretoense kusten. Maar ook voor de vissers uit andere landen kon met de instelling van de 200-mijlszone in praktisch alle landen, geen rekening meer gehouden worden met traditionele visserijrechten. Denken we in dit verband maar eens aan de diverse kabeljauwoorlogen in de IJslandse wateren, waaruit landen die een eeuwenoude visserijtraditie in deze wateren hadden, met geweld werden verwijderd.

De Spaanse wateren zijn waarschijnlijk ook niet meer voor eenieder vrij, zelfs niet voor diegenen uit derde landen die op een lange traditionele visserij konden bogen. Tenslotte moet elkeen het spel eerlijk spelen en dit geldt zeker ook voor de Spanjaarden. We duimen dan ook voor de Franse marine om in geen enkel geval toe te geven aan een illegale Spaanse visserij en ook in het vervolg korrekt maar streng op te treden, met geweld zo nodig indien dit uitgelokt wordt, zoniet verliest de E.E.G., door deze aantasting een begin van haar bestaansrecht.

HET GAAT SLECHT OP DE SPAANS-BRITSE VLAGGESCHEPEN

Opnieuw heeft een Britse visser zijn gal uitgespuwd over de manier waarop de Britse vissers aan boord van de Spaanse vlaggeschepen, zowel behandeld als uitgeperst worden.

Dat tekent terug de Spaanse mentaliteit, want niettegenstaande gebruik gemaakt wordt van de Britse vlag door een herregistratie en van een Britse uitbatingsmaatschappij, blijven de touwtjes in handen van de betrokken Spaanse reders en telt de Britse vlag en firma slechts voor strooi.

Een bepaalde Britse zeeman uit Grimsby, die aan boord was van een dergelijk vlaggeschip, kwam na drie reizen terug met 3.440 B.fr. in handen. Het waren reizen van respectievelijk 17 en tweemaal 15 dagen.

Hij bevestigde vroegere uitspraken van teleurgestelde Britse vissers aan boord van deze vaartuigen, dat de betrokken firma, alles en nog wat in rekening brengt, in het bijzonder wat het eten betreft.

Verder eveneens de vuile toestand van de betrokken vaartuigen en een totaal gebrek aan hygiëne. Ook zouden de schepen niet de wettelijk voorzien 75% Britse bemanning aan boord hebben.

Wanneer een Brits bemanningslid een dergelijk vaartuig verlaat, ontstemd door hetgeen hen maar uitgelekt wordt, evenals door de omstandigheden waarin zij aan boord verkeren, wordt deze onmiddellijk vervangen door een Spaanse matroos.

Wat de afhoudingen van het loon voor alles en nog wat betreft, zou er volledige willekeur bestaan.

Er wordt eveneens zo weinig mogelijk rekening gehouden met bepaalde reglementering, onder meer op het aan boord nemen van ondermaatse vis.

Zelfs als we de klachten van de betrokken Britse bemanningsleden relativeren, dan tast het nog voldoende het imago van de Spaanse rederijen aan.

We vragen ons af wat het zal worden eens de Spanjaarden in de E.E.G. treden met de kwota ondermaatse vis en territoriale wateren bepalingen.

BRUSSELLE

In ons nummer van vorige week publiceerden wij de technische gegevens van de O.137 „Twilight” naar aanleiding van de stapelloop van voornoemde treiler. Daarin stond te lezen dat de „Twilight” zal uitgerust worden met een winch Ridderinkhof. Dat kregen wij meegedeeld door de werf die de casco had gebouwd. Dat blijkt fout te zijn want de in aanbouw zijnde eenheid wordt wel dergelijk uitgerust met een winch van het fabriekaat BRUSSELLE. Onze verontschuldiging voor deze foute berichtgeving maar wij hebben ons gebaseerd op gegevens die wij kregen doorgespeeld.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NOG DE SPAANSE FURIE

Steeds in verband met het Frans-Spaanse incident, vernemen wij nog, dat de Spaanse vissers die betrokken werden in het incident, hun dek met bruine zeep hadden ingesmeerd opdat de Franse visserij-officier en de mariniers tegen dek zouden gaan. Verder ook, dat de Spaanse vissers gekozen hebben voor illegale visserij in plaats van werkloosheid. Dit is zo wat het principe van diegenen, die hold-ups plegen, liever gaan stelen en roven dan te gaan werken, of met een dopgeld voort te doen. Ze hebben eveneens de illegaliteit gekozen. Als men daaraan moet beginnen toegeven, dan is er gaan rechtsstaat meer mogelijk.

