

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserij blad



VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPING DER VISNIJVERHEDEN



VRIJDAG 13 OKTOBER 1978 — PRIJS 40 FR. — Nr. 37 — 45e JAAR — VERSCHIJNT WEKELIJKS

REDERS en
VISSERS,
voor uw
SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING
wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

O.V.A. VISMIJN OOSTENDE — Tel. 80 11 01

A. LOWYCK & ZOOM

VICTORIALAAN 36 — OOSTENDE
TEL. (059) 70 88 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor Inlichtingen en formalltelten :

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

(7773V)

PRACHTIGE VISSERIJMAPPEN IN KLEURENDRUK



Momenteel zijn prachtige geplastificeerde visserijmappen verkrijgbaar (70 cm. x 100 cm.) in kleurendruk bij

Drukkerij P.V.B.A.
„NIEUWSBLAD VAN DE KUST”

H. BAELSKAAI 30, OOSTENDE - TEL. 059/70 77 13 - 14

Deze visserijmappen zijn ook verkrijgbaar door storting van de overeenstemmende prijs op postrekening 000-0418987-44 van „Het Nieuwsblad van de Kust”.

Het gamma omvat volgende mappen :

A. VISSERIJMAPPEN à 400 F. (B.T.W. inbegrepen)

NOORD-AMERIKAANSE VISSOORTEN
ZEEVIS
SCHAAL- EN WEEKDIEREN
SPORT- EN LIJNVISSERIJ

B. VISSERIJMAPPEN à 300 F. (B.T.W. inbegrepen)

KAART DER VISSERIJGEBIEDEN IN DE
NOORD-ATLANTISCHE OCEAAN
ZEEDELICATESSEN

Ingeval van verzending dienen bovenstaande prijzen verhoogd met 50 F. portkosten.

REDERS

LEEST UW VAKBLAD

VAN MANNEN EN DE ZEE

Dit prachtig boekje, de geschiedenis weergevend van onze visserijvloot en zijn wederwaardigheden, van de hand van de heer Marcel Poppe, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, is verkrijgbaar tegen de prijs van 150 F, BTW inbegrepen, plus 10 F verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaal 30 Oostende.

En verder :
Te Oostende :
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat ;
Internationale Boekhandel, Opex ;
Standaard Boekhandel, Kapellestraat.
Te Zeebrugge :
Hand in Hand :
Mr Moens, Café Dolfijn, Vismijnstraat.

het visserijblad

Vrijdag 13 oktober 1978

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. —
3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 132 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 70 77 13 - 70 77 14 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 —
B.T.W. 412.522.588 DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

Heeft het Fonds voor scheepsjongens nog zin ?

De RMT te Oostende en de havenwerken te Zeebrugge zijn bezig de laatste reserves uit de visserij weg te halen, zodat er eerstdaags in de visserij een zwaar personeelstekort dreigt.

Een personeelstekort, zoals we in het verleden hebben gekend, zal dan oorzaak zijn dat de reders de loonpercentages tegen mekaar zullen opdrijven, zodat een crisis algemeen wordt. Als dan straks dan nog over nieuwbouw wordt gesproken, zullen de tegenstanders gemakkelijk als argument het tekort aan bemanning inroepen om alle nieuwbouw te doen verbieden en geraken we in een cirkel omdat, zonder regelmatige vernieuwing, het bedrijf mag afgeschreven worden.

De regering van haar kant belooft alles te zullen doen om de werkloosheid te bestrijden, maar ze laat toe dat haar eigen werkgevers de werklozen aan de dop laat staan en liever hun volk zoeken onder het personeel van rendabele bedrijven. Het zijn immers altijd vissers die door RMT en anderen worden aangeworven en ook Zeebouw te Zeebrugge neemt uitsluitend varende vissers in dienst in plaats van werklozen. Om die vissers aan te lokken worden dan nog enorme lonen aangeboden aan sommige schippers, want het is toch wij allen die de werken te Zeebrugge moeten betalen en de miljardenuitgave te Zeebrugge stijgt met de dag. Men kan dan gemakkelijk grote lonen aanbieden en daarmee gezonde rederijen tenonder helpen. Waarom verplicht de Staat deze bedrijven niet om beroep te doen op arbeidskrachten die minstens 1 jaar werkloos zijn en de Staat ook geld kosten ?

En moeten wij daarvoor scheepsjongens opleiden en voor scheepsjongens betalen, wanneer buitenstaanders achteraf die jongens voor onze neus weghalen ?

HET LOON DER SCHEEPSJONGENS

We waren destijds voorstander van een Fonds voor Scheepsjongens, waardoor de scheepsjongens een menswaardig loon zouden krijgen en waardoor de lasten over alle reders zouden gespreid worden. De argumenten van Zeebrugge zijn echter juist gebleken, de meeste reders blijven zelf ook nog de jongen betalen met een of twee percent en het bedrag van het Fonds blijft een extraatje. Toch zijn er reders die van het Fonds willen profiteren en de jongen géén percent geven en anderen betalen het eten van de jongen. Aldus zijn er jongens die een meer dan deffig loon ontvangen en anderen die weinig meer dan een almoes krijgen. In cijfers betekent dit dat een jongen via het Fonds voor een gans jaar varen maximum 100.000 fr zal ontvangen maar mits een bijkomende vergoeding van de reder totaal 2 à 300.000 fr. kan verdienen.

Een volledige menswaardige bezoldiging echter volledig ten laste leggen van het Fonds betekent dat de bijdrage voor de reders fors moet worden verhoogd en daar is terecht heel wat bezwaar tegen.

DE BIJDAGEN

Aan de orde in de ganse discussie is nu het feit dat de reders en het ministerie van Landbouw moeten betalen om matrozen voor de visserij te kweken, maar dat deze matrozen worden weggehaald door RMT, Declodet, enz. en dat geen van deze firma's een bijdrage aan het Fonds betalen.

Verder is er de discussie onder de reders zelf die een jongen aanmonsteren in de plaats van een volwassen matroos en daardoor dus profijt kunnen hebben op een reder die met een volle bemanning vaart maar toch aan het Fonds moet betalen. Van de andere kant blijft het gevaar

(Vervolg op blz. 3)

DE VERVUILING VAN DE NOORDZEE - HET VISSSEN BINNEN DE 12 MIJLSZONE OF WORDEN ONZE MINISTERS DOOR HUN DIENSTEN ONJUIST VOORGELICHT ?

Het is een feit dat de vervuiling van de Noordzee grote vraagstukken met zich mee brengt en voor de visserij zeker zeer schadelijk is. Veel werd daarover al geschreven, in T.V. verteld en veelal beantwoord op een ontwijkende wijze.

Sommige volksvertegenwoordigers en senators houden zich niet aan een laconisch antwoord en nemen de zaak terecht ernstig op.

Het is immers een feit dat de controle allesbehalve ernstig is, en dit niet alleen over de vervuiling maar ook voor wat de bewaking van de 12 mijlszone betreft, welke praktisch nul is.

Men heeft al geschermd met een samenwerking die er verwezenlijkt werd tussen het Zeewezen, de Zeevaartpolitie en de Zeemacht.

Hier werden veel woorden de nek gekraakt. Maar van een werkelijke controle over de verontreiniging en over de bewaking van de 12 mijlszone is er nog niets in huis gekomen zoals er geen controle bestaat omtrent het al of niet op wettelijke wijze uitvaren met plezierboten, afgedankte vissersvaartuigen, het meenemen aan boord van minderjarige, het vissen met visnetten door niet meer genummerde vissersvaartuigen, die hun vangsten aan restaurants verkopen, enz.....

Hierna geven we de vraag weer aan de Minister van Volksgezondheid door senator Van In gesteld.

Deze vraag luidt :

BEWAKING EN PROTEKTIE DER ZEE

Op de meest formele manier — doch zonder een vertegenwoordiger van de betrokken diensten te hebben gehoord — werd nog eens en nu via de TV-uitzending «Panorama» van 31 oogst jl. kenbaar gemaakt dat politie-, opzoekings- en protektiediensten ter zee noch voldoende bemand, noch voldoende uitgerust zijn om hun taken naar behoren te vervullen.

Het ware nuttig te vernemen of deze aantijgingen met de waarheid stroken, meer bepaald of het juist is dat, bij gebrek aan voldoende personeel en aan behoorlijke apparatuur, het scheepvaartverkeer, gevaarlijke ladingen, wederrechtelijke lozingen e.a. niet kunnen opgespoord of geverbaliseerd.

In dit verband ware het ook nuttig te vernemen wat op korte termijn wordt ondernomen om, ook als de aantijgingen slechts ten dele met de waarheid stroken, deze toestand te verhelpen.

ANTWOORD VAN DE MIN. VAN VERKEER

Op deze vraag kwam er vanwege de minister van verkeer hiernavolgend antwoord, antwoord waarop we in ons volgend nummer terugkomen om deze minister aan te tonen hoe onjuist hij wordt voorgelicht en wat wij er van denken en weten, daar het onaanvaardbaar is, dat een minister op die wijze antwoorden voorgeschoteld krijgt die ver van de waarheid weergeven.

ANTWOORD : De TV-uitzending «Panorama» van 31 augustus 1978 gaf een zeer onvolledig beeld van de werkelijke situatie.

Er bestaat inderdaad een probleem van bemanningsterkte voor de zeevaartpolitie, in hoofdzaak met het oog op de passencontrole van de passagiers in Oostende en Zeebrugge. De nodige voorstellen voor de uitbreiding van het definitief kader werden door mij bij het Openbaar Ambt ingediend. In afwachting werd in dringende tijdelijke hulp voorzien.

(Vervolg blz. 2)

DE VERVUILING VAN DE
NOORDZEE - HET VISSEN
BINNEN DE 12 MIJLSZONE
OF WORDEN ONZE MINISTERS
DOOR HUN DIENSTEN
ONJUIST VOORGELICHT ?

(Vervolg van blz 1)

De noodzakelijkheid van de uitbreiding van het kader van de zeevaartpolitie is geenszins gemotiveerd door het onderwerp dat in de «Panorama»-uitzending hoofdzakelijk aan bod kwam, nl. de vervuiling van de zee door wederrechtelijke lozingen enz. Op dit gebied bestaat reeds een zeer degelijk controlesysteem, waarover men jammer genoeg niet heeft willen spreken.

Wat de stortingen van afvalstoffen in zee betreft, dient erop gewezen te worden dat er vóór 4 mei 1978 geen wettelijke basis bestond om de dumpingen te verbieden; de wet van 8 februari 1978 ter goedkeuring van het Verdrag van Oslo ter voorkoming van de verontreiniging van de zee van 15 februari 1972 werd op die datum in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt.

Ondanks het feit dat het de overheid vóór die datum aan elk juridisch middel ontbrak om de vergunningen te reglementeren, werd er toch een sluitend geheel opgebouwd om de dumpingen te controleren.

1. De aanvrager van een vergunning moet een uitgebreide vragenlijst invullen, waarin o.m. gevraagd wordt :

- De kenmerken en de gedetailleerde samenstelling van de stoffen, de hoeveelheid en de frequentie van de geplande dumpingen;
- De fysische, chemische, biochemische en biologische eigenschappen;
- De toxiciteit;
- De persistentie;
- De mogelijke fysische, chemische en biochemische omzettingen en mogelijke wisselwerkingen in het watermilieu;
- kansen van bederf en/of besmetting en andere mogelijke invloeden waardoor de handelswaarde van zeevangsten of -vondsten kunnen dalen;
- Wijze van verpakking of andere conditionering;
- Voorgestelde lozingsmethode en verdunning die aldus kan bereikt worden;
- Mogelijke gevolgen voor recreatiegebieden;
- Mogelijke gevolgen voor de zeefauna, -flora en vis- en schelpdierenkweek;
- Mogelijke gevolgen voor andere gebruikers van de zee;
- Praktische mogelijkheden om de afvalstoffen op land te bewerken of weg te werken of ze derwijze te behandelen dat ze minder schadelijk zijn enz.

2. De bekomen antwoorden op al die vragen worden aan verscheidene bevoegde diensten overgemaakt voor controle en advies. Onder andere wordt het advies ingewonnen van het ministerie van Volksgezondheid en Leefmilieu, van het Rijksstation voor de Zeevisserij te Oostende (ministerie van Landbouw), van het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen e.d.

3. Aan de hand van de ontvangen adviezen wordt dan een lozingsvergunning opgemaakt of wordt de aanvraag afgewezen. In de vergunning staan al de voorwaarden opgesomd waaraan de stortingen moeten voldoen.

De voornaamste daaronder zijn :

- De juiste samenstelling van de stoffen die mogen geloosd worden en verbod om elke andere stof te dumpen;
- De maximumhoeveelheid ervan;
- De plaats waar, de frequentie en de manier waarop moet geloosd worden;
- De verplichting om de stoffen op de meest verdunde wijze te lozen;
- Het aan boord hebben en stipt bijhouden van een lozingsjournaal;
- Het verplichtend aan boord hebben gedurende de gehele reis van een staatsloods;
- Het op geregelde tijdstippen overmaken van een verslag van de lozingen;

- Mogelijkheid om door bevoegde ambtenaren stalen te doen nemen van het afvalwater — bij het inladen aan boord van het schip en bij het dumpen zelf — van de verdunning en van het zeewater na de dumping;
- De principiële verklaring dat de vergunning tot dumpen slechts een voorlopige oplossing is in afwachting van andere recuperatiemogelijkheden.

