

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 950 FR.
3 MAANDEN 520 FR. — BUITENLAND 2.200 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDACTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30,
8400 OOSTENDE — TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44
OF BANK 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST,
8400 OOSTENDE — B.T.W. 412.522.588
VERANTW. UITGEVER : P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Verschijnt wekelijks
Nr. 11 Vrijdag 19 maart 1982

De zeevisserij en de EEG

De EEG is er om op economisch vlak orde op zaken te stellen, eerst onder de tien lidstaten die er thans deel van uitmaken, en tweedens tegenover de buitencijmacht, die men in het «jargon» van de Gemeenschap de «derde landen» pleegt te noemen

Dat lukt redelijk in een aantal sectoren van de landbouw, maar veel moeilijker in het veld van de zeevisserij. Van een echt gemeenschappelijk visserijbeleid is er nog altijd geen sprake. De verwezenlijking ervan schijnt nog niet voor morgen te zijn.

Dat de EEG er op visserijgebied niets van terecht zou gebracht hebben, zou de waarheid geweld aan doen zijn. Er zijn zeker positieve punten. Al was het maar het uitschakelen van de roofbouw door vreemde vaartuigen (hoofdzakelijk fabrieksschepen) in de gemeenschappelijke wateren. Het gevaar voor overbevissing kwam immers vooral van die kant. Naar buiten af resten er nu nog maar weinig conflicten. Af en toe is er wat gebakkelei met de Spaanse vissers of met de Noren die zich in de bilaterale akkoorden te kort gedaan voelen. EEG-schepen die de verre visserij bedrijven, ondervinden bepaalde weerstanden : zo de Duitsers die het lange tijd met Canada aan de stok gehad hebben. Wij zelf weten waar wij aan toe zijn : ons akkoord met IJsland is er een dat fataal in de tijd moet aflopen. Het feit dat België geen nieuwe IJslandsschepen meer mag bouwen, betekent «in the long run» het beëindigen van onze verre visserij.

Maar het is binnen de EEG-wateren zelf dat de knelpunten blijven bestaan. Sedert 1 januari 1979 is het de Gemeenschap die uitsluitend bevoegd is om maatregelen te treffen ter bescherming en instandhouding van de visstocks. Dit houdt in het jaarlijks vaststellen van de totaal toe te stane vangsten en de verdeling ervan onder de lidstaten. Het zijn de fameuze TAC's en de kwota, die worden vastgelegd volgens de vooruitzichten en de aanbevelingen van hen die met het wetenschappelijk onderzoek belast zijn.

Van de zijde van de vissers worden tegen deze gang van zaken nogal wat bezwaren gemaakt. Het komt hen namelijk voor dat zowel de biologen als de beleidsmensen bij de EEG die hen vaak blindelings volgen, ten onrechte behept zijn met een overdreven en ongerechtvaardigde vrees voor overbevissing en met een soort van angst psychose die achteraf door de vangsten zelf geloochenstraft wordt.

Het meest frapante voorbeeld daarvan is de haring. Uit de vrees dat de haringstapel in de Noordzee aan verregaande uitputting toe was, vaardigde de EEG in februari 1977 een algeheel vangstverbod voor Noordzeeharing uit. Op dat moment was dit mogelijk een te verantwoorde maatregel. Na enkele jaren evenwel had de haringstand zich flink hersteld en botsten de vissers met een regelmaat van een klok op grote scholen haring. Het duurde tot eind 1981 eer de EEG schoorvoetend en voor de tijd van zes maanden een eerder miniem kwantum te vangen Noordzeeharing toestond (20.000 ton). Duzend ton voor België, even weinig voor Denemarken en West-Duitsland, 2.000 ton voor Groot-Brittannië, 5.000 ton voor Frankrijk en 9.000 ton voor Nederland, de traditionele haringvangers. In de praktijk was de haring overvloedig aanwezig. De Denen alleen al visten meer dan elf keer hun kwotum op, al de anderen overschreden het hunne eveneens naar hartelust.