De Spaanse vissers wensen hun traditionele visserij te behouden in de Golf van Gascogne, net zoals vóór de invoering van de 200-mijlszone door de EEG. Dat wil zeggen, dat zij, net zoals in 1976 er op staan 46 duizend ton in de gebieden VII en VIII te vissen, terwijl het totaal kwotum in deze gebieden voor de ganse Gemeenschap slechts 35 duizend ton is. Zou men dan maar best niet liever de Spanjaarden alleen laten vissen en onze vissers verplichten te gaan oploggen? Vraag die men de Spanjaarden kan

stellen en waar zij wel het antwoord ten hunnen voordele zullen op vinden, zonder dan nog te mogen kontroleren met welke netten zij vissen en hoeveel ondermaatse vis er mee gepaard gaat.

De moeilijkheid met de Spaanse visserij die over een bepaald aantal vergunningen beschikt, is het totaal gebrek aan toezicht op de, door hen gevangen hoeveelheden. Nochtans heeft men ongeveer kunnen achterhalen, dat zij in 1980 recht hadden op 8.400 ton van een bepaalde vissoort in één hen toegekend vergunningsstelsel en dat zij er 16 duizend ton visten, dus het dubbel. We weten trouwens sinds lang, dat met de Spanjaarden geen zee te bevaren is en geen enkel reglement zal geëerbiedigd worden. Waar de tien in Europa nog niet kunnen samenwerken en veel te nationalistisch ingesteld zijn, vragen we ons af wat het zal worden en welke miserie Europa zich op de hals haalt, eens de Spanjaarden er zullen bijlopen.

De juiste beschuldigingen tegen de schippers van de twee Spaanse vissersvaartuigen waarvan één door de Franse marine op 7 maart beschoten werd, luiden: visserij zonder vergun-

ning, weigering om aan de bevelen van de Franse overheid te gehoorzamen en pogingen om een eenheid van de Franse marine te rammen. Behalve een fikse boete (de openbare aanklager vroeg telkens een boete van iets meer dan één miljoen B.fr.) tot 800 duizend B.fr. herleid, werd nog het net in beslag genomen en volgde een bijkomende boete tot 8 duizend B.fr. voor weigering van het uitvoeren van een bevel (weigeren te stoppen en mariniers aan boord te laten). Voor de poging om een Franse eenheid te rammen werd een gevangenisstraf van één jaar geëist waarop de Franse rechtbank niet inging. We zullen maar besluiten met „gelukkig maar” of er kwam een Spaans-Franse oorlog van.

We vernemen nog dat de Franse marine, vooraleer op de Spaanse treiler een rechtstreeks schot te richten, 120 waarschuwingsschoten gelost had, waaronder traangasgranaten. Verder dat de marine-zeesleper „Centaure” met zijn waterpompen trachtte de Spaanse bemanningen van dek te spuiten om hen te verplichten te gaan schuilen in het logiest en dat verscheidene malen de bemanning met zodiacs (er waren er twee) getracht hadden aan boord van de treilers te geraken. De „Valle de Achondo” was op ongeveer 1700 meter verwijderd van het Franse fregat, toen deze met een 10 cm. niet-ontploffbare obus schoot. De aanvangssnelheid van het schot is 850 m./seconde, zodat de obus ongeveer 2 seconden nodig had om in te slaan op het schip.

In dit alles valt de Fransen niets te verwijten en zouden de Engelsen noch anderen niet minder gedaan hebben.

HET FRANS-SPAANS INCIDENT: EEN FRANSE MARINIER AAN HET WOORD

Een Franse marinier van het kustwachtschip „La Marjolaine” wist in verband met het Frans-Spaans incident het volgende te vertellen:

Om het in het kort te zeggen, aldus een verantwoordelijk lid van de bemanning, is voor het ogenblik ons werk van toezicht op de Spaanse vissersvaartuigen afgelopen.