4. De controle op de naleving van deze voorwaarden gebeurt op verschillende manieren :

De samenstelling van de afvalstoffen wordt nagegaan door het nemen van stalen die dan in erkende laboratoria kunnen onderzocht worden.

De plaats en de manier van lozen wordt nagegaan door de staatszeeloods die gedurende de gehele reis aan boord blijft. De gespecialiseerde schepen die deze dumpingen uitvoeren hebben bovendien ook een «automatic position recorder» aan boord waardoor op speciaal daartoe bestemd papier de bewegingen en de posities van het schip worden aangeduid.

Aldus kan nagegaan worden of de stortingen qua plaats en wijze aan de voorwaarden conform waren.

Aan de hand van het lozingsjournaal kan de totale hoeveelheid van de dumping en de frequentie van de reizen worden nagegaan. Uiteraard wordt bij die controle het waterschoutambt van de vertrekhaven betrokken.

De eventuele schadelijke inwerking van de afvalstoffen op het marine milieu kan onderzocht worden door het Rijksstation voor de Zeevisserij, dit via een «monitoring»-programma. De kosten daartoe moeten door de vergunninghouder betaald worden.

De op geregelde tijdstippen over te maken lozingsverslagen worden aan de bevoegde diensten (wier advies gevraagd werd voor de toekenning van de vergunning) toegezonden met het verzoek hun opmerkingen te laten geworden. Aan de hand van die opmerkingen kunnen eventueel wijzigingen aan de vergunning worden aangebracht.

Door deze werkwijze bestaat er een «controle» vooraf, door na te gaan voor welke stoffen een aanvraag tot dumping wordt ingediend en door de voorwaarden waaraan de dumping moet voldoen op te leggen. Daarna bestaat er mogelijkheid tot werkelijke controle door de naleving van de opgelegde voorwaarden na te gaan.

Aldus kan ook zonder de «visu»-vaststellingen ter plaatse een doeltreffende controle uitgevoerd worden.

Uiteraard zal dit optreden thans nog meer effect sorteren daar men nu bij eventuele overtredingen een wettelijke basis heeft om sancties te treffen, daar waar dit voorheen niet het geval was.

Wat uitrusting en apparatuur van de zeevaartpolitie betreft, kan ik het geachte lid verzekeren dat ik er de hand aan houd om, binnen de perken van onze budgettaire mogelijkheden, op dit domein alle degelijk gemotiveerde initiatieven te doen uitvoeren. Voor het jaar 1979 heb ik trouwens op mijn begroting de bouw van een nieuw politievaartuig voor de kust voorzien. Het inzetten van deze boot zal een aanvulling zijn van de nuttige samenwerking die sinds kort bestaat met de Zeemacht van wie de schepen reeds uitstekende diensten hebben bewezen, niet alleen op repressief maar ook op humanitair gebied.

Inzake scheepvaartverkeer dient een onderscheid gemaakt tussen verkeer in de havens, op de Schelde en in volle zee. Voor de havens en de Schelde zijn er dit verband geen problemen : de diensten van het loodswezen in de havens, en de «Schelde-inlichtingendienst» en het loodswezen op de Schelde, steeds in samenwerking met de zeevaartpolitie, zorgen voor een doeltreffende controle.

In volle zee hebben we het specifiek probleem van de zogenaamde verkeersscheidingsstelsels.

Hier geschiedt een zeer efficiënte gezamenlijke controle door de Britse en de Franse overheid. Tientallen overtredingen begaan door Belgische schepen werden ons aldus reeds signaleerd. Door de waterschouten wordt hieraan het nodige gevolg gegeven. Een eigen systematische Belgische controle in volle zee heeft geen zin.

De allusie op de gevaarlijke ladingen die tijdens de uitzending werd gedaan is volkomen misleidend : de zeevaartpolitie moet hier helemaal niets opsporen, ze is hiervoor overigens technisch niet bevoegd. De ladingen zijn begeleid door douanepapieren welke b.v. voor de carferies te Oostende en Zeebrugge door de kaaiofficieren worden nagezien. In geval van twijfel in verband met de veiligheid wordt onmiddellijk de bevoegde dienst van de zeevaartinspectie ingeschakeld.

(Vervolg van blz. 1)

Heeft het Fonds voor scheepsjongens nog zin ?

bestaan dat een afschaffing van het Fonds voor scheepsjongens opnieuw blootstelt aan de willekeur van sommige reders. Als we goed ingelicht zijn worden alle uitgaven van het Fonds verplicht betaald voor 50% door het Ministerie van Landbouw en de andere helft door de reders.

Daarnaast is er een vrijwillige bijdrage van de provincie West-Vlaanderen en men kan de vraag stellen aan wie deze provinciale bijdrage ten goede komt, ofwel aan de reders ofwel aan de Staat. Thans is het zo dat de provincie 1/6 betaalt, de staat 2/6 en de reders 3/6, zodat het ministerie dus niet zoveel betaalt als de reders en profiteert van een plaatselijke instelling, waar het juist andersom zou moeten zijn en de giften van een plaatselijk bestuur zouden moeten ten goede komen van de plaatselijke reders.

Wij zijn nochtans van mening dat het nu niet het ogenblik is om het Fonds af te schaffen of af te breken, maar begrijpen de reders die protesteren tegen een bijdrage die ten goede komt aan Decloedt, RMT, Zeebouw, enz., die geen enkele verplichting en geen enkele bijdrage kennen.

Als de Staat dus niets wenst of kan ondernemen tegen die profiteurs, die onze jonge vissers voor onze neus weghalen, dan moet de overheid minstens de moed hebben daarvoor te betalen en als Decloedt niet kan verplicht worden bij te dragen, dan moet het ministerie dat maar doen in de plaats van RMT en anderen. Als 1/6 bijdrage van de provincie zou ten goede komen van de reders, dan zou er misschien geen 45 doch slechts 30 centiem op de bruto moeten betaald worden. Intussen kan de Staat misschien toch een middel vinden om de personeelsroof tegen te gaan en om ook Zeebouw, RMT, enz te doen betalen aan het Fonds.

Anders heeft de reder gelijk en heeft het Fonds geen zin meer.

P. Vandenberghe

SCHADEGEVALLEN

De O.180 van de rederij Van Lul was op weg naar huis, toen een motorschade zich voordeed en het vaartuig verder naar de thuishaven diende gesleept door de Z.499 van de rederij Coudekercke.

Toen de Z.12 "Sabrina" van Welvaert J. amper ter visserij was, bemerkten ze 2 rode vuurpijlen op amper een halve mijl van hen. Goede zichtbaarheid, doch woelige zee. Koers gezet naar deze plaats waar vastgesteld werd dat het een yacht betrof, type trimaron genaamd "Francine" met thuishaven Vienne. Ze hadden hun roer verloren en hadden twee personen aan boord. Op hun verzoek werd de sleep aangevat, richting Calais, waar deze later overgenomen werd door de politieboot, die eveneens was opgeroepen. De Z12 schuilde te Calais daar de wind in hevigheid was toegenomen.

De O.35 "Torbay" van de rederij "De Zeester" kreeg via VHF een oproep van de Z.72 "Isabella" die de kor in de schroef had gekregen en sleep hulp vroeg. De sleep geschiedde naar de haven Grimsby, waar deze dan overgenomen werd door de plaatselijke sleepboot om veilig te meren.

De O.334 "De Haai" van de rederij Sneepe, de visserij beëindigd zijnde, ving de terugreis aan, toen plots de motor stilviel. Bij nazicht werd vastgesteld dat water in de mazout was terechtgekomen. Er werd voor anker gegaan doch door

de geweldige stroming is het touw gebroken en ging anker en ketting verloren. De motor werd terug op gang gekregen en de verdere terugreis aangevat, voor verdere herstelling.

Bij het afmeren na proefvaart is de motor v. d. N.346 "Broede Annobert" defekt geraakt. Het vaartuig botste op de kaaimuur weg en kwam tegen het achterschip van de N.710 terecht die voor hen lag. 2 planken van de verschansing werden aan SB achter ingedrukt. De N.346 liep geen schade op.

Bij het manoeuvreren met de O. 369 "Koningin der Engelen", om aan te leggen aan de haringmijn, raakte het schip lichtjes de kaaimuur waardoor de steven lichtjes werd beschadigd.

Toen de Z.472 "Jan Bart II" de visserij aan het bedrijven was, werd vastgesteld dat er een voorwerp in het schroef zat. Onmiddellijk werd de boel gewonden en op halve kracht de terugreis aangevat. Het vaartuig werd drooggezet en vastgesteld werd dat alle verdichtingen van de as stuk waren.

Toen de Z.55 "Goede Hoop" van Mw. Roels op de kuisbank stond voor het plaatsen van visruim, is de Z.525 "Golfbreker" ernaast komen liggen. Bij het manoeuvreren bij hoog water om van de bank te komen, is de Z.525 met SB bok in aanraking gekomen met de achtermast van de Z.55 die verwrongen werd.

VERKOOPSREGELING NIEUWPOORTSE VISMIJN WEER GEWIJZIGD

Waar wij in onze vorige editie meldten dat sedert begin oktober de verkoopsregeling in de Nieuwpoortse vismijn opnieuw zou geregeld worden op basis van winterperiode blijkt dat nu niet het geval te zijn. Bij een beslissing van het Nieuwpoorts schepencollege is overeengekomen dat ALLE visverkoppen om 8 uur zullen plaatsgrijpen en dat voor ALLE werkdagen.

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Raadsleden en persmensen hebben maandag voor de Onderzoeksraad voor de Zeevaart een brok menselijke ellende mee gemaakt. Slachtoffer is de 23-jarige visser Felix Rombauts die voor de rest van zijn leven in een invalidekarretje moet zitten. De feiten gebeurden aan boord van de treiler Z.405 "Kamina"; met name begin december van vorig jaar.

Tijdens het uitvoeren van herstellingswerken begaf op een bepaald moment de ketting van de veiligheid waardoor de blok van de bokkeninstallatie terecht kwam op voornoemde visser. Zwaar gewond werd hij eerst, naar een Engels ziekenhuis over gebracht en nadien werd hij naar België gerepatrieerd. Definitieve verlamming van het onderlichaam was het resultaat van dit jammerlijk ongeval. Felix Rombauts, gehuwd en vader van één kindje, is gedoemd om tot de laatste dag van zijn leven in een karretje te zitten.

Op bewuste zitting werden achtereenvolgens matroos Ceukelinck Roger, schipper Calus en kettingleverancier Crevits onderhoord.

GETUIGENIS MATROOS CEUKELINCK :

Het was de bedoeling met het korijzer, vastgemaakt aan de scheepsreling, deze volledig in te hieuwen om aan het steennet te kunnen werken. Vooraleer het korijzer, bevestigd aan de scheepsreling, volledig dicht getrokken was, is de ketting van de veiligheid gebroken. Hij weet echter niet hoe de ketting brak. Wel werd vastgesteld dat er sleet op de ketting zat, pak weg tot 2 mm. Getuige zegt nog dat bewuste ketting na het breken werd los gebrand en over boord gegooid. Dat deed de schipper.

GETUIGENIS SCHIPPER CALUS :

Getuige was sedert een tiental reizen (ongeveer acht maanden) aan boord en toen was bewuste ketting reeds in gebruik. Hij had wel al vastgesteld dat er sleet op zat en had de reder daarvan ingelicht. Zelfs vlak voor de fatale reis had hij er met zijn reder over gesproken maar vervanging bleek toen onmogelijk omdat de herstellingsbedrijven tijdens het weekeind gesloten zijn. Verder was er geen reserveketting aan boord, zodat men in zee ging met een versleten ketting. Dat zijn echter nieuwe feiten want nooit eerder had getuige Calus een woord gerept over de vervanging van de bewuste ketting. Het is pas nadat slachtoffer Rombauts, op de jongste zitting, daarvan gewag maakte dat Calus de fel-

ten ook toegaf en dat werpt natuurlijk een ander licht op de zaak.

GETUIGENIS VAN KETTING-HANDELAAR CREVITS :

Getuige geeft toe dat hij inderdaad alleen tweedehandskettingen verkoopt; dus zonder certificaat maar dat wordt ook niet gevraagd.

Bewuste kettingen zijn grotendeels afkomstig van koolmijnen die het bedrijf stopzetten of uit de binnenvaart. De reder van de Z.405 was een regelmatige klant. Bewuste kettingen worden volgens getuige hoofdzakelijk gebruikt voor het verzwaren van het steennet. Als de klanten kettingen vragen voor de veiligheid worden "schonere" kettingen geleverd. Vlak voor de afvaart werd door de reder van de Z. 405 een partij kettingen gekocht bij Crevits maar getuige beweert dat in die partij de gebroken ketting van de veiligheid niet voor kwam. Dat zou overigens later inderdaad blijken. Getuige beweert nog dat hij niet verplicht is kettingen met certificaat te verkopen omdat dit ook niet voorgeschreven wordt en dat hij verder niet weet waarvoor de partij kettingen die wordt aangekocht moet dienen.

X X X

Totdaar de voornaamste elementen die tijdens de jongste zitting aan het licht kwamen.

N.V. PESCATOR in vereffening

H. Baelskaai 14, Oostende

H.R. Oostende 175.