Dit voorbeeld toont duidelijk aan dat de Gemeenschap met de TAC's en de kwota de bal deerlijk mislaat. Ook voor rond- en platvis worden vangstbeperkingen uitgevaardigd waar geen levende ziel zich nog aan stoort. Intussen hoort men hoe langer hoe meer klachten over overbevissing of uitputting van de visstapels. De vangstvooruitzichten voor de komende jaren zijn voor de meeste vissoorten goed tot bevredigend, erkennen nu zelfs de biologen... Hopelijk zullen zij zich deze keer niet vergist hebben.

De Europese Gemeenschap staat overigens machteloos en is niet bij

machte zijn eigen voorschriften af te dwingen. De jongste TAC's en kwota hebben zelfs geen officieel karakter meer; het blijft bij vrome wensen en de schuchtere vraag aan de lidstaten in de mate van het mogelijke mee rekening te houden. Papieren maatregelen bijgevolg, zoals zovele andere beschikkingen van de EEG.

Het ontbreekt de Gemeenschap duidelijk aan de meest elementaire zin voor realiteit en gezond verstand. Van de mentaliteit van de visserman begrijpt men niets. Een visser wil vissen, terwijl men nu poogt er halve bureaukraten van te maken, bvb. door het invoeren van een berg papieren die de schipper verondersteld wordt na elke trek in te vullen en bij te houden. Tarara, zeggen onze mensen, en terecht !

De EEG verzet zich voorts tegen brandstofpremies door enkele lidstaten aan de vloot verleend. Verboden, want concurrentievervalsend, zegt de Gemeenschap. Akkoord, maar dan houdt men weer geen rekening met de realiteit van de buiten alle proporties gestegen brandstofprijzen die de exploitatie van elk visserschip in stijgende mate bedreigen en bezwaren. Nood breekt wet en het is tenslotte maar normaal dat de lidstaten proberen hun vloot een handje toe te steken in deze uiterst moeilijke omstandigheden.

Deze dagen stelt de EEG zich te weer tegen Frankrijk en Italië die brandstofpremies verleend hebben in 1981 en die er mee doorgaan. Voor 1982 hebben de Fransen de premie zelfs verdubbeld : zij bedraagt voortaan 1,5 BF per liter tegen 0,75 BF voorheen. Het zullen knappe EEG-ambtenaren moeten zijn, om dit af te pakken.

Met voldoening kunnen wij vaststellen dat ook België niet bij de pakken blijft zitten. De Belgische regering heeft inmiddels beslist dat de tijdelijke premieregeling voor de brandstofbesparing tot einde 1982 verlengd wordt.

Alvast een stap in de goede richting.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	543
	maat 56	598
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	517
	large	517
	extra-large	517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
	met kap	675
OLIESCHORT		487
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
	broeken met bretel	
	maat 42 - 54	906
	56 - 58	996
	60	1.030
JUMPERS aircoat		457

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

SCHIPPER BIL DOOR ZIJN MOTORIST "TEGEN DEK" GESLAGEN

Motorkamer was "privaat eigendom"

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart kregen de raadsleden een vrij bizarre zaak voor het boegwater geschoven. Aan boord van de Z.331 "Sonny Boy II" hebben zich inderdaad, begin januari jl., ongeregeldehandelingen voorgedaan die zelfs leidden tot een regelrechte vechtpartij tussen schipper Bil en motorist Decorte in onvervalste Far Weststijl en waarbij schipper Bil — een tengere vent — letterlijk tegen dek geslagen werd. Gelukkig was er matroos Patrick Ameye — de enige die geen schrik had van Decorte zegt schipper Bil — die de ziedende motorist kon bedwingen. In het ander geval ware het allicht van kwaad tot erger gekomen. Niettemin, voorzitter Vandercruyssen die zo vaak als mogelijk probeert begrip op te brengen voor de toch wel bijzondere toestanden in de zeevisserij, vindt de gebeurtenissen een zeer kwalijke zaak en een ontoring van het vissersberoep. "Dergelijke zaken horen niet te gebeuren onder volwassenen" zegt de voorzitter en meteen kunnen de drie getuigen die dinsdag verschenen het afstappen.