Stel u voor, dat wij voor het ogenblik een Spaans vissersvaartuig wensen te kontroleren, welnu zonder gevecht in regel om aan boord te geraken, waarbij zwaar gekwetsten en doden kunnen vallen, zal dit nu wel niet mogelijk zijn. Daarom dat wij order kregen om... aan land te blijven. Dat wil dus zeggen dat de Spaanse stropers zich door hun illegale aktie de straffeloosheid verzekerd hebben. In de loop van de voorbije drie maand heeft de bevelvoerder van de „Marjolaine” een zwarte lijst aangelegd van 45 vissersvaartuigen, die zonder vergunning vissen in de Golf, allen uit de Spaanse vissershaven „Ondarros”. Hieronder zijn er 15 schippers die werkelijk onvermurwbaar zijn en tot alles in staat. Geen enkel vaartuig gehoorzaamt aan ons stopbevel. Zij kappen de sleepkabels waaraan reeds bij voorbaat een boei bevestigd is om de netten terug te halen. In deze periode heeft de bemanning van de Franse vedette zomaar liefst 50 boeien doorgeknipt. Pogingen tot rammen van de vedette vermenigvuldigden zich, terwijl de Spaanse vissers zich klaar houden met ijzere baren om te beletten dat mariniers aan boord komen.

In de maand juli 1983 probeerde een controleur van de „Marjolaine” aan boord te komen van het Spaans vissersvaartuig „Aronda Goïta”. Hij wordt in het gezicht en over boord geslagen. Hij

kan zich ergens nog aan de touwladder vastklampen die men uitgezet had om de controleur aan boord te laten komen, met het kennelijk inzicht om hem terug over boord te slaan, maar hier wordt hij met stokslagen losgemaakt, terwijl de schipper volle gas vooruit slaat en afwijkt zodanig dat het hek van het vaartuig bijna over de controleur heen gaat en hij gemakkelijk kon gegrepen worden door het schroef. Over deze voorbedachte poging tot doodslag, heeft geen enkel dagblad geschreven en werd de Spaanse ambassadeur niet op het „Quai D'Orsay” geroepen. Kwestie van het onderscheid tussen Spaans chauvinisme en Franse gematigdheid.

Dit zelfde jaar 1983 is een ganse vloot vissersvaartuigen uit Ondarros tot op 3 mijl uit de Franse kust komen vissen en ons openlijk uitdagen. Het Franse zusterschip van de Marjolaine, de „Mauwe” die er onder meer op 7 maart bij was, op het ogenblik van het visserij-incident, is zelfs in de Franse havenstad Bayonne onder bewaking van de Franse marine moeten gesteld worden vanwege pogingen en bedreigingen van Spaanse vissers die het inzicht hadden deze vedette te beschadigen en te saboteren in Frankrijk zelf! Verder worden regelmatig Franse vissers bedreigd en verjaagd door Spaanse stropers!

Het is dus begrijpelijk dat de Franse regering in het algemeen en de Franse marine in het bijzonder een einde wensten te stellen door een krachtdadig ingrijpen op 7 maart. Een ingrijpen dat wij best kunnen aanvaarden. Als er ongelukken mede gemoeid waren, dan is dit uitsluitend de schuld van de Spanjaarden zelf die liefst op eigen borst gaan kloppen.

GROOT-BRITANNIË

■ In Groot-Britannië heeft men te maken met een bende dieven, die zich gespecialiseerd hebben in het stelen van navigatieapparatuur. Verscheidene havens kwamen reeds aan de beurt. Verleden week waren het de vissershavens van Poole en Christchurch. Deze navigatie-apparatuur wordt echter verkocht aanhouders van jachten en gelegenheidsvaartuigen zodat, opsporing vaak moeilijk zoniet onmogelijk wordt.

■ Ook te Grimsby werd aan boord van de seiner „Green Pearl” navigatieapparatuur ter waarde van 200 duizend B.fr. gestolen. Onder de apparatuur bevond zich een Decca Navigator en een VHF-ontvanger. De Decca kan maar gebruikt worden aan boord van een vissersvaartuig.