De heren aandeelhouders worden verzocht deel te nemen aan de algemene vergadering op zaterdag 28 oktober 1978 om 11 uur, ten maatschappelijke zetel.

Dagorde :

1. Verslag van de vereffenaars.
2. Toestand einde boekjaar.

De aandelen moeten neergelegd worden ten maatschappelijke zetel, of bij de Bank van Brussel, bijhuis Oostende, vijf dagen vóór de vergadering.

(8196V)

Zandwinnings voor de Belgische Kust en de ambtelijke voorlichting van Ministers

Door de heer Vansteenkiste Emiel, volksvertegenwoordiger, werden volgende vragen gesteld, respectievelijk aan de ministers van Economische Zaken, Openbare Werken en Landbouw:

De BRT-uitzending „Panorama”, van vóór enkele dagen, over de blijkbaar ongehoorde zandwinning vóór de Vlaamse kust, zal de heer Minister wel niet onbekend zijn.

Een vertegenwoordiger van de readers te Oostende heeft op onverbloemde wijze lucht gegeven aan de ontstemming die ter zake heerst in de visserijmiddens en bij de bevolking. Het zou mij persoonlijk niet verbazen dat, indien hier wel dra geen einde wordt aan gesteld, publieke manifestaties volgen.

De heer Minister gelieve mij mede te delen:

a) hoe kan de Regering het verlenen van deze blijkbaar officiële vergunningen tot zandwinning op broedplaatsen e.a. ernstig rechtvaardigen;

b) welke prioriteitspolitiek wordt hier op het sectoriële vlak gevoerd; c) hoeveel vergunningen werden er tot nog toe uitgereikt? Aan welke ondernemingen? Met welk (ondernemings) doel? Maken alle vergunninghouders gebruik van de hun verleende toelating;

d) voor welke duur gelden die vergunningen? Voor welke plaatsen? Met welke verplichtingen? Wie oefent hier ernstige controle op uit? Wat vermelden de ter zake opgestelde verslagen;

e) er wordt blijkbaar lichtzinnig omgesprongen met het bestaan en het noodzakelijk voortbestaan van broedplaatsen voor zeevis allerhande. Hoe rechtvaardigt men dit?

f) kan de bewindsman de concrete verzekering (met bewijsvoering) leveren dat deze toenemende zandwinning niet de minste invloed kan uitoefenen op de natuurlijke kustbescherming? Komt de gevolgde werkwijze vandaag niet neer op een politiek van geven (zandaanvoer zoals te De Haan) en nemen (zandwinning), zodat de gemeenschap uiteindelijk financieel opdraait voor alles, behalve de belangen van de gemeenschap zelf?

Het antwoord van de Minister van Economische Zaken luidt:

Exploratie en exploitatie van het continentaal plat van België worden door verschillende wetten gereguleerd opdat deze activiteiten veilig en zonder schending van het natuurlijk milieu zouden plaats hebben. Raadpleging van de verschillende bevoegde besturen werd eveneens procedureel geregeld.

De wet van 13 juni 1969 inzake het continentaal plat van België bepaalt dat het koninkrijk België soevereine rechten uitoefent over dat continentaal plat ter exploratie en exploitatie van zijn natuurlijke rijkdommen, onder andere de minerale en andere niet-levende rijkdommen van de zeebedding en de ondergrond.

Luidens artikel 3 van deze wet is een concessie vereist voor de exploratie en de exploitatie van deze minerale rijkdommen.

Het Koninklijk Besluit van 7 oktober 1974 regelt de procedure voor het verlenen van concessies voor de exploratie en exploitatie van de minerale rijkdommen van het continentaal plat.

Artikel 8 van dit koninklijk besluit bepaalt dat de Minister, die de mijnen in zijn bevoegdheid heeft, de concessie verleent of weigert eensluidend met het advies van het ministerieel comité voor economische en sociale coördinatie, en dat de exploitatievoorwaarden bepaald worden door koninklijk besluit.

In toepassing van de wet van 13 juni 1969 werden door het koninklijk besluit van 16 mei 1977, houdende maatregelen tot bescherming van de scheepvaart, de zeevisserij, het milieu en andere wezenlijke belangen bij exportatie en exploitatie op het continentaal plat, twee zones aangeduid waar concessies kunnen verleend worden. Deze zones werden in overleg met een akkoord van het Ministerie van Landbouw (zeevisserij) vastgelegd.

Vraag 1

De door de vertegenwoordiger van de visserij op de BRT-uitzending „Panorama” aangeklaagde zandwinning valt buiten de in toepassing van artikel 3 van de wet van 13 juni 1969 toegestane concessies voor ontginning van zand of grind.

De zandwinning, waarop de vragen van het kamerlid betrekking hebben, is blijkbaar de ontginning die met het oog op de aanvulling van stranden wordt doorgevoerd op kortere afstand van de kustlijn dan de grenzen van de bij koninklijk besluit vastgestelde zones.

Door de Administratie van het Mijnwezen werd proces verbaal van overtreding tegen deze niet-vergunde zandwinning opgemaakt.

Vraag 2

Door de zandwinning te beperken tot twee zones wordt duidelijk aangetoond dat in het overgrote deel van het Belgisch continentaal plat een prioriteitspolitiek wordt gevolgd voor andere sectoriële belangen, waaronder de zeevisserij.

Vraag 3

Tot op heden werden vijf concessievergunningen afgeleverd, waarvan twee aan de Dienst der Kust van het Ministerie van Openbare Werken.

De andere vergunningen werden afgeleverd respectievelijk aan de NV Zeeminerale, de NV Bouwproducten Vyncke en de tijdelijke Vereniging NV Baggerwerken De Cloedt en Zoon, NV Ondernemingen Jan De Nul en de NV Dredging International.

De laatste drie vennootschappen maken van hun concessie gebruik en ontginnen zand bestemd voor de bouwrijverheid.

De Dienst der Kust maakt geen gebruik van de concessie.

Vraag 4

De concessievergunningen worden verleend voor een proeftijd van drie jaar en worden voor de privé vennootschappen beperkt tot de zone 2, namelijk tot de Oostdyck, Kwintebank en Buiten-Ratelbank. Voor elk van de concessies werd een koninklijk besluit uitgevaardigd waarin de verplichtingen werden opgenomen die bij exploitatie moeten nageleefd worden. Deze koninklijke besluiten werden in het Belgisch Staatsblad gepubliceerd. **Het toezicht op de activiteiten geschiedt door de Administratie van het Mijnwezen en het Rijksstation voor Zeevisserij.**

Tot op heden werd geen schade vastgesteld aan banken of fauna en flora van de vergunde ontginningsplaatsen.

Vraag 5

In overleg met de bevoegde diensten van het Ministerie van Landbouw (zeevisserij) werden slechts twee zones aangeduid voor zandwinning die op ruime afstand van de kustlijn liggen. Ontginning op deze plaatsen betekent geen gevaar voor het bestaan en het voortbestaan van broedplaatsen voor zeevis.

Vraag 6

Zoals eerder vermeld bevinden de zones waarin zandwinning toegestaan wordt zich op ruime afstand van de kustlijn. De gewonnen hoeveelheden zand worden steeds gecontroleerd door de toezichthoudende overheid en de diepte ter hoogte van de banken waar de ontginning geschiedt wordt periodisch opgemeten in opdracht van dezelfde overheid. Tijdens het laatste jaar werd op de vergunde plaatsen circa 350.000 m³ zand ontgonnen, op ong. 15 km afstand van de kust.

Tot op heden werd niet aangevoeld dat deze ontginningen enige invloed hebben op onze kust.

Het antwoord van de Minister van Landbouw is als volgt:

Het geacht Lid gelieve hierna het antwoord te vinden op de gestelde vragen, voor zover deze tot de bevoegdheid van mijn departement behoren:

a) Officiële vergunningen voor zandwinning worden verstrekt op grond van het koninklijk besluit van 16 mei 1977 (Belgisch Staatsblad 21 juli 1977) houdende maatregelen ter bescherming van de scheepvaart, de zeevisserij, het milieu en andere wezenlijke belangen, bij de exploratie en exploitatie van minerale en andere niet-levende rijkdommen van de territoriale zee en op het continentaal plat.

Vergunningen voor zandwinning op broedplaatsen worden in geen geval afgeleverd. Het is echter wel zo, dat in de loop van de maand augustus visserijmiddens hun beklag hebben gedaan omtrent zandwinnings die buiten de toegelaten zones zouden geschieden. Ik heb in

dit verband contact opgenomen met mijn collega's van Economische Zaken en van Openbare Werken.

b), c) en d) Deze aangelegenheden behoren tot de bevoegdheid van mijn collega van Economische Zaken. Wat echter de controle op deze zandwinning betreft, kan ik nog het volgende melden: het Rijksstation voor Zeevisserij, dat tot mijn departement behoort, voert, met het oog op de bescherming van de zeevisserij, sedert januari 1977, en dit om de twee maanden, een biologische en fysico-chemische monitoring uit op en omheen de zandwinningsplaatsen en hierbij werden tot op heden in de gebieden waarvoor exploitatievergunningen werden afgeleverd, geen nadelige gevolgen voor de zeevisserij vastgesteld.

e) Bij de toekenning van de vergunningen wordt terdege rekening gehouden met het belang van de broedplaatsen voor de zeevisserij. Zandwinning is immers slechts toegelaten in wel bepaalde zones (zie a), die bekend staan als zijnde niet schadelijk voor de zeevisserij bij eventuele zandwinning.

f) Hiervoor meen ik het geacht Lid te moeten verwijzen naar mijn Collega van Economische Zaken en Openbare Werken, die, elk wat hemzelf betreft, bevoegd zijn in deze aangelegenheid.

De Minister van Openbare Werken antwoordde als volgt:

In antwoord op zijn vraag kan ik het geacht Lid mededelen dat ik reeds door de SV Redercentrale werd aangeschreven in deze aangelegenheid. Als gevolg hiervan werd een grondig onderzoek ingesteld, en werd opdracht gegeven met de betrokken instanties onderhandelingen te beginnen ten einde tot een klare situatie te komen.

Hierna volgen de antwoorden op de concrete vragen wat mijn departement betreft:

a) Afgezien van de specifieke bevoegdheid van het Ministerie van Economische Zaken (Mijnwezen) inzake de aflevering van de bedoelde vergunningen wil ik benadrukken dat de vergunningen die door mijn departement worden aangevraagd uitsluitend aangewend worden tot openbaar nut in tegenstelling met de vergunningen aangevraagd door particulieren met zuiver commerciële bedoelingen. Tot de werken van openbaar nut behoren onder meer de kustverdediging (strand en duinen) en de uitbouw van de voorhaven van Zeebrugge.

b) De prioriteitspolitiek inzake het afleveren van vergunningen valt onder de bevoegdheid van mijn Collega van Economische Zaken.

c) Wat mijn departement betreft werden er in de bij koninklijk besluit bepaalde zones twee vergunningen aan het Bestuur der Waterwegen (Dienst der Kust) verleend. De bedoeling daarbij is, in het

(vervolg blz. 5)

(vervolg van blz. 4)

raam van de desbetreffende wetgeving, de Staat te laten beschikken over de mogelijkheid tot voldoende zandwinning in de bij koninklijk besluit bepaalde zones. Tot op heden is er van die twee vergunningen nog geen gebruik gemaakt.

d) De vergunningen gelden voor drie jaar maar plaatsen en verplichtingen worden door het Ministerie van Economische Zaken in de vergunningsakte vermeld.

Wat de controle van de baggerwerken aangaat, kan ik vermelden dat er permanent toezichtspersoneel van de betrokken dienst aan boord is, zodanig dat het naleven van de contractuele voorschriften wordt gecontroleerd. De betrokken aannemer heeft tot op heden en in dat opzicht nog geen overtreding begaan.

e) Wat mijn departement betreft, wens ik op te merken dat ten behoeve van de zandsuppletie te Bredene - De Haan (Klemskerke) een beperkte hoeveelheid zand, circa 300.000 m³ omwille van de zandkorrelgrootte wordt genomen in de „Ravelingen”, dit is één volgens mijn diensten niet-beviste zone. Het baggeren geschiedt over een oppervlakte van ong. 1 km maal 1 km, zodat moeilijk van schade aan het visbestand kan gesproken worden.

f) Het antwoord op dit punt is positief, maar de bewijsvoering zal gelet op het technisch karakter rechtstreeks aan het geacht Lid toegezonden worden, voor zover hij daarop staat.

BESLUIT

Aan het antwoord van de minister van Ekon. Zaken, ontleen we namelijk op vraag 1, dat de zandwinning waarop de vragen van het Kamerlid betrekking hebben, blijkbaar de ontginning is met het oog op de aanvulling van stranden DIE WORDT DOORGEVOERD OP KORTERE AFSTAND VAN DE KUSTLIJN dan de grenzen van de bij K.B. vastgestelde zones. Door de administratie van het Mijnevezen werd proces-verbaal van overtreding tegen deze NIET-VERGUNDE ZANDWINNING OP-GEMAAKT.

Het staat dus vast dat de baggerschepen zand weggenomen hebben buiten de vergunningszone. Het is dus even duidelijk, dat de aannemer schade aangericht heeft aan de visserij. We zijn dan ook benieuwd tot wat het proces-verbaal zal leiden en zien de uitspraak van de rechtbank of een eventueel vonnis met belangstelling tegemoet. Het is op basis van dit eventueel vonnis, dat de reders zullen moeten nagaan of een eis voor schadevergoeding voor de visserij moet ingediend worden.