ZES MAAND PESTERIJEN

Als eerste getuige wordt schipper Bil opgeroepen; een voor de visserij enigszins verbazende verschijning. Net verzorgd, met een bijgewerkt baardje en modieus gekleed heeft Ronny Bil helemaal niks weg van de schippersfiguur. Meer een bureaucraat, zo te zien maar helemaal geen imposante vissersfiguur. Niettemin, schipper Bil kan een bovenstebeste bevelvoerder zijn.

Het begon allemaal vóór de reis kon aanvangen. Men kon niet afvaren op de voorziene dag omdat de werken aan boord tot 's avonds laat waren uitgelopen. Door het tij moest men dus wachten tot 's anderendaags. Schipper Bil gaf dus opdracht aan de bemanning om 's morgens om 8 u. aan boord te zijn; motorist Decorte moest zorgen dat de motor toen draaide maar... vader en zoon Ameye kwamen om kwart over acht opdagen en motorist Decorte arriveerde pas om kwart voor negen. Helemaal niet bevorderlijk dus voor een reeds gespannen toestand aan boord. Maar kom, er werd afgevaaren en ook gevist. Het moet de tiende of de elfde dag na afvaren geweest zijn dat de rellen voor goed losbraken. Schipper Bil riep toen vanop de scheepsbrug dat de loospoort moest dichtgezet worden; dat gebeurde ook maar Decorte trad toen al provocant op door de loospoort weer open te zetten. Weer riep schipper Bil dat de loospoort moest gedicht worden maar Decorte negeerde die opdracht tot uiteindelijk vader Ameye (Werner) het zaakje ging klaren. Toen schoot Decorte echter in een franse coleire en gooide een visstok naar de ruit waar schipper Bil het hoofd had doorgestoken. Hij miste echter zijn doel maar daarmee was Decorte geenszins bedaad. Hij spurtte naar de scheepsbrug en pakte zijn schipper dermate aan — vuistslagen met de guthandschoen aan — dat deze, bloedend uit neus en mond, letterlijk "tegen dek" ging. Schipper Bil verwittigde Decorte nog dat

hij "niets moest doen wat hij later zou beklagen" maar dat was allemaal niet gebaat. Volgens schipper Bil kreeg hij wel dertig vuistslagen. Het was toen dat Patrick Ameye tussenbeide kwam en de woedende Decorte kon wegtrekken van schipper Bil.

Na verzorging werd besloten de reis te stoppen en koers te zetten naar de thuishaven. Decorte mocht geen wacht meer lopen en moest zich alleen nog bekommeren om de motor. Voor de rest bleef hij benedendeks. Dat was echter nog niet het einde van de ellende want toen de "Sonny Boy II" in de Zeebrugse thuishaven afmeerde ontstond een nieuw gevecht. Daarover weer schipper Bil:

— Op een gegeven moment kwam Decorte in het kombuis recht op mij af; ik kreeg een lichte duw en hij trapte op mijn voet. Ik voelde mij toen weer bedreigd en ja, toen heb ik hem maar een oplawaai gegeven van opgekropte woede. Weer ontstond een gevecht en ik werd in de deuropening van het logiest geslingerd. Lange tijd na de feiten heb ik toen gevreesd voor repraillies van Decorte — het was zijn laatste reis — t.a.v. mij of mijn familie. Motorist Decorte was een zeer opvliegend man die zich vooral heer en meester voelde in zijn motorkamer. Niemand mocht zich met de motor bemoeien en toen ik toch eens controle deed of alles naar wens verliep nam hij mij dat zeer kwalijk. Er werd, aan de ingang van de motorkamer, zelfs een bordje "Privaat" aangebracht waarmee Decorte duidelijke intenties liet blijken.