■ Het wrak van de Britse hekreiler, de „Nave-na” die eens de Britse toptreiler was en thans voor de kusten van Scarborough op het strand zit, werd voor... 500 pond hetzij ongeveer 40 duizend B.fr. verkocht aan een bergingsondernemer. Hierin begrepen zit echter wel de verplichting tot het lichten van het wrak, hetgeen 2 bergingsmaatschappijen voordien echter reeds te vergeefs probeerden. In elk geval is het een zwaar verlies voor de verzekerings- of eventueel voor de herverzekeringsmaatschappij geworden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

WOEKERPRIJZEN VOOR OUDE BRITSE VISSERSVAARTUIGEN BOVEN 40 VOET

Om verdere uitbreiding van de Britse vloot tegen te gaan, had de Britse regering een wet uitgevaardigd, waarbij men nog slechts toelating verkrijgt om een nieuw vaartuig van boven de veertig voet (12,21 m.) te bouwen in vervanging van een tweedehands vaartuig eveneens van meer dan 40 voet. Deze nieuwe regel heeft onmiddellijk heel wat protesten doen oprijzen van verscheidene kanten. Natuurlijk in de eerste plaats vanwege de kleine reders en schippers voor wie het nog onmogelijk werd zich uit te breiden en over te gaan tot een groter vaartuig, indien zij niet in het bezit zijn, of in het bezit geraken van een tweedehands vaartuig van meer dan 40 voet. Verder is het duidelijk, dat eveneens een groot protest uitging en vele bezwaren werden ingediend bij de betrokken overheid, vanwege de scheepswerven, die door deze rem op de uitbouw van de vloot zich eveneens getroffen voelen.

Toen werd er reeds voorspeld dat deze nieuwe wetgeving aanleiding zou geven tot een echte speculatie in tweedehandse, al of niet stilliggende vissersvaartuigen boven de 40 voet, hetgeen vanwege de overheid tegengesproken werd, net zoals men in Nederland jacht maakt op tongen-, schol- en pladijvergunningen omdat men deze ook nodig heeft om een vissersvaartuig, in het bijzonder met de boomkor, in bedrijf te stellen. Daar zijn het, vooral de scheepswerven die jacht maken op deze vergunningen en aldus in staat zijn nieuw te bouwen vaartuigen aan te bieden, samen met de nodige visvergunning(en). Welnu thans mag men zeggen dat de jacht in Groot-Brittannië, op Britse, of Brits geregistreerde tweedehandse vaartuigen van meer dan 40 voet reeds open is en men er tot 30 duizend pond, nagenoeg tot 2,4 miljoen B.fr. voor biedt. Nu reeds leest men in de aanbiedingen van te koop gestelde vaartuigen in de Engelse vakbladen, „vessel has fishing licence”, namelijk het vaartuig beschikt over een visserijvergunning.

Zelfs in Groot-Brittannië is men van deze aanbiedingen geschrokken omdat het hier toch ook gaat over tweedehandse vaartuigen, soms van amper iets boven de 12,22 m. Volgens de voorzitter van een Schotse redersfederatie, is dit tragisch en verwerpelijk omdat deze prijs nog maar een begin is en men er zich ongerust afvraagt, wat het binnen een paar jaar zal worden. De prijs die men nu voor een visserijvergunning aanbiedt, ligt hoger dan de slopingspremie, zodat het duidelijk wordt, dat men geen tweedehandse vissersvaartuigen boven de 40 voet meer zal laten slopen, dat wil zeggen, de slopingspremie aanvragen.

Men voorspelt eveneens dat de scheepswerven tweedehands „meer-dan-40 voeters” zullen aankopen voorzien van een vergunning, om hierdoor de nieuwbouwers aan te trekken, maar het is dan ook even duidelijk, dat deze werven de aanschaffingsprijs van de tweedehandse

boot met visserijvergunningen in hun bouwpreis zullen moeten gaan doorrekenen.

Ook de reders die wel over een vaartuig van meer dan 40 voet beschikken en die wensen nieuw en groter te bouwen, zullen jacht maken op een visserijvergunning omdat ze dan hun eigen tweedehands vaartuig voor een goede prijs van de hand zullen kunnen doen. Inderdaad voor hun nieuw vaartuig hebben zij een visserijvergunning van doen. Indien zij deze van hun oud vaartuig hiervoor gebruiken, dan is hun oud vaartuig zonder vergunning praktisch niets meer waard en krijgen zij er niet veel voor. In plaats van het nieuw vergunningssysteem een duurtijd van 3 jaar mede te geven, had men er dan ook beter aan gedaan, de duurtijd hiervan te beperken tot één enkel jaar. Anderzijds zijn er ongeveer een 20-tal kleine schippers van scheepjes van minder dan 40 voet, die nog maar onlangs een opdracht gaven aan een werf voor de bouw van een meer dan 40-voeter en hiervoor nu geen visserijvergunning bezitten. Ofwel kunnen zij niets aanvangen met hun, op stapel staand vaartuig, ofwel moeten zij op zoek naar een visserijvergunning of een aankoop bovenop doen van een tweedehands meer-dan-40 voet vaartuig voorzien van een visserijvergunning.