Dat er in de werkelijke vergunningszones, zoals het antwoord op vraag 4 luidt, geen schade werd vastgesteld aan banken of flora en fauna is meer dan een lacherij. Hoe kan men inderdaad op de banken in deze toegelaten zones, tien duizend tonnen zand en grind wegbaggeren zonder de plaatselijke fauna en flora te beroeren? Dat is geen ernstig antwoord. En wie bewijst dit? Het antwoord op vraag 6 luidt, dat tijdens het laatste jaar op de vergunde plaatsen, circa 350 duizend m³ zand werd ontgonnen op slechts 15 km, afstand uit de kust. Dat er hier geen levende zeebewoners of dat hier geen

broed het slachtoffer van werd of mede opgezogen, moet men geen ernstig denkende mensen trachten wijs te maken. En hoe controleert men dat?

In het antwoord van de minister van Landbouw, die in de eerste plaats zou moeten bekommerd zijn voor de zeevisserij omdat hij deze tak onder zijn bevoegdheid en bescherming heeft, wordt het nog bonter gemaakt. Men spreekt daar alleen maar over het maken van beklag door de vissers terwijl er verder aangehaald wordt dat de onderzoeken gedaan door het Rijkstation voor Zeevisserij, die om de... 2 maanden gebeuren, uitgemakkt hebben dat in de vergunningszones geen nadelige gevolgen voor de zeevisserij werden vastgesteld. Met deze sibyllijnse antwoorden kan de visserij het stellen.

We komen hierop ten andere terug naar aanleiding van de vragen van senator Van In, waarop de antwoorden even belachelijk en ver van waarheidslievend zijn.

Het antwoord van de minister van Openbare Werken is echter beneden alles. Waar zijn kollega van Economische Zaken het heeft over het vaststellen van zandwinning IN NIET TOEGESTANE GEBIEDEN en dat er door zijn diensten proces-verbaal werd opgemaakt, meent de minister van Openbare Werken dat er geen vuiltje aan de lucht zit. Onder d) van zijn antwoord lezen we tekstueel:

„Wat de controle van de baggerwerken aangaat, kan ik vermelden dat er permanent toezichtspersoneel van de betrok-

ken dienst aan boord is, zodanig dat het naleven van de contractuele voorschriften worden gecontroleerd. De betrokken aannemer heeft tot op heden en in dit opzicht nog geen overtreding begaan.”

En verder dat er voor de zandopspuiting te Bredene-De Haan een beperkte (?) hoeveelheid zand circa 300 duizend m³ genomen wordt in de Ravelingen, dit is één volgens zijn diensten NIET-BEVIS-TE-ZONE. Het baggeren geschiedt er over een oppervlakte van 1 Km, zodat moeilijk van schade aan de visstand kan gesproken worden.

We kunnen hierop slechts antwoorden dat de betrokken ministerie diensten voor hun inlichtingen zeker wel bij de duivel zijn te biecht gegaan en dat de vissers liefst zelf eens deze heren met hun neus op de zeebodem zouden wensen te drukken om de schade te kunnen nagaan aan het visbestand.

VISSERS DIE HEBBEN MOETEN UITWINDEN OM EEN AANVARING MET DE BAGGERMOLENS TE VERMLIJDEN OP EEN DER RIJKSTE VISPLAATSEN, Zouden wel graag eens de heren van de Ministeriele Diensten die de minister dat wijs maken, willen antwoorden.

We komen hierop dus volgende week terug geen zullen hiermede aantonen, dat ambtenaars ministers gemakkelijk iets kunnen voor-schotelen.

Of dit met de waarheid overeenstemt, zullen we daarin NAUWKEURIG AANTONEN.

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

Voor een stel
OVALE VISPLANKEN
WEGENDE 180/200 KG.

WENDE MEN ZICH TOT

S.C.A.P.

H. BAELSKAAL 27, OOSTENDE

OF

HAND IN HAND

TIJDOKSTRAAT, ZEEBRUGGE

(8194V)

OOSTENDE DOVER FOLKESTONE

Uurtabel der overvaarten
voor de week van 15.10.1978 tot
21.10.1978

Afvaarten uit Oostende naar Dover
Western Docks :

— Dagelijks te 07u35, te 10u05 en
te 14u40

Afvaarten uit Oostende naar Dover
Eastern Docks :

— Dagelijks te 04u15 en te 19u15
— Op 15 en 21.10.1978 bijkomende
afvaarten te 10u15 en te 13u15.
— Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20.10.1978
bijkomende afvaarten te 16u15 en
te 22u15

Afvaarten uit Oostende naar Fol-
kestone :

— Dagelijks te 01u30 en te 05u10
— Op 16, 17, 18, 19, 20 en 21.10.1978
bijkomende afvaart te 06u40

Afvaarten uit Dover Western Docks

— Dagelijks te 12u40, te 16u45 en
te 19u45

Afvaarten uit Dover Eastern Docks

— Dagelijks te 00u20 en te 09u20
— Op 15 en 21.10.1978 bijkomende
afvaarten te 15u20 en te 18u20.
— Op 16, 17, 18, 19 en 20.10.1978
bijkomende afvaarten te 03u20
— Op 15, 16, 17, 18, 19 en 20.10.1978
bijkomende afvaarten te 21u20

Afvaarten uit Folkestone :

— Dagelijks te 08u00 en te 23u45
— Op 16, 17, 18, 19, 20 en 21.10.1978
bijkomende afvaart te 01u10

Weetjes...

● Drie IJslandse vaartuigen die voor een Canadese vismeelfabriek op de capelin visten ter hoogte van Newfoundland hebben de visserij moeten staken omdat zo weinig te vangen was. Volgens de IJslandse schippers heeft deze visserij nood om minstens 3 jaar totaal beschermd te worden wegens overbevissing.

● IJslandse garnaal die hoofdzakelijk diepgevroren uitgevoerd werd, kent nu ook een stijgende uitvoer via de inleggerijen. Een Westduitse firma heeft zich inderdaad met succes gespecialiseerd in de afzet van doosjes ingeblikte IJslandse garnaal. Voor IJsland komt dit goed gelegen omdat hierdoor de waarde van het uitvoerprodukt stijgt en inleggerijen meer arbeidsintensief zijn.

● In IJsland werd een verbod op het vangen van kabeljauw voor hektreilers uitgevaardigd voor de duur van 30 dagen in een periode gaande van september tot 15 november. Als bijvangst op andere vis mag de kabeljauw maximum 15 % van de totale vangst bedragen.

● Een Cargoschip in het Nauw van Kales verwittigde de Franse autoriteiten dat twee ledige containers over boord waren gegaan. Een vaartuig van de Franse marine heeft deze opgespoord en in de grond geboord omdat ze een gevaar betekenden voor de scheepvaart.

● Verleden zondag werd vóór de Franse kust een cargo opgebracht die het reglement van het éénrichtingsverkeer niet eerbiedigde. Het vaartuig ging naar Brest opgebracht worden, maar toen vernam men dat het een lading ammoniumtraat aan boord had, waarvan de dampen nog al gemakkelijk konden ontploffen. Het schip werd dan maar niet binnen gebracht en verzocht op een grote afstand buitengaats te gaan liggen.....!

● Twee Spaanse schippers werden veroordeeld door de rechtbank van Quimper, wegens illegaal vissen in de 200 mijlszone van Frankrijk. Ze werden elk veroordeeld tot 5 duizend Franse fr. boete (36 duizend B. fr.) en de verbeurdverklaring van hun netkullen en vangst.

● Ook te Lorient werden verscheidene Spaanse schippers wegens illegaal vissen veroordeeld. Hier was de boete echter slechts 4 duizend Franse fr. evenals de netkullen en vangst.

● In Frankrijk werden 3 van de inrichters van een zeiljachtwedstrijd beschuldigd van onvrijwillige doodslag omdat zij de start van de wedstrijd bevelen hadden in zwaar weder en één der jachten kapseisde waardoor een vrouwelijke opvarende de verdrinkingsdood vond.

● De jacht op de zeerob zal in IJsland meer aan bod komen omdat de prijs van een schoon zee-

robbenvel met 30 % gestegen is op de markt te Kopenhagen. De jacht op zeerobben wordt slechts als bijverdienste onderhouden door IJslandse boeren waarvan hun gronden aan de kust grenzen.

● Met 122 voor en 77 tegen, hebben de lossers te Grimsby hun boycot tegen het lossen van IJslandse schepen opgegeven. Deze 22 maanden lange boycot was ingesteld toen de Britten niet meer in de IJslandse wateren toegelaten werden. Men hoopte hiermede de IJslandse regering tot andere gedachten te dwingen. Gezien men in de adere Britse havens niet gevolgd werd, was deze boycot een verloren zaak.

● De Ierse vissers die de raad medekregen van hun eigen minister zich niets aan te trekken van de door Engeland eigenmachtig genomen verbodsbepalingen op de haring, wensens duidelijk te vernemen welke steun zij van de eigen regering zullen krijgen vooraleer een rel met de Britse marine te riskeren. Tot nog toe zegde de Ierse minister Lenihan alleen maar dat hij in dit geval, Groot-Brittannië vóór het Hof van Justitie te Luxemburg zou brengen. Dat is de Ierse vissers niet genoeg.

Tussen de Ierse producentenorganisatie en de Ierse kopers- en uitvoerdersbond is een rel ontstaan met betrekking tot een beschuldiging vanwege de kopers en uitvoerders dat verscheidene reders ondermaatse haring binnenbrachten en buiten de markt verkochten. De producentenorganisatie ontkent dit en zal hierover een klacht bij het gerecht indienen. De uitvoerdersbond beweert intussen over voldoende bewijzen over deze feiten te beschikken.

● Vier Britse schippers op de zalmvisserij uit Durnham werden voor 45 duizend B. fr. door de rechtbank beboet omdat zij de ambtenaren van de waterschout de toegang tot het vaartuig geweigerd hadden voor controle op de netten en de vangst.

● De h. Easig, de nieuwe directeur-generaal van de Franse Marine die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, is ter plaatse in Guilvinec op de Franse Westkust, contact waar hij open stond voor iedereen. Een zwaluw maakt echter de lente nog niet. Afwachten wat het resultaat zal zijn.

● Een ertsschip van 100 duizend ton wordt slechts bemand met 15! Dit is het geval voor de Franse „Penchâteau"! Het zullen 6 officieren en 9 gewone bemanningsleden zijn. Ziedaar tot waar één tot het uiterste gedreven techniek en computersystematiek geleid. Het Franse nationaal marinesyndicaat heeft hiertegen reeds geprotesteerd.

● Frankrijk levert 5 methaanscheperen aan Malesië. Drie worden er gebouwd op de werven van Duinkerke, 2 op de werven van Toulon,

De drie methaanscheperen gebouwd te Duinkerke kosten ongeveer 5 miljard B. fr. per stuk, hetzij 15 miljard in totaal of gezamenlijk de kost van de 6e Franse nucleaire onderzeeboot die op stapel staat!

● De scheepswerven van Le Ciotot te Marseille hebben toelating gekregen om 1500 van hun werknemers af te danken van de 6000 bezoldigden. Deze werven hebben nog één vaartuig op stapel en absoluut geen enkel order meer.

● Ter hoogte van Alicante aan de Spaanse kust is een Algerijnse cargo in aanvaring gekomen met een Italiaanse cargo. Bilan van deze aanvaring: 24 vermisten.

● Deze week werd de 500.000ste passagier genoteerd tussen Cherbourg en Engeland, dank zij de passagierslijnen Sealink, Townsend-Thoresen en Irish Continental Line. In 1977 was dit voor het ganse jaar slechts 371.000.

NIEUW TYPE VAARTUIG OM UITGESTORTE OLIE OP ZEE OP TE ZUIGEN

In Duitsland werd een nieuw type vaartuig voorgesteld om, op zee uitgestorte olie op te nemen. Door middel van scharnieren kan het vaartuig zijn romp openen en hierdoor op een breedte van meer dan 80 meter de op zee gestorte olie opnemen. Aldus kan in een tijdspanne van 8 uren een hoeveelheid van 5 duizend ton olie opgenomen worden in vergaarbakken. Dit kan zelfs gebeuren bij slecht weder. In de vergaarbakken wordt de olie van het mede opgenomen zeewater gescheiden, dat terug in zee gestort wordt. De olie zelf wordt dan overgepompt op aangepaste tankschepen. De maximale opnamemogelijkheid van het vaartuig is ongeveer 15 duizend ton per 24 uur. Gezien het vaartuig geen grote diepgang heeft, kan het zeer nabij de kust in actie treden. Dit vaartuig kan zeker wel goede diensten bewijzen bij kleinere vervuilingen en rampen, maar bij rampen zoals zich dit reeds enkele malen op de Bretoense kust voerde, waar ettelijke honderd duizenden ton vrijkwamen, zou een kleine vloot van deze schepen in actie dienen te treden om te beletten dat de olie de kusten bereikt.

Het nieuw type vaartuig werd door een scheepswerf voorgesteld die hoopt met verscheidene bouworders te worden beloond. Het zullen wellicht de regeringen van de kustlanden zijn, die hier de knoop zullen moeten doorhakken, want we zien niet goed in, dat een private maatschappij dergelijk schip zou kunnen uitbaten, met bv. alleen maar het eigendomsrecht op de gerecupereerde olie.