NIETS GEZIEN ZEGGEN ANDERE GETUIGEN

Vervolgens werden vader en zoon Ameye gehoord in deze onoverkwikkelijke zaak. Eerst kwam vader Ameye aan bod maar die weet zich bitter weinig te herinneren; misschien om zelf niet in de knoei te geraken; misschien ook om Decorte te beschermen. Vertelt Ameye Werner:

— Ik heb van al die rellen bitter weinig gezien. Ik weet zelfs niet indien Decorte werkelijk met die visstok gegooid heeft naar de schipper. Die heeft mij dat achteraf wel verteld. Die vechtpartij? Ik weet daar ook niet zo veel over te vertellen. Het was geen te goed weer en ik had mijn zuidwester op. Dan hoor je veel minder. Toen men mij zegde dat er gevochten werd heb ik mijn zoon Patrick er op af gestuurd om de gemoederen te bedaren. Ik heb inderdaad gezegd: ga ze maar scheiden want anders kan hij hem wel dood slaan. Ik ben later ook nog op de brug gekomen en ik zag toen de schipper op de grond liggen met kneuzingen in het gelaat. Ik ben nadien op de brug gebleven om de uitkijk te houden omdat het vaartuig op de automatic pilot vaarde, aldus Werner Ameye die dus bewust van kromme haas gebaat en dat kost hem toch een opmerking van de Raad.

Vervolgens is het de beurt aan zoon Patrick Ameye die de vechtenden scheidde. Het relaas van getuige kan als volgt samengevat worden:

— Ik heb het eigenlijk gevecht ook niet gezien maar ik werd er wel opmerkzaam op gemaakt dat er iets aan het gebeuren was. Ik ben op verzoek van mijn vader naar de brug gelopen en ik zag daar schipper Bil staan die zijn gelaat met beide handen beschermd. Hij bloedde uit neus en mond. Ik heb Decorte toen weggetrokken maar die kon nog met de vlakke hand een laatste slag toedienen aan de schipper. Ik heb evenmin gezien dat Decorte met een visstok heeft gegooid maar ik heb de sporen op de scheepsbrug gezien waar de visstok op terecht kwam. De schipper vertelde mij trouwens achteraf dat Decorte inderdaad met die visstok had gegooid. Van de rellen die nadien uitbraken bij aankomst in de thuishaven weet ik evenmin iets te vertellen. Ik had mijn panger uitgehaald en bevond mij op dek; ik heb er nadien wel horen over vertellen, aldus Patrick Ameye.

Nadien greep nog een konfrontatie plaats tussen schipper Bil en de beide Ameyes maar dat bracht weinig nieuwe elementen aan het licht. In

ONTVANGKANTOOR DER DOMEINEN

Sint Janstraat 8, 8000 BRUGGE

Op woensdag 24 maart 1982, te 14u30 in het „Hotel de Londres“, 't Zand 15, opening van de gesloten aanbiedingen voor de openbare verkoping van:

- 16 legervoertuigen, Mercedes Benz, Triumph, Opel Record, Renault en Volkswagen, staande bij de Zeemacht te Lombardsijde, Militair Kamp verdeeld in 16 loten.
- 1 personenwagen LADA 1500, oranje kleur, bouwjaar niet gekend, km. stand 50.280, sleutels en boorddocumenten ontbreken. Auto nog in goede staat, staande in de bergplaats Rechtbank 1e Aanleg Brugge, Dreef ter Panne.
- 3 af te breken houten schoolpaviljoenen — 1 A.P.R. en 2, 2 AV Firma DECOENE met alle nutsvoorzieningen. (verdeeld in 3 loten), staande in de Rijksbasisschool, Varsenestraat te Jabbeke.

Kosten: 5 fr. p.h. voor de autovoertuigen en 20 fr. p.h. voor de schoolpaviljoenen.

Voor alle verdere inlichtingen en voorwaarden, vraag kosteloos kohier van lasten en voorwaarden aan voormeld kantoor. Tel. (050)331750.

(8814V)

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

een volgende zitting zal de Raad het onderzoek voortzetten met een onderhoor van Decorte.