Zoals men ziet, zijn de administratieve maatregelen soms ver van gezond en geven ze aanleiding tot allerlei speculaties, waarvan vooral de kleine visser het slachtoffer is.

■ De Britse toptreiler „Luneda” van de rederij J. Marr bracht vorige week aan de afslag te Hull 2.780 van onze bennen. Met deze aanvoer bracht het, iets boven de 40-meter lange vaartuig tot 5 miljoen B.fr. brutobesomming, hetzij een gemiddelde van 1.800 fr. de ben. Op de „Luneda” was eveneens een Franse schipper aan boord, om het juist gebruik van de nieuwe Franse netten aan de Britse schipper en bemanning aan te tonen. De „Luneda” is niet het enige vaartuig dat een Frans stel netten aan boord heeft voor een speciale visserij.

■ In Ierland werd een schipper veroordeeld tot een boete van 640 duizend B.fr. om geen hulp geboden te hebben aan een vaartuig in nood. Betrokken vaartuig liep een ander vaartuig dat vissende was in de grond en niemand aan boord van eerste vaartuig had iets opgemerkt! Ook de andere bemanningsleden van de aanvarende treiler liepen boeten op om, hetzij op geen uitkijk gestaan te hebben, hetzij geen aandacht verleend te hebben aan de aandachtseinen van de in de grond gelopen houten kusttreiler. De drie man van de gezonken treiler konden gelukkig in het reddingsvlot overstappen en naderhand door een ander vaartuig aan boord genomen worden.

REL TE PETERHEAD TUSSEN PRODUCENTEN-ORGANISATIE EN NIET-LEDEN

De voorzitter van de grote Schotse producentenorganisatie was niet mals voor de reders en schippers van niet-aangesloten vaartuigen, die onder meer te Peterhead, koolvis in de afslag lieten verkopen aan iets boven de 600 B.fr. de ben. Dit was het geval met een aantal treilers die grote vangsten koolvis aan de markt brachten. Het ging om koolvis van goede kwaliteit van grootte „2”. De opvangprijs hiervan is voor de leden van de producentenorganisaties 920 B.fr.

Volgens de woordvoerders van S.F.I.O. zijn de leden van de producentenorganisaties hiervan het slachtoffer, daar de kopers dan verkiezen de koolvis van de niet-leden aan te kopen en grote partijen van de leden laten opvangen. We gaan onderzoeken, aldus deze woordvoerder of deze niet-leden het recht hebben om de afslag te overspoelen met een bepaalde vissoort en verkopen aan belachelijke lage prijzen, alleen maar om de vis kwijt te geraken. Nochtans, aldus zelfde spreker, genieten deze wilde bevoorraders van de markt, eveneens van de drempelprijs in tijden dat er voldoende aangevoerd wordt, maar niet in bovental. Hij vraagt dan ook meer verantwoordelijkheidszin vanwege deze niet-leden.

Het profijt bij de niet-leden die aan iets boven de 600 fr. verkopen, ligt hierin, dat zij nog altijd meer aan deze prijs hebben dan aan de drempelprijs van de leden van de producentenorganisaties omdat zij de volle prijs hiervan niet uitbetaald krijgen. In feite doen niet-leden profijt voor zolang hun vis toch verkocht wordt. Als deze echter blijft staan, dan hebben zij slechts de prijs voor vismeel. Eén van de voornaamste doelstellingen van de producentenorganisaties is dan ook te bekomen, dat om het even wie, die aan de afslag komt, verplicht zou worden zich aan te sluiten bij een producentenorganisatie. Dit komt echter ergens in konflikt met de vrijheid voor de aanvoerder over het beschikkingsrecht van zijn aangevoerde vis. Net zoals men reeds herhaaldelijk getracht heeft de werknemers te verplichten bij een syndikaat aan te sluiten, alhoewel men dit dan achterbaks tracht te bekomen via het systeem van de syndikale premies voor werknemers.