RO-RO-TERMINAL VOOR ZEEBRUGGE

Op de scheepswerven van Rupelmonde wordt momenteel de laatste hand gelegd aan een drijvend platform dat geschikt is voor het uitrijden van rollend materiaal — vooral vrachtwagens uit schepen — zonder dat daarvoor een lading dient overgeslagen.

Deze konstruktie van 1.100 ton is bestemd voor de Zeebrugse haven waar het roll-on roll-off-verkeer in drukke doen is. Bewust ponton heet trouwens ro-ro-terminal, en is bijzonder geschikt voor het lossen en laden van schepen met een schuine romp. Het platform heeft een lengte van 50 m. en een breedte van 33 m. Het wordt ondersteund door kolommen op vlotter die onder water gehouden wordt door het gewicht van vier zware ankerblokken.

BLOSO VERWERFT ZEEMACHTBASIS

De ministers van Landsverdediging en van Openbare Werken verleende hun goedkeuring aan de overdracht van de vroegere zeemachtbasis aan het ministerie van Nederlandse Kultuur.

Bedoeling is dat Bloso deze vroegere zeemachtbasis ombouwt tot een Europees centrum voor hoogzeilerij en zeilklassen.

Het centrum zal een oppervlakte hebben van 37,5 ha.

Wanneer we dit vaststellen dan wordt onze zienswijze van jaren geleden langzaam bewaarheid.

De Zeemacht zal binnen twee à drie jaar volledig te Zeebrugge gevestigd worden.

En zo we de mensen van Landsverdediging mogen geloven, dan zal de visserij te Zeebrugge volledig in de hoek geduwd worden, is het bouwen van een jachthaven aldaar een grove vergissing en gevaar voor de Zeemacht en de grote koopvaardij, zoals de visserij het volgens hen ook is.

De gedachte om de visserij in één vissershaven onder te brengen, wordt achter de schermen niet opgegeven. Afwachten dus!

VANGST OP ST.-JACOBSSCHELPEN IN FRANKRIJK GEDEELTELIJK OPEN

Sinds maandag 2 oktober is de vangst op de St. Jacobsschelp open voor de sector Antifer-Barfleur. Volgens de visserij van de Seinebaai is deze datum echter te vroeg en zal aanleiding geven tot het feit dat de ganse Bretoense vloot naar deze sector zal trekken, waardoor moeilijkheden zullen ontstaan.

Inderdaad is de vangst op St. Jacobsschelpen in andere sectoren op latere data bepaald, onder meer voor de Seinebaai, waar dit slechts op 6 november gebeurt. Nochtans, gezien de nog immer goede garnaalvangsten en de goede prijzen, hebben heel wat traditionele St. Jacobsschelpvissers, ondermeer uit Honfleur, verkozen de garnaalvisserij nog verder uit te oefenen, en voorlopig de kat uit de boom te kijken. Het gebied voor Brest wordt anderzijds opengesteld voor de schelpenvangst op 16 oktober.

KORTE BERICHTEN

Frankrijk

FRANSE TONIJNINLEGGERIJ OP DE IVOORKUST

De Groep "Pêche et Froid" uit Le Havre zal eind november, begin december een tonijninleggerij te Abidjan, hoofdstad van Ivoorkust plechtig inhuldigen. Deze nieuwe installatie zal minstens 30 miljoen dozen tonijn per jaar produceren. Het is een Franse investering onder waarborg van de Franse schatkist en met verregaande faciliteiten vanwege de lokale regering. Zelfde groep heeft nu reeds 3 nieuwe tonijnvissersvaartuigen van stapel laten lopen, waaronder de "Prince de Joinville", een 63 meter lange eenheid met een motorvermogen van 3600 PK. Samen met de nieuwe inleggerij en een reeds bestaande inleggerij wordt Abidjan één der grootste havens voor de tonijnvisserij. De 2 betrokken tonijninleggerijen zullen binnen een paar jaar samen 100 milj. doosjes ingelegde tonijn produceren. We wachten nu alleen nog op protesten vanwege Franse inleggerijen die naderhand de concurrentie van de ingevoerde konservetonijn uit derde landen niet meer zullen aankunnen.

DE FRANSE BASKEN MOGEN VERDER OP WITTE TONIJS VISSEN

Niettegenstaande het seizoen voor het vissen op witte tonijn in Frankrijk op 19 september gesloten werd, mogen de Franse Basken deze visvangst bij uitzondering verder zetten. Dit behelst hier vooral de tonijnvissers uit St.-Jean-de-Luz die een laat tonijnseizoen kennen. Er mag echter slechts 10 ton per vaartuig aangevoerd worden, omdat men afzetmogelijkheden vreest. Witte tonijn mag gestockeerd worden aan de hiervoor officieel bepaalde prijs. Voor de kleine tonijn van minder dan 3 kg. komt nochtans een mindere aanvoerprijs van 15%. Anderzijds protesteren de Franse tonijnvissers over het sluiten van de tonijnvangst, terwijl terzelfdertijd tonijn uit derde landen ingevoerd wordt. De invoerders weerleggen dit door er op te wijzen dat bij het afsluiten van de invoercontracten men nooit kan voorzien of de eigen vloot voldoende tonijn zal aanvoeren, maar dat in tusschen de opnamehoeveelheid in de vastgelegde contracten moet gebiedigd worden.

Zeehonden- en doggenbeschermers op oorlogspad

Verleden jaar gaven we een relaas van de opgeschroefde en sentimentale tussenkomen van bepaalde dierenvrienden tegen het doden van zeehonden op de Canadese kusten.

Zelfde actie schijnt zich nu te herhalen op de Orkadeneilanden ten Noorden van Schotland waar de zeehonden in die tijd van het jaar aan land komen om hun jongen af te werpen. De Britse regering heeft een ploeg Noorse schutters gehuurd om de zeehonden die op de rotsachtige kusten aan wal kruipen, dood te schieten. Het zou hier om een vijf duizend gaan. De mensen van de vereniging Green-Peace hebben tevergeefs een beroep gedaan op de Schotse staatssecretaris Bruce Millan om van 't neerschieten van de zeehonden af te zien. Deze laatste weigert echter hier op in te gaan. Green-Peace zal daarom terug haar strijdvoertuigen, namelijk de oude kotter "Rainbow-Warrior" waarmee men een paar maanden terug tevergeefs getracht heeft eveneens de vangst op de walvis in het Noorden van de Atlantische Oceaan te verhinderen. Nu zal men aan land gaan van de Orkadeneilanden en de zeehonden terug in het water te jagen, want de wet verbiedt zeehonden in het water te doden. Dit moet aan land gebeuren. De Noorse schutters zullen zich aan boord van het Noorse schip "Kvitungen" bevinden en kunnen natuurlijk de plaats van de jacht uitkiezen zodanig, dat de

mensen van Green-Peace wel overal te laat zullen komen.

Men kan zich nu wel afvragen waarom de Britse regering tot de beslissing kwam om minstens 5 duizend robben te laten neerschieten. Dit gebeurde aan de hand van een verslag van twee zeebiologen die wetenschappelijk hadden vastgesteld, dat de zeerobbenpopulatie meer dan 100 duizend ton vis per jaar verslindt! In een periode van kwota, kontingenten en beperkingen betekent dit een zeer zware belasting voor de beschikbare visstand en dit door de grijze zeehonden alleen reeds! Het is dus de visserij, die er belang bij heeft dat er een evenwicht gehouden wordt in de zeehondenstand die nu reeds tot 60 duizend volwassen dieren is toegenomen. Men zou dit getal op de helft willen zien terug komen.

Nu hebben 42 duizend mensen een petitie ondertekend tegen het doden van de zeerobben. Dit zijn natuurlijk allemaal mensen die door de vermenigvuldiging van de robben geen schade lijden. Trouwens de vissers van de Orkadeneilanden zelf, stellen het duidelijk dat de ondertekenaars allen onwetend zijn over het waarom van het binnen de perken houden van de zeerobbenstand. Vroeger traden de vissers zelf tegen de robben op en knuppelden ze ongenadig neer zodanig zelf, dat men schatte dat bij het uitbreken van de eerste wereldoorlog er nog slechts een

500-tal waren en de Britse regering toen maatregelen nam ter bescherming van de robben! Thans gaat het in omgekeerde richting en kost het afhuren van de Noorse schutters meer dan 1 miljoen fr. aan de Britse regering, waarbij de Nooren dan nog het recht hebben op de huiden van de jonge zeerobben die wel wat waard zijn. De vrouwelijke robben worden doodgeschoten maar de jonge zeehonden neergeknuppeld.

EEN NIEUWE TOEKOMST VOOR DE LIJNVISSERIJ

In Aberdeen heeft de vroegere «UK. Anni-Elisabeth» een grote belangstelling verwekt in zijn nieuwe toepassing van de lijnvisserij volgens een Noors procédé. Het 33-meter vaartuig met tien man aan boord kan in 24 uur 24 duizend haken in zee schieten. Het azen der haken gebeurt automatisch. Men werkt er met 3 maal 20 lijnen van elk 150 haken. Terwijl een groep van 20 lijnen ingehaald wordt blijven de 2 andere groepen van 20 lijnen, of tweemaal 3 duizend haken, vissen. Alzo kan men aan continuwerk doen terwijl men aan boord zelf in ploegen werkt. Als aas wordt makreel en pijlinktvis gebruikt. Het grote voordeel is verder dat slechts volwassen vis gevangen wordt, zoals kabeljauw, schelvis, leng, heilbot, enz. en de lijnvisserij dus in feite een beschermende visserij is daar ondermaatse of te kleine vis niet gevangen wordt omdat het aas en de haak hiervoor te groot is. De «Anni-Elisabeth» thans te Aberdeen onder zijn Schotse eigenaars, heeft in een 7 dagen visserij 340 bennen mooie volwassen vis binnengebracht voor een besomming van 650 duizend B.fr. of bijna 2 duizend B.fr. de ben. Met dit nieuw automatisch lijnsysteem kan men vissen tot en met windkracht 8. Ondertussen worden er te Aberdeen reeds 2 andere treilers omgebouwd voor de automatische lijnvisserij. Men overweegt echter het Schots arbeidssysteem toe te passen, namelijk alle rijen haken 's avonds uit te schieten, een ganse nacht laten vissen en 's morgens in te halen, in plaats om voortdurend één rij van 20 lijnen in te halen en 2 rijen laten vissen. Het Schots systeem laat toe met minder man aan boord te zijn om het werk aan te kunnen. Het is dus minder continuwerk, maar het spaart enkele werkrachten uit. Onze oude IJslandse lijnvisserij zouden gezegd hebben dat men terug naar de oude tijd gaat, nu echter wel geautomatiseerd.

KOMEN DE BRITEN AL DAN NIET VOOR HET HOF VAN JUSTITIE TE LUXEMBURG ?

Zoals men weet werden de, door Groot-Brittannië eenzijdig genomen maatregelen ter bescherming van het visbestand, door de Europese commissie afgewezen. Verscheidene landen, waaronder Frankrijk en Denemarken hadden gevraagd om Groot-Brittannië vóór het Europees Hof van Justitie te Luxemburg te brengen, zoals men dit vroeger gedaan had ten overstaan van Ierland. Tot nog toe is dit niet gebeurd en men schijnt te aarzelen. Oudervraagd hierover, heeft landbouwkommissaris Gundelach er op gewezen dat men Londen schriftelijk van de beslissing genomen door de Europese Commissie heeft op de hoogte gesteld en dat men eerst het antwoord uit Londen wenst af te wachten. Dit antwoord zal echter negatief zijn zoals de diensten van minister Silkin reeds hebben laten uitschijnen. Anderzijds verklaarde de Westduitse minister Ertel die

thans voorzitter is van de Europese Commissie, dat de zaak voorgelegd werd aan de ministers van Buitenlandse Zaken van de „Negen", zodat men de beslissing van de Raad van ministers van Buitenlandse Zaken niet wenst te doorkruisen of te beïnvloeden door een eventuele uitspraak van het Hof van Justitie. Ook zou de kans voorliggen dat, zo het Hof van Justitie al kennis zou gekregen hebben van de zaak, dat de ministers van Buitenlandse Zaken hun beslissing zouden uitstellen tot na de uitspraak van het Hof van Justitie. Eén en ander wenst men te vermijden en daarom wordt er op gewacht om de zaak naar Luxemburg door te schuiven. In elk geval, vermits men Ierland heeft laten veroordelen te Luxemburg, menen wij dat men ook Groot-Brittannië zal moeten voor het Hof van Justitie brengen om niet het verwijt te moeten oplopen van twee maten en gewichten.

Woorden uit de zeemanskist

IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM STEKEN

Bij het gebruik van gevleugelde woorden en uitdrukkingen ontstaat wel eens discussie over de zegswijze en oorsprong. Dit was onlangs het geval met het klassieke gezegde: „IEMAND EEN HART ONDER DE RIEM (OF DE GORDEL) STEKEN”.

Sommigen zijn van mening dat de genoemde vorm de juiste is, anderen denken dat het „IEMAND EEN RIEM ONDER HET HART STEKEN” moet zijn. Er bestaat hier dus een tegenstrijdigheid over de vorm, die echter nog groter wordt als men over de oorsprong begint.