SCHIPPER GESTIKT AAN BOORD VAN TRILER

Na deze, bijna eindeloze onderhoren, kreeg de Raad een uitermate droevige zaak te behandelen. Met name het overlijden van schipper-eigenaar Marcel Degroote van de Z.569 "Blauwvoet" ingevolge gasverstikking. Vooral voor raadslid Theophiel Degroote erg pijnlijke momenten omdat het slachtoffer zijn zoon was. Theophiel Degroote volgde van in de zaal de onderhoren en gedroeg zich hierbij erg waardig met tussendoor het meevoelende knikje van voorzitter Vandercruyssen.

De feiten deden zich voor, eind januari van vorig jaar, toen de Z.569 "Blauwvoet" op terugreis was naar de thuishaven. Het was het gebruik dat de bemanning zich om beurt ging wassen in het kombuis. Schipper Degroote gaf nog enkele laatste raadgevingen op de scheepsbrug, bleef nog even praten met scheepsjongen Couhysder Stefaan, en begaf zich toen naar het kombuis. Toen de schipper abnormaal lang wegbleef ging de scheepsjongen een eerste keer kijken. Hij klopte op de deur, hoorde wel lopend water maar kreeg geen antwoord. Toen hij een tweede keer ging aankloppen en weer geen respons kreeg duwde hij de deur open en vond schipper Degroote, liggend op de grond met het gelaat gedraaid in de richting van het achterschip. Onmiddellijk werden de overige opvarenden gealarmeerd. De schipper ademde nog maar er werd wel vastgesteld dat beide patrijspoorten dicht waren en dat de gasbrander afgesloten was. Schipper Degroote werd nog per helikopter overgebracht naar het ziekenhuis te Brugge maar overleed ingevolge verstikking.

Aan de hand van de gasbrander, die als bewijsmateriaal diende voor de Raad, werd geïmagineerd de vinden in deze droeve zaak. Eerst werd motorist Freddy Slabbinck gehoord en die weet te vertellen dat ook hij, enkele tijd vóór het ongeval, onwel was geworden aan boord toen hij langere tijd in de motorkamer had verbleven. Vastgesteld werd dat de gasleiding boven het brughuis was afgebroken ingevolge stormweer en dat werd verholpen door het aanbrengen van een soepele leiding via de luchtkoker van het kombuis naar beneden. Het kan dus best dat CO-gas is ontstaan door een slechte verbranding. De Raad laat tevens verstaan dat dit gas kleur- en reukloos is en dus zeer gevaarlijk. Men onderhoort ook scheepsjongen Couhysder Stefaan die de ongelukkige schipper aantrof en die bevestigt dat hij tot twee keer toe naar het kombuis ging; tot hij de bewusteloze schipper aantrof. Ook hij herhaalt dat de beide patrijspoorten dicht waren en dat de gasbrander was afgesloten. De Raad komt tot de konklusie dat het ongeval te wijten is aan een samenloop van omstandigheden.

Te koop aangeboden: Geheel gereviseerde, 6 trommelige, elektrisch aangedreven, van der Giessen, PNEUMATISCH BE-DIENDE VISLIER. Geheel compleet, incl. bijbehorende elektromotoren 120 pk. Bouwjaar 1972.

Informatie hieromtrent bij A. Hoekman BV, Klifkade 15, URK, Nederland, tel. 05277 1341, telexnr. 42618.

(8803V)

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

Tijdens de visserij bemerkte de bemanning van de Z.27 «Mercurius» een drijvende container in positie 51°58'N — 2°42'E. Onmiddellijk werden de visboelen gewonden en koers gezet naar de container. Volgens een aantekening was de container afkomstig van Saoedi-Arabië. Aan de hand van een scheur in de wand werd vastgesteld dat de container springstof bevatte. Men trad in verbinding met Oostenderadio die op zijn beurt contact nam met Engeland en Nederland. De schipper kreeg opdracht in de buurt van de container te blijven. Een paar maal werd tegen de container aangestoten en omdat schipper Claeys het zaakje niet vertrouwde werd ongeveer 1 mijl weg gestoomd. Kort daarop kwamen vaartuigen van de Nederlandse Marine ter plaatse die zich verder om de container hebben bekommerd.