Anderzijds is het aansluiten bij de producentenorganisatie aangewezen, maar dan zou het geldelijk beheer beter dienen gecontroleerd, daar het een feit is, dat veel aan show wordt gedaan en uitgaven geschieden welke ver van gerechtvaardigd zijn. Een grondig onderzoek zou veel aan het licht brengen, maar daarvoor moet men niet kunnen rekenen op vissers en reders, maar wel op intellectuelen en zakenlui.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Van de vijf opvallende diepvrieshektreilers van de Britse United Trawlers Co werd er terug één verkocht, ditmaal niet om ergens in een ontwikkelingsland dienst te doen als diepvriesopslagruimte of voor de visserij, maar om in Amerika dienst te doen voor waarnemingen op zee voor aardbevingen. Het gaat hier om het 1.480 ton metende vaartuig de „Dane”. Thans blijven er nog drie van de vijf vaartuigen over van de B.U.T., namelijk de „Norse”, de „Roman” en de „Defiance”.

■ Twee Spaanse schippers werden samen wegens illegale visserij door een Britse rechtbank tot een boete van 660 duizend B.fr. veroordeeld. Zij hadden een vergunning om op mooie meid te vissen waarbij 3% bijvangst toegelaten was voor andere vissoorten. De bijvangst van de ene schipper was liefst 41% en van de andere schipper 36%! De overtreding gebeurde 27 mijl W.Z.W. van Barra Head. De uitleg van beide schippers was, dat zij nog maar 5 dagen gevestigd hadden van hun 20 dagen en dat, tegen het einde van hun visserij, de bijvangst niet meer dan 3% zou bedragen hebben, omdat zij van... af... de volgende dag, alle bijvangst over boord zouden gezet hebben. De bijvangst bestond hoofdzakelijk uit schelvis en wijting. De rechtbank geloofde echter de mooie vertelling van de schippers niet en veroordeelde hen tot een fikse boete.

■ Zes vlaggeschepen, n.l. Spaanse treilers onder Britse vlag, werden verleden week als Brits vaartuig geschrapt omdat zij niet meer voldoen aan de vereisten van de nieuwe wet, die hen oplegt minstens 75% Britse bemanningsleden te tellen en hun voornaamste bezigheid in Britse havens en afslagen te hebben.

Het gaat om 6 vaartuigen ingeschreven in de Engelse haven van Penzance, namelijk de PZ.723, PZ.724, PZ.743, PZ.744, PZ.761, PZ.762. Er zijn toch nog altijd 63 Spaanse vlaggeschepen ingeschreven onder Britse vlag, waarvan slechts 40 regelmatig aan de visserij deelnemen. Er zullen waarschijnlijk nog schrappingen volgen. De Spaanse media zullen dan kunnen gewagen van een Britse jacht op Spaanse treilers.

■ Onder de nieuwe Britse slopingsreglementering werden reeds 38 van de 83 aanvragen goedgekeurd voor een uitkeringswaarde van 502 miljoen fr. Hierin komt de E.E.G. voor de helft tussen. Eerste aan de beurt was een hek-diepvrieser voor de verre visserij, die tevens met de hoogste slopingspremievergoeding wegliep, namelijk met iets meer dan 36 miljoen B.fr. De slopingspremies hebben betrekking op 7 vaartuigen beneden de 12,22 (40 voet), 40 vaartuigen tussen 12,20 en 24,40 m., elf vaartuigen tussen 24,41 en 33,50 m. en 25 boven de 33,50 m. Hiervan werden er dus reeds 38 toegekend.

■ In Groot-Brittannië trachten de vele private visafslagen elkaars cliënteel te ontnemen door met pagina's-grote publiciteitsaankondigingen in de visserijvakbladen, hun betere en beterkope akkommodaties aan te bevelen, enz. Dit is het geval met Fleetwood, Hull, Grimsby, enz... Doet voor ons toch eigenlijk vreemd aan, want wij zouden ons moeilijk een afslagoorlog tussen de

stadsbesturen van Brugge en Oostende kunnen voorstellen met eventueel ook de stad Nieuwpoort. Wel is het zo, dat bij onze overburen de afslagen doorgaans uitgebaat worden door private organisaties en niet door de havenautoriteiten zelf, en dat scheelt een stuk toebak in de pijp. De visafslag te Oostende is uniek, de goedkoopste en meest verzorgde voor de reders. We komen hierop in een andere rubriek eens op terug.