Als er geen klaarheid in zit dan is het moment gekomen om het geheel wat duidelijker te maken. Slaan we er het **Groot Woordenboek van de Nederlandse Taal** op na dan lezen we onder het trefwoord HART (1) B II A 5 — In dezelfde zin als „iemand een (nieuw) hart (soms: een hart als een klomp) in 't lijf, in de boezen steken, blazen, spreken”: hem nieuwe moed geven, inspreken, enz.: bestaat ook de uitdrukking: „iemand een (of het) hart onder de riem, de gordel, (d.i. in 't lijf; nml. „in den buik”) steken. Hierbij ook nog een andere uitdrukking: „het hart onder de riem houden” het niet „in de schoenen laten zakken”.

Voorts geeft het boek een reeks citaten van Hoofd, Vondel, De Brune, Van Eppen en Van Lennep waarin de uitdrukking zoals opgegeven gebruikt wordt.

Vervolgens:

— Anders, te weten met een andere beeldspraak, en volgens velen juist, het gelijkbetekenende „iemand een riem onder het hart steken of binden” Met citaten van Van Hemert en Quack, en uit Historische Studies, waarin telkens de tweede vorm van deze uitdrukking gebruikt wordt.

Over de oorsprong van deze uitdrukking zegt ons het G.W.vd.N.T. niets.

De „dikke” Vandale, 9e druk geeft onder HART II 6 en onder RIEM: „iemand een hart onder de riem (de gordel) steken (of iemand een hart in het lijf spreken): zijn moed verlevendigen, hem moed inspreken. De tweede vorm „een riem onder het hart steken” wordt hier niet vermeld.

Verscheuren (uitgave van vóór WO II met aanvulling tot 1946) geeft onder HART: „iemand een hart onder de gordel of de riem steken”, hem moed geven, zonder enige andere vermelding waarin het woord hart en riem voorkomen.

Professor J. Vercoullie geeft in zijn „Beknopt Etymologisch Woordenboek der Nederlandse Taal 1925”, derde verbeterde en zeer vermeerderde uitgave: onder riem: „iemand een riem onder het hart steken” naar het zee-woord „een riem” (hier roeiriem) „onder het zeil steken”.

Vercoullie vermeldt dus enkel de tweede vorm maar geeft er een maritieme oorsprong aan zonder er echter verder op in te gaan.

Al deze werken, buiten Vercoullie, geven geen oorsprong van de zegswijze, ze beperken zich tot de weergave ervan in het taalgebruik.

Wat zeggen nu de woordverklarende auteurs.

Het gezaghebbende werk op dit terrein is Dr F. A. Stoeters: „Nederlandse spreekwoorden en uitdrukkingen en gezegden”. In de 5e druk van zijn werk lezen we onder nr. 846: „iemand een hart onder de riem steken.

— dwz. Hem bemoedigen, hem moed inspreken, hem het hart opdraaien (in Zuid-Nederland), een spreekwijze ontleend aan het soldatenleven. Onder het hart moet men verstaan, moed (vgl.: heb het hart eens dat te doen). Een soldaat die onder zijn riem (die schuin van de schouder over zijn borst loopt) geen hart heeft, geen moed, is een lafaard. Hierna geeft hij enkele citaten uit de Nederlandse literatuur en vergelijkt met het franse „(re)mettre le cœur au ventre”, aan het engelse: „to put heart into a man”, en het duitse „einem ein Herz geben”.

Verder... door invloed van „het hart zinkt hen in de schoenen” is later deze uitdrukking veranderd in: „iemand een riem onder het hart steken”. Twee andere auteurs geven echter een heel andere verklaring. Zo vinden wij bij J. F. Viëtor, „Zeemanstaal” blz. 178 onder RIEM het volgende: — „iemand een hart onder de riem steken”: iemand door een opwekkend woord moed inspreken, steunen. Veelal wordt veronderstelt dat het hart een afkorting van hartvanger, dolk zou zijn. Dat is echter onjuist. De uitdrukking stamt uit het zeeleven; roeiboten hadden vroeger geen dollen, de riemen draaiden in een kleine holte in de bootswand. Sleet deze te veel uit, dan werd hierin een nieuw stuk, een HART, ingezet.

J. F. Brongers: „ABC voor de Watersport”, uitgave 1971, blz 56 onder HART ONDER RIEM..... Koperen voering onderin een houten scheegat (dolgat); diende om uitslijten van hout tegen te gaan als de riem voortdurend heen weer werd bewogen. Sleet voordien het hout, dan werd een nieuw hart aangebracht en dus „een hart onder de riem” gestoken.

Uit de geconsulteerde woordenboeken blijkt dat er twee uitsluitend de vorm „Hart onder de riem” geven terwijl een derde alleen de „Riem onder het hart”-versie aanhoudt (met echter verwijzingen naar een andere zeemansuitdrukking). Een vierde bron geeft de twee versies. Geen enkele van deze woordenboeken (met uitsluiting van de verwijzing van de derde bron naar een andere zeemansuitdrukking) geeft enige aanduiding met betrekking tot de oorsprong.

Uit de bronnen „woordverklaring” noteren we een eerste, die de uitdruk-

king onder de vorm „Hart onder de riem” als „ontleend uit het soldatenleven” noemt, en verder aanneemt dat de vorm „Riem onder het hart” een verbastering van de eerste vorm is.

De twee andere bronnen, Viëtor en Brongers, halen enkel de vorm „Hart onder de riem” aan en noemen de oorsprong ervan zuiver maritiem. Laat ons eerst even de verklaring van Stoeters onderzoeken.

Een gordel werd meestal rond het lichaam gedragen om de kleren bijeen te houden of om ze op te schorten of, zoals voorheen, om er wapens, tassen enz aan te hangen, of er iets tussen te steken. Soms diende de gordel ook alleen als sieraad. De lange smalle stroken, inzonderlijk van leer, die men riemen noemt werden van oudsher door militairen over de schouder gedragen om er hun wapens, hun rugzak, enz. aan te dragen. Bij nader onderzoek van een reeks prenten waarop militairen in volle uitrusting voorkomen, blijken deze meestal de riem over de rechterschouder te dragen waarbij het zwaard, de degen of de tas aan de linkerzijde komt te hangen. Dit is verklaarbaar als men er van uitgaat dat de meeste mensen rechtshandig zijn en dat er bij een plots opduikend gevaar gemakkelijker was het zwaard, de degen of de dagger aan de linkerzijde uit de schede te trekken. Ook voor het nazien van een zak of beurs is de dracht van de draagriem van de rechterschouder naar de linkerheup handiger.

Zo werd en wordt nog altijd het geweer met de riem over de rechterschouder gedragen bij het marcheren. Ransels werden meestal op de rug gedragen door middel van twee draagriemen die, elk over een schouder, onder de oksels doorliepen. Dit laatste liet toe de twee handen vrij langs het lichaam te zwaaien bij het marcheren. Het over de rechterschouder dragen van de riem voor de hierboven aangehaalde reden is als het ware een traditie geworden, want op enkele uitzonderingen na, bv. de dracht van de dubbele riem over de borst, is men in het algemeen de schouderriem over de rechterschouder blijven dragen. Dus ergens zat het hart, of het nu in de werkelijke of de figuurlijke zin gebruikt is, „niet onder de riem” want die loopt over de andere kant van de borst. De verklaring uit het soldatenleven blijkt dan ook meer voor discussie vatbaar dan men op het eerste zicht zou vermoeden. Nemen wij nu even de verklaringen van Viëtor en Borgers onder de loep. Eeuwenlang is de riem, als roeiriem, een zeer voornaam voortstuwingsmiddel geweest voor de scheepvaart. Zowel de middellandse zeevolkeren met hun galeien, als de mannen uit het noorden met hun „long ships” waren met het probleem van de steun en be-

vestiging van de riem begaan. Of de riem nu door een ROEIGAT in de scheepsromp werd gestoken zoals dit het geval was bij de galeien, of in een SCHEEGAT van een barkas of andere zware boot, of aan een DOLHING op het DOLBOORD van een „long ship”, het probleem was dat een waardevol en meestal moeilijk te vervangen onderdeel van schip of boot, een GANG of een DOLBOORD, door het heen en weer schuren van de riem uitgehold werd. Al vroeg werd dan ook uitgekeken om de draag- en zijwanden van roei- of scheegat te verstevigen met een gemakkelijker te vervangen versterking. Die versterking kon bestaan uit een voering een harde houtsoort of in metaal. Men stak iets „hards” onder de riem of sprak van HART vanwege de HARTvorm in een roei- of scheegat. Hetzelfde gebeurde bij het gebruiken van dollen. Hierbij nagelde men op het dolboord, op de plaats waar de riem rustte, een plankje in hard hout. Dit HART moest voorkomen dat het zeer belangrijk „kophout” en „Lang scheepsverband” dat het dolboord was voortijdig ging slijten.

Als U op een zomer bij ons op de kust of elders in een zonnig vakantie-land in de een of andere haven staat, kijk dan eens naar de JOLLEVENTEN die je voor een, nu vastgestelde prijs, met hun vlet overzetten. Let dan even op het kleine plankje, waarop tussen twee dollen de riem zal rusten en denk dan nog eens dat dit het HART is dat nu al eeuwenlang ONDER DE RIEM gestoken wordt.

J.B. DREESEN
Uit Neptune

REDERS

LEEST UW

VAKBLAD

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Toch een beetje meer vis tijdens de afgelopen week al had het meer kunnen zijn. Enkele schepen verkochten immers hun vangst in Engeland. Maandag bijna een mijn vis, dinsdag nog een vijftal schepen en zelfs woensdag nog een paar vangsten. De prijzen zijn doorgaans minder goed geweest dan verleden week. Vooral de IJslandse soorten kregen minder goede noteringen. Rode zeebaars viel zelfs terug tot 28 fr. terwijl ook blauwe leng ruim 25 fr. het kg. goedkoper was dan verleden week. Koolvis, witte leng, schotse schol zelfs heilbot, deden het eveneens minder goed. Uiteindelijk gaf dit resultaten die minder goed uitvielen dan verwacht.

Voor de gulvissers is het ook niet te best afgelopen. Er werden om te beginnen al kleinere vangsten aangevoerd die bovendien ook nog lagere prijzen kregen. Zeer weinig gul boven de 40 fr. Kabeljauw zakte van ruim 60 naar 52 fr. het kg. terug. Kleine wijting viel af naar

het opvangpeil, de grote sortering zakte niet minder en kreeg op het einde van de dinsdagmarkt nog amper 20 fr. het kg. Schol kreeg dinsdag eveneens een veeg uit de pan. Grote sortering zakte van 42 naar 30 fr. en kleinere soorten kregen nog amper 26 fr.

Voor steenschol werden eveneens heel wat lagere prijzen genoteerd, de grote sortering zakte van 101 naar 80 fr. en middensortering van 80 naar 52 fr. Kleine sortering geraakte niet eens meer aan 20 fr.

De roggen bleven wel op een behoorlijk prijspeil, grote rog noteerde zelfs 60 fr., de andere sorteringen gingen weg tussen 30 en 55 fr.

Een felle teruggang ook van de tongprijzen, de grote soorten in de eerste plaats. Grote tong viel dinsdag terug tot 203 fr., prijs die woensdag niet eens meer bereikt werd.

Kleine tongen zakten tot rond de 100 fr. en zelfs er onder.

MEER GARNAAL

De kustvisserij heeft een bevredigende week achter de rug, een goede week zelfs. Er werd elke dag garnaal aangevoerd, zij het niet elke dag evenveel. Donderdag bvb. kregen we maar één vangst van 170 fgr. De prijzen zijn redelijk vast geweest en varieerden tussen 63 en 95 fr. De meeste vangsten werden echter verkocht tussen 75 en 85 fr. Een totale aanvoer deze week van 8841 kg., verkocht voor 670.658 fr.

Mogelijks duurt het garnaalseizoen niet lang meer want er zitten al weer gullen op de kust. Gul en garnaal gaan immers niet goed samen.

NIEUWE SCHEEPSLIJN

Het is zeker dat er vanaf 1 januari a.s. een vaste scheepsverbinding komt tussen Zeebrugge en de Zweedse stad Strenungsund. Het gaat hier om een Ro-Ro-dienst (roll on, roll off). Aanvankelijk zullen drie verbindingen per week geschieden maar het ligt in de bedoeling een dagelijkse trafiek uit te bouwen, dit dan met een Britse tussenhaven. Zoals bekend heeft Zeebrugge reeds gelijkaardige trafieken op Engeland.

NIEUWPOORT

Donderdag 5-10-78
N.761 115.883
N.597 313.044
N.349 14.108

Twee vaartuigen van de West, en één kustvisser losten 13.000 kg. vis ! De grote pak waren gulsoorten, maar er was ook keus op fijne vis, tongsscharren, enkele bennen roggen, wijting. Grote tarbot kreeg 300 fr., middenslag 235 fr. Grieten van 95 à 120 fr., Koningsvis van prima kwaliteit werd gekocht aan 4.200 fr. de benne, Zonnevis kwam aan 180 fr. de kg. ! Weinig platvis, buiten deze van de kustvissers, die die dan ook 45 fr. de kg gekocht werd. De tongen van 219 à 230 fr. dit voor de vier grootste soorten, de 5e 164, en de kleine tongen kregen 119 fr. Kabeljauw van 3.000 fr. à 3.350 fr. de benne. De gulsoorten van 1900 tot 1470 voor de vóórkleine, minis tot 1180 de benne. Grote wijting 1500 en 1700 fr. Kleine wijting van 700 à 850 de benne. Moerroggen 2650 à 2900 fr. Tiltten 2450. De tongsscharren voor de drie soorten : 62 fr., 46 fr., en 22 fr. de kg. ! Een paar bennen rode soldaten (grote en middenslag) werden gekocht aan 2200 fr. Zo was de markt met een eindcijfertje van 443.035 fr.