**

Op de visgronden werd de schipper van de N.575 opgeroepen door de N.551. Dit laatste vaartuig had motorpech gekregen en vroeg om opgesleept te worden naar Nieuwpoort. De sleep verliep zonder verdere moeilijkheden.

**

Eerder had de N.551 ook al met pech af te rekenen gehad. Er werd vastgesteld dat de sterkte van de elektrische stroom verminderde. Bij nazicht werd in de motorkamer vastgesteld dat de waterleidingsbuis waarop de waterlans wordt gekoppeld, gearbsten was. Het uitsluitende water was terechtgekomen op de aandrijfriem van de dynamo en door het slijpen van de riem werd geen voldoende stroomsterkte opgewekt. Toch slaagde men erin op eigen

krachten de haven van Nieuwpoort aan te doen.

**

Bij het winden van de netten aan boord van de Z.564 is de inschakelaar van de grote trommel aan stuurboordzijde gebroken. Nadat de boelen in veiligheid waren gebracht werd koers gezet naar Zeebrugge.

**

De jongste reis van de Z.34 is vrij turbulent verlopen. Eerst geraakte het deccatoestel onklaar waardoor men Brixham moest binnenlopen voor reparaties. Nadien, tijdens de visserij, werd een ruk op de stuurboordboel gevoeld waardoor de veiligheid van de stuurboordbok brak. Dit keer moest men Newlyn binnenlopen voor herstelling. Daar kwam de lokale politie aan boord en werd stuurman Coopman Noël opgeleid, verdacht van roofval op een persoon in de nacht van 2 op 3 maart. Het vaartuig kreeg verbod om uit te varen. Steeds in Newlyn viel schipper Vansteene Valère dan nog als slachtoffer van een arbeidsongeval bij de herstellingswerken aan de veiligheid. Hierbij liep de schipper kneuzingen op aan voorarm en hand. De verwondingen werden aan boord verzorgd. Nadien begaf de schipper zich naar het politiekantoor waar hij zich vergewiste wat er met stuurman Coopman was gebeurd. Deze had de feiten bekend en werd gevangen gezet. Steeds in Newlyn werd de schipper dan nog verzocht enkele opgeviste wrakstukken van de gezonken Z.180 «Tornado» aan boord te nemen en over te brengen naar Oostende.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
Ø (059) 32 16 76

Bal Oudleerlingen Koninklijk Werk Ibis

Op zaterdag 27 maart a.s. organiseert de Oudleerlingenbond en Vriendenkring van het Koninklijk Werk Ibis een groot bal ten voordele van het Sociaal Fonds. Bedoeld bal gaat door in het Oostendse Feestpaleis met aanvang om 20 uur. Aanleiding voor dit bal is het tienjarig bestaan van de Oudleerlingenbond en Vriendenkring.

MEDEDELING VOOR KANDIDAAT SCHIPPERS

De directie van de Rijksvisserijschool Knokke-Heist deelt mee dat de eerstvolgende cursus ter voorbereiding tot het examen van "SCHIPPERS TER KUSTVISSERIJ" start op maandag 19 april 1982.

De kandidaten moeten lichamelijk geschikt zijn en 45 maanden scheepsdienst rechtvaardigen, waarvan ten minste 21 ter zeevisserij.

Belangstellenden worden verzocht zich vóór 2 april op school, Kursaalstraat 55, aan te melden, voorzien van hun zeemansboekje. Zij moeten er bovendien voor zorgen tijdig afgemondert te zijn teneinde bij de R.V.A. een herscholingscontract te kunnen aanvragen, zodanig dat de lessen op de gestelde dag kunnen aanvangen.