■ Een schipper uit het Engelse Cornish heeft zich beklagd over het feit, dat een Navy-officier van een kustwachtboot hem precies behandeld heeft als een inbreker. Bij een toezicht aan boord vond men, op een totaal van 700 kg. gevangen vis 23 makrelen, die de schipper weigerde terug over boord te zetten. In het gebied waarin de schipper viste, is er een verbod op de makreelvisserij. Alle makrelen moesten terug over boord gezet worden. De schipper weigerde mede te werken, omdat hij zo onheus behandeld werd vanwege 23 stuks makreel. De Navy-officier heeft het dan maar zelf gedaan en de betrokken schipper wegens overtreding gerapporteerd!

In Engeland is de Navy onverbiddelijk bij het toepassen van reglementen.

SCHOTLAND

■ Het „Gouden Zeeproduct”, een Schotse marinefarm, heeft laten weten, dat zij binnen enkele jaren één miljoen kleine tarbotjes op de markt zal kunnen brengen voor de kweek. Zij zal aldus kunnen voldoen aan de vraag van alle Europese zeefarmen. Het Gouden Zeeproduct (The Golden Sea Product) is een filiaal van een moederfirma uit Noorwegen.

IERLAND

■ In de Ierse vissershaven Killala reed een vishandelaar met zijn truck in het water toen hij zijn vis aan het binnenrijden was. Zowel de vishandelaar als zijn vijftienjarige zoon, die naast hem plaats genomen had, kwamen niet meer aan de oppervlakte. Een werknemer van de vishandelaar, die eveneens op de truck plaats genomen had, kon in het water springen en gered worden. Na een vijftal minuten kon men over een kraan beschikken en de truck ophalen, maar vader en zoon waren reeds dood. Het is begrijpelijk dat het voorval heel wat verslagenheid verwekte in de visafslag van Killala.

ZWEEDSE VISSERS LOPEN BRANDWONDEN OP DOOR MOSTERDGAS

Nadat we verleden week nog een waarschuwing in ons blad gaven in verband met de mogelijkheid van het bovenhalen van chloorgascylinders, ongeveer 15 mijl west van Ljmden, bereikt ons thans het nieuws dat Zweedse vissers brandwonden opliepen ter hoogte van de Faroë-eilanden ten zuiden van Gotland, toen ze in hun netten brokken mosterdgas boven haalden.

Behalve de Zweden werden eerder ook al verscheidene Deense vissers behandeld voor brandwonden, eveneens opgelopen door mosterdgas bij het ophalen en ledigen der netten. Het is vooral door in aanraking te komen met de lucht dat het mosterdgas gevaarlijk wordt en brandwonden veroorzaakt. Het is dan ook noodzakelijk dat de schepen ontsmet worden want de opgehaalde brokken verspreiden een gas dat innerlijke brandwonden veroorzaakt bij het inademen. Naar het schijnt zouden de Duitsers nog vóór de tweede wereldoorlog, in een bepaald gebied in de Oostzee, 50 duizend ton (!) mosterdgas gestort hebben, in vaten opgeborgen. Waarschijnlijk zijn deze vaten nu doorroest en breken ze bij aanraking met het zware vistuig van de grote treilers, volledig open zodanig dat de inhoud mede in de netten komt. Voor de vissers uit de Oostzee in het algemeen en in het betrokken gebied in het bijzonder, is het nu ten zeerste oppassen geblazen. De Zweedse vissers werden gewond in het aangezicht en aan de ogen. Als men de mosterdgasbrokken aangeraakt heeft, gewoonlijk heeft men dan rubber handschoenen aan, dan mag men zeker niet aan het aangezicht wrijven, want dit geeft aanleiding tot brandwonden. Het best is natuurlijk de brokken in het geheel niet aan te raken, maar voor een gewone visser, die van alles van op de bodem ophaalt, is het moeilijk bij voorbaat te weten, wat hij wel en wat hij niet mag aanraken en uit de vis verwijderen.