Vrijdag 6-10-78
N.720 98.240
N.579 248.551
N.15 198.771
N.512 132.340

Vier vangsten, samen 19.000 kg., met inbegrip van 1000 kg. tong, tarbot, grieten en rare vis kregen hun gewone "goede" prijs ! De tongen, de grootste van 250 à 262, de 2e 225, de 3e 218 de 4e 182 à 190, de 5e van 141 à 165, en de kleinste van 100 à 123. De sortering van de tongen is wel de oorzaak van dergelijke prijsschommelingen voor bepaalde soorten. Kabeljauw kreeg minder dan in de beginweek, namelijk van 2220 à 2550 de benne. De gullen werden verkocht aan 1800 fr. tot 1400 en 1600 fr. voor de vóórkleine. De mini's 1100 fr. ! Grote wijting 1500, kleine 800 fr. Rogsoorten wren goedkoop : moers 2650, tiltten 1800 fr. Pladijs was ook niet in trek, en kreeg slechts 1250 voor de grote, de drielingen 1000, en de visjes 860 fr. Alle andere soorten : robaard, knorhaan, haaien, zeehonden waren goedkoop. Zelfs de tongsscharren kregen maar 60 fr. voor de grootste, de middenslag 45 en 16 à

20 fr. voor de kleinste ! Als besluit voor de vrijdagmarkt moeten we aannemen dat de gulsoorten altijd in trek zullen zijn, dat voor de uitvoer, maar voor alle andere soorten zoals roggen wijting, haaien, knorhaan, enz. is er maar weinig trek in, het is dan de eindweek voor veel instellingen, en de "kustwindels" zijn ook in hun winterslaap? Het eindcijfer gaf 677.902 fr.

Maandag 9-10-78
N.172 97.797 N.788 97.797
N.1 25.190 N.723 204.266
N.349 6.500

Een vangst van de West, een koppel gullevissers en twee kustvissers losten samen 13.350 kg. vis of 270 bennen. Tongen waren er niet, buiten een paar koopjes die gemengd verkocht werden aan 170 fr. de kg. Tarbot en grieten waren ook niet van de partij. Dus meeste keus was voor kabeljauw en gullen. Kabeljauw van 3500 à 3750 de benne. De gullen, volgens sortering van 3000 à 1450 voor de "vóórkleine". De mini's kregen ook 1160 fr. ! Tongsscharren, voor de drie soorten : 90, 70 en 36 fr. Grote wijting 1980, en de kleine 850 en 900 fr. de benne. Enkele benne roggen werden gekocht aan 3500 fr. voor de moers, en 3000 fr. voor de tiltten. Robaard kwam aan 55 fr. voor de grootste, en de tweede sortering 50 fr. de kg. Rode soldaten (grote en middenslag) gingen de baan op aan 3000 fr. de benne. Eindcijfer voor de woensdagmarkt: 431.551 fr.

Woensdag 11-10-78
N.738 166.131 N.346 135.628
N.349 17.354 N.590 58.811
N.470 58.811 N.172 53.351
N.788 53.351

Twee Westvissers en twee gullevissers, met nog een met nog een vangstje van een kustvisser, alles samen 20.900 kg. De grootste pak waren kabeljauw en gulsoorten, deze kenden een lagere prijs dan in de beginweek. Kabeljauw van 2500 à 3000 fr. de benne. De gullen van 2000 fr. tot 1200 fr. voor de vóórkleine. Grote wijting liep gelijke tred over gans de verkoop, en kreeg 1550 fr. Voor de kleine wijting kreeg men slechts 700 fr. en moest opgevangen worden. Rogsoorten : moers 3500 fr., tiltten 3000 fr. Tongsschar voor de drie soorten : 80 à 85 voor de grote, middenslag 34 à 38 en de kleine 13 à 15 fr. Weinig rare vis, en enkele stuks tarbot, kregen 296 voor de grootste, en middenslag 200 fr. ! Koningsvis werd gekocht aan 90 fr. de kg. maar van al deze soorten waren er maar weinig te vangen, en te verkopen. Het zelfde voor de tongen, die kregen wel hoge prijzen, maar in heel beperkte hoeveelheden op de markt. Het eindcijfer bracht : 543.438 fr.

OOSTENDÉ

VRIJDAG 6-10-1978

MONKEY BANK				
N.706	10	320	—	501.198
NOORD				
O.285	9	330	—	512.300
WEST				
N.3	9	260	—	452.788

MAANDAG 9-10-1978

IJSLAND				
O.216	18	950	—	1.386.138
O.318	18	850	—	1.316.083
O.129	18	560	—	980.187
KANAAL				
Z.499	17	200	2.413	809.757
O.180	17	150	2.200	532.616
WEST				
N.45	8	290	—	406.331
O.128	12	145	—	202.860
Z.502	9	100	1.550	342.510
O.66	8	180	—	330.320
NOORD				
O.206	10	330	—	454.700
O.275	10	300	—	435.296

DINSDAG 10-10-1978

WEST				
O.279	7	240	—	292.220
N.709	8	310	—	506.573
NOORD				
O.243	11	395	—	447.325
O.26	12	320	—	377.520
Z.583	11	230	400	415.451

WOENSDAG 11-10-1978

KANAAL				
N.705	17	120	3.110	671.461
WEST				
O.303	12	385	—	495.370

VORDAP SCHEEPSSCHROEVEN

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-752051 - 742051

(5723V)

IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

Schelvis grote	54,—62,20
Schelvis midden	41,—46,60
Schelvis klein	27,40-31,80
Kabeljauw	35,—45,40
Gul	24,40-43,20
Wijting	33,—,—
Schaat	59,10-68,—
Zeebaars	30,—33,80
Leng	25,—40,20
Schartong	15,—23,80
Heilbot	138 -189
Koolvis	22,—31,20
Hondstong	25,20-45,40
Zeewolf	52,60,—,—
Staart	142 -191

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	9-10-1978	10-10-1978	11-10-1978
Lappen	223 -236	232 -236	204 -207
Grote	203 -214	204 -231	195 -199
3/4	175 -187	186 -188	184 -187
Blok	160 -179	163 -168	164 -170
Voor-kleine	136 -157	143 —,—	142 -146
Kleine	99,—128	114 —,—	105 -107

Zeebrugge

Grote	234 -238	221 -228	222 -228
Blok	218 -220	216 -220	209 -219
Fruit	194 -196	196 -200	196 -207
Schone kleine	154 -156	159 -168	153 -169
Kleine	135 -138	143 -160	145 -154
Tout petit	101 -107	110 -118	116 -126
Slips	94,—98,—	101 -108	107 -113

Nieuwpoort

Tong I	gemengd	gemengd
Tong II	170 —,—	170 -233
Tong III		
Tong IV		
Tong V		
Kleine		157 —,—

PLADIJS

Oostende

	9-10-1978	10-10-1978	11-10-1978
Grote	38,—45,—	30,20-32,—	
Grote iek	36,—40,20	27,40,—	
Kleine iek	33,—37,—	27,40-29,—	
Derde slag		25,60,—	
Platjes	19,—22,—	19,—21,60	

Zeebrugge

I	30,—38,—	27,—32,—	19,—25,—
II	28,—32,—	27,—30,—	30,—32,—
III	26,—30,—	26,—29,—	28,—33,—
IV	18,—21,—	18,—20,—	21,—23,—
V			

Nieuwpoort

Moeten			
Grote pladijs	40,—,—		50,—,—
Platjes	50,—,—		44,—,—
Drielingen	50,—,—		42,—,—

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
-------	----------	------	-----	------	------	------

VISAANVOER TE OOSTENDE

8-10			1.489.689			
9-10			7.380.698			
10-10			2.136.192			
11-10			1.263.531			
			12.276.110			

GARNAALANVOER TE OOSTENDE

4-10	11	1.809	126863	63,—	76,—
5-10	9	836	67.754	72,—	92,—
6-10	1	170	15.300	90,—	
7-10	11	2.435	181.734	67,—	89,—
9-10	9	1.745	134.511	72,—	86,—
10-10	11	1.846	144.496	69,—	95,—
	52	8.841	670.658		

VISAANVOER TE NIEUWPOORT

5-10	3	12.944	443.035		
6-10	4	18.962	677.902		
9-10	4	13.353	431.551		
11-10	5	20.882	534.438		

GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5-10	1	157	17.515	109,—	115,—
6-10	2	168	16.341	89,—	107,—
7-10	4	461	30.842	63,—	70,—
9-10	2	290	23.742	73,—	87,—
10-10	4	574	38.620	58,—	78,—
11-10	2	258	20.813	74,—	90,—

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 5-10-1978

Z.481 Ku	2	100	10	35.829
----------	---	-----	----	--------

VRIJDAG 6-10-1978

Z.570 Ku	3	100	15	85.450
Z.599 Kr.	9	—	60	198.090
Z.27 W	10	1.600	240	834.307
Z.582 W	3	150	35	159.067
				1.276.914

MAANDAG 9-10-1978

Z.321 K	10	1.200	60	453.210
Z.405 W	12	1.800	120	598.350
Z.462 N	14	700	290	633.075
Z.519 W	14	1.800	130	619.230
Z.331 W	13	2.300	190	583.960
Z.69 W	8	100	150	248.580
Z.42 N	13	700	310	719.350
Z.196 N	10	260	380	867.970
Z.564 W	14	1.500	70	582.620
Z.402-501 K				176.490
Z.468-601 K				190.770
Z.533-554 K				270.030
				5.943.635

DINSDAG 10-10-1978

Z.126 K	3	400	50	188.230
Z.418 N	10	600	300	600.780
Z.505 W	7	300	30	215.570
Z.55 W	8	500	50	264.020
Z.176 N	13	500	280	608.185
Z.569 KR	8	—	155	508.725
Z.12 W	7	400	25	151.110
Z.471-472				290.930
Z.558-437				267.510
				3.095.060

WOENSDAG 11-10-1978

Z.563				262.533
Z.516				377.175
Z.481				58.100
Z.533				243.015
Z.576				452.035
Z.580				283.650
Z.563				333.390
Z.578				313.373
Z.601-468				244.630
				2.567.901

TE KOOP HOUTEN VISSERSVAARTUIG

(gezonde romp)
Snelheid 8,5 knopen. Lengte 13 m. Netto tonnemaat 17,68. Motor Baudouin DK6. Hydraulische stuurinrichting. TSF, dieptemeter, decca en radar. Vislier Brusselle.
Zich wenden: M. DOUCET
Ch. 14, Rue Marijse Bastie,
62200 BOULOGNE/Mer.
(8195V)

VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 OKTOBER 1978

MONKEY BANK: O.274 (250 m.).
WEST: N.719 (120 m.), O.35 (150 m.), O.306.
NOORDZEE: Z.209/Z.509 (1.000 m.).
NOORD: Z.38.

MAANDAG 16 OKTOBER 1978

IJSLAND: O.81 (1.500 m., t.t.z. 150 kab.-gul, 425 kools, 650 bonen, 25 01eng. 10 stuks heilbot, 25 varia).
O.334 (920 m., t.t.z. 100 kab.-gul, 300 kools, 20 gutvis, 350 bonen, 150 leng).
O.236 (700 m., t.t.z. 80 gul, 300 kools, 180 bonen, 120 bl. leng. 20 varia)
NOORD: O.135, O.229, O.114.
WEST: N.40, O.309, O.127, Z.72.
NOORDZEE: Z.483.
MONKEY BANK: O.232.