Z.89 "SANDRA" TE WATER GELATEN



Op de scheepswerven Degraeve R. te Zeebrugge werd zopas een nieuwe treiler te water gelaten. Het gaat om de stalen eenheid Z.89 «Sandra» die aldaar in aanbouw is voor rekening van de rederij Vandenbroucke-Schiltz die trouwens reeds de exploitanten zijn van een ander vissersvaartuig. De «Sandra» is het eenenzestigste vaartuig dat op de voornoemde scheepswerven wordt gebouwd. Het voorgaande vaartuig was de Z.60 en dat werd toen gekoppeld aan het nummer «zestig» omdat het uitgerekend het zestigste vaartuig betrof dat door de Scheepswerven Degraeve werd gebouwd. De «Sandra» is een stalen bokkentreiler met een lengte van 34 meter en een breedte van 7 meter. Het vaartuig is vooral uitgerust voor de tongvisserij. Binnen een drietal maanden wordt de inbedrijfname verwacht. Ondertussen aan de rederij Vandenbroecke-Schiltz onze hartelijke gelukwensen. Bovenstaand de klassieke foto die bij een stapelloop genomen wordt met o.a. de reders, de scheepsbouwer en het personeel van de bouwende werf.

GEWONDE VISSER PER HELICOPTER NAAR ZIEKENHUIS OVERGEBRACHT

Tijdens de kustvisserij heeft zich aan boord van de N.788 «Moed en Vertrouwen» van reder André Calcoen een vrij ernstig arbeidsongeval voorgedaan. Tijdens het winden van de kuil werd matroos Frans Vandabeele met de vingers gegrepen in de vislier en vooraleer deze kon gestopt worden werd de ongelukkige visser reeds deerlijk toetgetakeld. In de schouder en de arm werden verscheidene breuken vastgesteld. Via Oostenderadio werd de hulp ingeroepen van een heliporter die met een dokter aan boord naar de treiler vloog. Eerst werd het slachtoffer naar Veurne overgebracht maar gezien de ernst van de letsels werd Frans Vandabeele nadien naar het AZ-ziekenhuis van Brugge gemuteerd. Zondag werd meerder uren geopereerd en waar men aanvankelijk vreesde voor een amputatie van de arm blijkt dat nu gelukkig niet nodig. Frans Vandabeele werd in het verleden trouwens niet gespaard door arbeidsongevallen. Tijdens de visserij verloor hij, nu al meerdere jaren geleden, een oog en vorig jaar, tijdens de spanvisserij, liep hij vrij erge ribkneuzingen op.

NOTARIELE AANKONDIGINGEN

Kantoor van Notaris
Paul van Tieghem de Ten BERGHE
te Oostende, Leon Spilliaertstraat 18
Tel. (059) 70.13.74

Op DINSdag 30 MAART 1982 om 15 u. in de
Conferentiezaal van het Stadhuis te Oostende

DEFINITIEVE TOESLAG NA OPBOD VAN : WOONHUIS

te Oostende, Eduard Hammanstraat 52
Oppervl. : 82 m² - kadastraal inkom. : 17.100 fr.
Omvattende : gelijkvloers en twee verdiepingen
Verminderde kosten mogelijk bij eerste koop
Bezoek : elke zaterdag tussen 14 en 16 uur.
NA OPBOD GEBRACHT OP : 580.000 fr.

(8815V)

CORNELIS GOES IS NIET MEER

Onlangs is op 73-jarige leeftijd de heer Cornelis Goes in het H. Serruysziekenhuis overleden.

Cornelis is gans zijn leven met de visserij nauw verwant geweest. Hij begon al aan zijn 14e jaar. Toen hij zijn ouders verloor en bij Frans Vigne, die ploegbaas was bij de "Oostendsche Rederij", opgevoed werd.

Eerst als loopjongen in de vismijn en later als vislosser, beroep dat hij uitoefende tot zijn 65 jaar.

Zijn heengaan heeft toch menigeen verrast omdat hij zeer goed gekend was.

Aan zijn vrouw en familie biedt het Visserijblad haar innige deelneming aan.