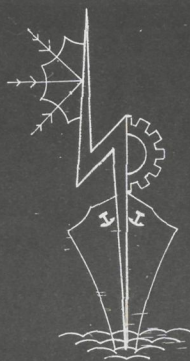
**NEEM
DE MAGNESIUM
WAAR HIJ IS**

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

Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop

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

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

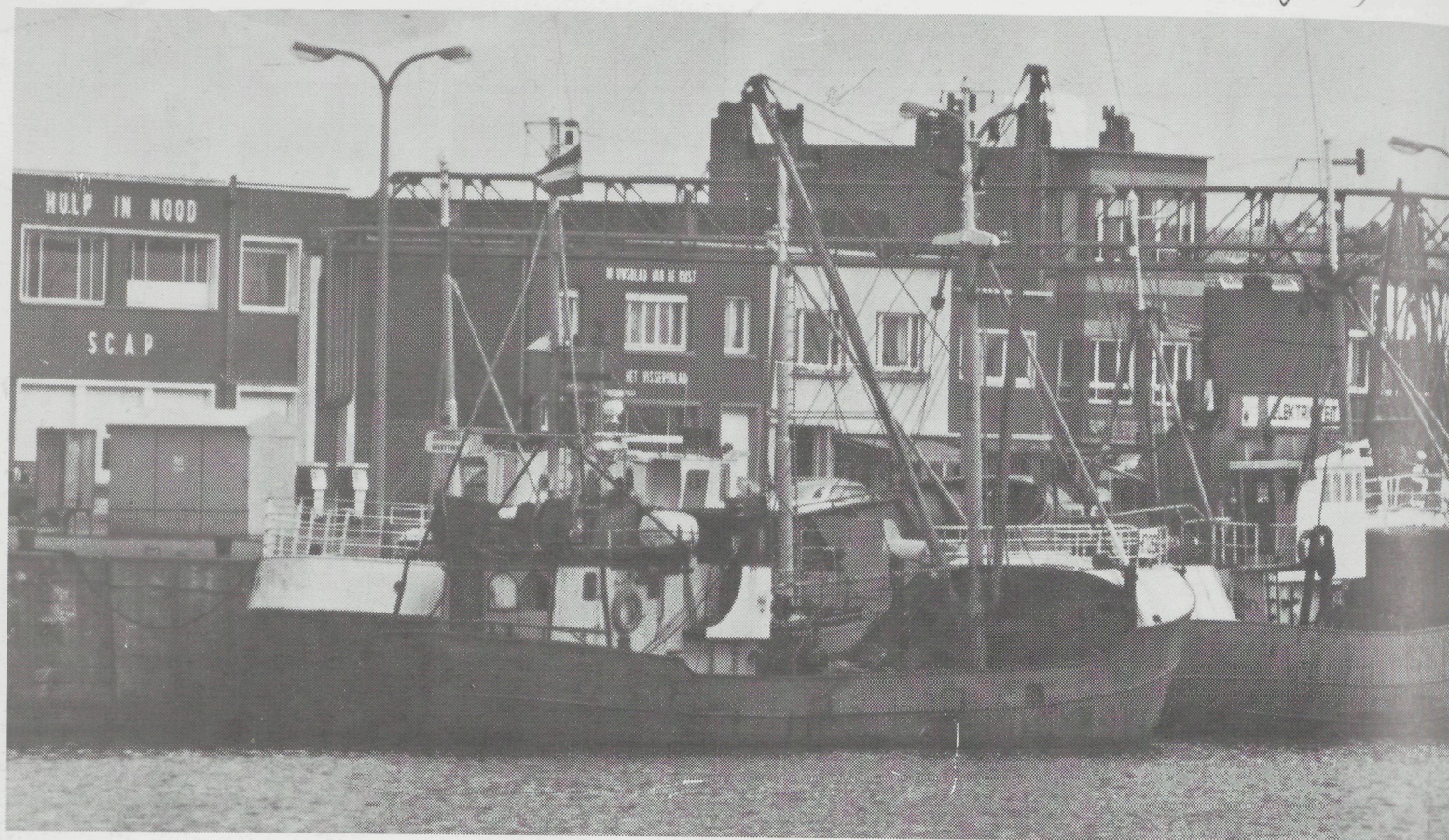
*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET
50.33.27 R. DEDRIE
26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



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