DINSDAG 17 OKTOBER 1978

NOORDZEE: O.37.
WEST: O.134, N.736

WOENSDAG 18 OKTOBER 1978

WEST: N.3

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	9-10-1978	9-10-1978	10-10-1978	10-10-1978	11-10-1978	11-10-1978	9-10-1978	11-10-1978
Tarbot : groot (123)	198 -244	284 -307	190 —,—	283 -302	243 -258	260 -294	295 —,—	—,—
middel (123)	160 -175	174 -204	148 —,—	169 -179	184 -194	175 -195	170 —,—	—,—
klein (123)	119 -135	118 -134	114 —,—	122 -125	97 -132	135 -149	125 —,—	—,—
Griet : groot (123)	133 —,—	137 -144	135 —,—	134 -142	116 —,—	135 —,—	140 —,—	—,—
middel (123)	103 -112	110 -119	88 -93,—	112 -118	—,—	111 —,—	—,—	—,—
klein (123)	97 —,—	85 -101	75 -79,—	69 -75,—	—,—	76 —,—	—,—	—,—
Schelvis : groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heek : groot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
middel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
klein	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Lom	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Leng	19,40-34,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (I)	26,—64,80	54,—62,—	—,—	56,—62,—	23,—42,—	60,—,—	70,—,—	70,—,—
Kellrog (123)	63,—74,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Rog (23)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Tilten (23)	—,—	50,—54,—	—,—	48,—51,—	—,—	37,—,—	60,—,—	60,—,—
Scherpstaart (23)	—,—	58,—66,—	—,—	58,—64,—	—,—	54,—60,—	62,—,—	60,—,—
Halve mans (23)	—,—	37,—41,—	—,—	40,—43,—	—,—	33,—35,—	40,—,—	—,—
Teelt (2)	—,—	35,—40,—	—,—	40,—43,—	—,—	33,—,—	—,—	—,—
Katrog (2)	—,—	18,—25,—	—,—	18,—20,—	—,—	20,—24,—	—,—	—,—
Kabeljauw	50,—62,—	46,—51,—	—,—	41,—56,—	42,—46,—	45,—48,—	70,—76,—	50,—60,—
Gul (groot)	18,—43,80	40,—47,—	—,—	38,—45,—	22,60-41,—	40,—45,—	30,—60,—	24,—40,—
Gul (middel)	—,—	29,—33,—	—,—	30,—35,—	—,—	28,—33,—	—,—	—,—
Gul (klein)	—,—	28,—30,—	—,—	29,—33,—	—,—	25,—26,—	—,—	—,—
Hozemondhamme	139 -185	—,—	140 —,—	—,—	140 -159	—,—	—,—	—,—
Wijting : groot	17,80-33,60	20,—38,—	—,—	21,—29,—	13,80-22,—	16,—26,—	40,—,—	32,—,—
klein	—,—	13,—18,—	—,—	18,—20,—	—,—	14,—16,—	18,—,—	14,—,—
Schar	17,—25,80	17,—21,—	—,—	10,—21,—	14,—	12,—	35,—40,—	28,—,—
Steenschol	22,—103	68,—81,—	—,—	74,—81,—	16,60-96,—	62,—72,—	—,—	—,—
Zeehaai	21,—34,80	20,—24,—	—,—	25,—28,—	—,—	22,—,—	14,—,—	12,—,—
Hondshaai	9,40-14,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Doornhaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pieterman	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Makreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Horsmakreel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeekeeft	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schaat	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeebaars (klipvis)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Kongeraal	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schartong	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Volle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
IJle haring	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Haringshaai	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Steenholk	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Heilbot	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koolvis	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeewolf	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Pollak	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zonnevis	42,—50,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Koningsvis	142 -185	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Vlaswijting	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Zeeduivel	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Schotse schol	—,—	84,—204	—,—	135 -186	—,—	178 —,—	—,—	—,—
Zeehond	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Bot	—,—	12,—14,—	—,—	10,—14,—	—,—	16,—,—	35,—,—	40,—,—
Rode Poon (robaard)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Grauwe Poon (knorh.)	—,—	32,—35,—	—,—	—,—	—,—	25,—,—	45,—,—	40,—,—
Rode Knorhaan	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	18,—,—
Posten	5,—11,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
Langoesten (midden)	29,—64,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—
(klein)	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—	—,—

Lees "HET VISSERIJBLAD,"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 3 oktober werd aangevoerd: 1.530 kg. tong, 6 kisten tarbot en griet, 69 kisten kabeljauw, 2.110 kisten koolvis, 33 kisten schelvis, 112 kisten wijting, 50 kisten schol, 30 kisten schar, 88 kisten makreel en 52 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 19,59, grootmiddel tong 15,25, kleinmiddel tong 12,48-10,78, tong één 9,88-8,19, tong twee 8,54-7,20.

Per 40 kg.: lommen 92, leng 106-96, hake 166, ham met kop 192-124, horsmakreel 30-15, rode poon drie 42, tarbot 324-177, griet 371-204, kabeljauw één en twee 120, kabeljauw drie 104-100, kabeljauw vier 130-100, kabeljauw vijf 110-55, koolvis één en twee 120-98, koolvis drie 94-88, koolvis vier 54-47, schelvis één 124, schelvis twee 112, schelvis drie 92, schelvis vier 78-57, schol één en twee 124-110, schol drie 128-106, schol vier 96-71, wijting drie 70-40, makreel twee 48-24, schar 88-52.

De besommingen waren: KW 15 78.500, KW 123 40.000, IJM 221 15.900, VD 18 3.900, YE 25 300, IJM 18 100.

Aan de woensdagmarkt werd aangevoerd: 1.140 kg. tong, 20 kisten tarbot en griet, 306 kisten kabeljauw, 514 kisten wijting, 169 kisten schol, 106 kisten schar, 367 kisten makreel en 47 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,03, grote tong 19,90-19,79, grootmiddel tong 16,54-16,03, kleinmiddel tong 13,20-12,92, tong één 10,21-9,50, tong twee 8,60-7,92.

Per 40 kg.: tarbot 596-180, griet 325-200; kabeljauw één en twee 192, kabeljauw drie 140-112, kabeljauw vier 120-104, kabeljauw vijf 104-56, schol één en twee 118, schol drie 122-92, schol vier 84-59, wijting drie 65-34, makreel één 46-36, ma-

kreel twee 40-21,60, schar 80-40, harders 170, horsmakreel 26-15, bot 42-32, steenbolk 35-30, rode poon twee 132-90, rode poon drie 90-60.

De besommingen waren: KW 226 7000, KW 185 8500, OD 7 15.500, VD 18 2900, VD 19 10.900, IJM 20 2800, verder waren er vier Texelaars met een totale besomming van 63.000.

Aan de maandagmarkt van 9 okt. werd aangevoerd: 7940 kg. tong, 192 kisten tarbot en griet, 686 kisten kabeljauw, 540 kisten koolvis, 22 kisten schelvis, 601 kisten wijting, 1145 kisten schol, 122 kisten schar, 315 kisten makreel en 113 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg.: tarbot 17,62-15,38, grote tong 17,84-17,18, grootmiddel tong 14,88-14,51, kleinmiddel tong 10,73-10,32, tong één 8,31-7,85, tong twee 7,63-7,26.

Per 40 kg.: koolvis één 98-97, koolvis twee 108, koolvis drie 92-88, koolvis vier 69-65, tarbot 563-146, griet 320-160, hammen met kop 208-130, hake 240-160, leng 114-90, witte koolvis drie 116, bot 30, steenbolk 30-23, kabeljauw één 268, kabeljauw twee 260, kabeljauw drie 146-116, kabeljauw vier 126-112, kabeljauw vijf 124-62, schelvis twee 140, schelvis drie en vier 102-92, schol één 122-110, schol twee 118-108, schol drie 102-90, schol vier 75-61, wijting drie 82-47, makreel één 45-32, makreel twee 26-21,60, makreel drie 19,20, schar 81-30, harders 224, rode poon twee 82-80, haai 104.

De besommingen waren: KW 11 f 21.900, KW 22 f 9.600, KW 24 f 15.300, KW 25 f 25.000, KW 29 f 14.300, KW 55 f 18.900, KW 88 f 15.100, KW 113 f 3.900, KW 117 f 11.600, KW 145 f 22.100, KW 149 f 19.200, KW 152 f 16.300, KW 167 f 15.300, KW 170 f 43.900, KW 173 f 4.400, KW 189 f 14.100, KW 194 f 28.600, KW 214 f 4.700, KW 226

UW RAADGEVER IN VERZEKERINGEN

VERZEKERINGSKANTOOR MONTEYNE & VANMOERKERKE N.V.

Koningstraat 16, 8400 Oostende
Tel.: (059) 80.23.01

- * Scheepsverzekeringen
- * Transport
- * Alle andere takken

(8188V)

BELGISCHE VISSERSVAARTUIGEN VERKOPEN TE GRIMSBY

Grimsby wordt tegenwoordig door verscheidene Belgische vaartuigen bevoorrad, vooral in pladijs. Zo kregen we verleden week in Grimsby, de O.186, de O.176 en de Z.418 op dezelfde dag aan de afslag. Zij maakten er ongeveer 1.650 miljoen B. F. voor de O.186 en respectievelijk 1,2 miljoen en 900 duizend B. F. voor de O.176 "Romeo" en Z.418 "Bleu-bird". Bestond de aanvoer van de O.186 hoofdzakelijk uit pladijs, dan zette de O.176 en de Z.418 ook heel wat kabeljauw en voornamelijk gul in de markt, die alles een goede prijs kreeg.

Voor de viskopers van Grimsby is deze aanvoer door buitenlandse schepen zeer welkom, gezien het tekort aan vis door de eigen vloot. Veel bekijks had de "Brittania" van de Nederlander Klaas De boer, waarover wij het in de vorige uitgave hadden. Dit is de Nederlander die in eigen land uitgesaanneerd is en zijn schip dan maar onder Britse vlag liet inschrijven en nu terug aan de markt is op... het Britse kwotum. Een bepaald gedeelte van de redersverenigingen uit Grimsby heeft getracht dit schip te weren en men verwachtte protestacties bij het binnenlopen en aan de markt zetten van zijn vis, maar alles verliep kalm, zodat ons Klaasje nu wellicht op beide oren kan gaan slapen.

De "Brittania" maakte iets boven de 900 duizend B. F. na slechts 8 dagen op de Noordzee en dit voor een aanvoer van hoofdzakelijk pladijs. In totaal had de Brittania 440 van onze bennen, zodat het vaartuig een gemiddelde maakte van iets meer dan 2 duizend B. F. de ben.

**VIS ETEN IS
VERANTWOORD ETEN**

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende
Tel. (059) 70.77.13 - 14

(6246N-8187V)

f 11.800, SCH 256 f 2.400, WR 32 f 16.800, WR 57 f 16.800, IJM 44 f 25.500, IJM 115 f 36.500, IJM 154 f 7.400, IJM 20 f 880.

Aan de donderdagmarkt van 5 oktober werd aangevoerd: 1075 kg tong, 18 kisten tarbot en griet, 252 kisten kabeljauw, 332 kisten wijting, 2 kisten schelvis, 246 kisten schole, 87 kisten schar, 105 kisten makreel en 126 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 20,49-20,37, grote tong 19,77-19,61, grootmiddel tong 16,86-16,63, kleinmiddel tong 12,18-11,90, tong één 9,70-8,70, tong twee 8,37-7,62.

Per 40 kg.: bot 40-35, steenbolk 32-29, harders 192, tarbot 588-160, griet 326-206, kabeljauw twee 180-150, kabeljauw drie 154-130, kabeljauw vier 126-114, kabeljauw vijf 114-66, schelvis vier 72-70, schol één 140-126, schol twee 134-120, schol drie 130-96, schol vier 86-68, wijting drie 60-23, makreel één 45, makreel twee 44-21,60, schar 80-40, rode poon één 160-148, rode poon twee en drie 90-80, horsmakreel 36-34.

De besommingen waren: UK 17 19.600, UK 78 4580, UK 272 10.500, VD 18 1940, VD 19 3700, IJM 154 15.100, verder twee Texelaars en één Goedereder met totaal 40.000.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd: 9380 kg. tong, 73 kisten tarbot en griet, 1019 kisten kabeljauw, 36 kisten schelvis, 671 kisten wijting, 623 kisten schol, 119 kisten schar, 510 kisten makreel en 78 kisten diversen.

Prijzen in guldens, per 1 kg.: tarbot 19,89-18,47, grote tong 18,71-18,02, grootmiddel tong 15,68-14,81, kleinmiddel tong 10,86-10,70, tong één 8,75-8,00.

DEN HELDER

In de week van 2 tot en met 6 oktober werden in Den Helder door 71 kotters de volgende hoeveelheden vis aangevoerd: 38.841 kg. tong f 403.247,82 f 20,79-6,99, 23.869 Tarbot 145.905,10 21,02-33,30; 138.510 - Schol - 254.785,62 - 3,58-1,03; 47.870 - Kabeljauw - 84.065,86 - 4,33-1,11; 3.174 Griet - 13.904,22 - 5,72-3,50; 12.925 - Schar 16.582,31 - 1,96-0,65 - 10,235 - Wijting 10.436,97 1,50-0,94; 5.005 Bot 4.554,88 1,10-0,60 - 8,285 Poon 6.570,14 - 1,36-0,50; 1.822 Harder 6.064,84 3,71-3,00; 795 Steenbolk 637,50 0,91-0,74 655 Tong-schar 2.734,17 4,80-2,80; 990 Makreel 504,80 0,58-0,48; 65 Haai 107,50 2,43-1,00; 59 Heek 220,47, 4,36 -1,20; 254 Diversen 208,92 293,454 kg. f 950.531,12.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS

**De vissers kunnen voor hun PUNTEN hiernavolgende beschermkledij bekomen :
Een punt is ÉÉN FRANK waard !**

KNIELAARS

LAARS gevoerd met wol

DIJLAARS

HEUPLAARS

OVERALL blauw goed maat 50 tot 56
maat 58

BROEK blauw goed

VEST blauw goed maat 48 tot 56
maat 58

BROEK met borststuk maat 48 tot 56
maat 58

JUMPERS blauw goed

small en medium

large

extra-large

ZUIDWESTER (lange kap)

OLIEHEMD zonder kap
met kap

OLIESCHORT

OLIEBROEK met bretels

GUTTERS

AIRCOAT BROEKEN

broeken met bretel

maat 42 56

58 60

JUMPERS aircoat

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende, bij HAND IN
HAND ZEEBRUGGE en bij „Sailors Shop”, Kaai 13, Nieuwpoort, tel. (058) 23.54.08

(1986)



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL, 27 - 8400 OOSTENDE

Tel. (059) 70.16.89 - Telex : hunood 192.29



■
 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.

■