VOORDRACHT IN VERBAND MET MODERNE NAVIGATIE- APPARATEN

Onder de titel : «Moderne Elektronische Navigatie-apparaten voor de Visserij» richt de Vriendenkring van de Vrije Visserijschool Paster Pype, Oostende, met de zeer gewaardeerde medewerking van de maatschappij SAIT, onder de leiding van de heer J. Decroos, een voorlichtingsavond in.

Deze gaat door in de projectiezaal, Stuverstraat 108, Oostende, op vrijdag 2 april om 19 uur. Gezien de duur van het gebeuren — met o.a. films en apparaten — moet het uur van begin gerespecteerd worden.

Het is duidelijk dat het probleem moderne navigatie zich niet uitsluitend beperkt tot de visserij. Ook belangstellenden uit de handelsvaart, baggerbedrijf, pleziervaart, sleepvaart, e.d. worden eveneens verwacht.

Volgende toestellen zullen te zien zijn :

V H F laatste verwezenlijkingen
A P Navigator in werking
Furuno - Satellite navigator
Furuno - Facsimil Receiver (weerkaarten en voorspelling).

Besproken wordt :
Furuno - Radar kleuren
Radar Simulator

Furuno - Echometers
Digital Depth Indicator
Echo sounder interference dejector
Echo sounder model F E 881

Furuno - Plotters
Course plotter
Video plotter

Furuno - Net-Recorder model F N R 700 M
Net-Recorder
Model F N R 200/400 M

Furuno - Sonars
Modellen F S S 75 B
10 P P I F H 106 A — F S S 328
C S 50 — F H 106 — H 107 A
en C S 10.

Nationaal zwemtornooi voor Visserijscholen

RIKSVISSERISCHOOLO HEIST WINT WISSELBEKER "FRANS PUYSTIENS"

Woensdag jl. werd in het prachtig sportkompleks "Ter Polder" te Bredene de zesde uitgave van het nationaal zwemtornooi voor visserijscholen verzwoomen. Dit is een organisatie van de Oudleerlingenbond van het KW Ibis-afdeling Bredene. In feite een tornooi met internationale alures want ook de Zeeuwse School voor Zeevisvaart uit Vlissingen had zich gemeld. In totaal waren 219 zwemmers, netjes uitgesmeerd over zes scholen, ingeschreven en het is andermaal een erg bevochten tornooi geworden, dit in aanwezigheid van de diverse schooldirecties en het gemeentebestuur van Bredene.

De Wisselbeker "Frans Puystiens" werd dit jaar gewonnen door de Rijkvisserijschool uit Knokke-Heist. Nu is het zo dat een deelnemende school dit pronkstuk drie keer naeen moet winnen om definitief houder te worden. Daarin lukte reeds de Stedelijke Visserijschool "John Bauwens" uit Oostende en voor de tweede uitgave hebben de Vrije Visserijschool van Nieuwpoort (vorig jaar) en de Rijkvisserijschool van Knokke-Heist (dit jaar) op hun naam staan.

Zes scholen hebben dus deelgenomen en voor de hieronderstaande uitslagen (slechts de eerste tien) werden volgende afkortingen gebruikt :

Zeeuwse School voor Zeevisvaart Vlissingen : VL

Vrije Visserijschool Nieuwpoort : N

Stedelijke Visserijschool John Bauwens : JB

K.W. Ibis : Ibis

Rijkvisserijschool Knokke-Heist : H

Vrije Visserijschool Paster Pype : PP

Hieronder dan de uitslagen :

Wisselbeker Frans Puystiens

- 1 Rijkvisserijschool Heist - 2.28.4
- 2 KW Ibis - 2.33.4
- 3 Zeeuwse school voor zeevaart Vlissingen - 2.40.7
- 4 Vrije Visserijschool Paster Pype - Oostende - 2.46.0
- 5 Vrije Visserijschool - Nieuwpoort - 2.48.3
- 6 Sted. Visserijschool "John Bauwens" - 2.59.2

Categorie 1969

- 1 Jacky Grootjans (VC)
- 2 Wim Deblauwe (N)
- 3 Leo Maljers (VI)
- 4 Pascal Van Billemont (JB)
- 5 Luc Vandenberghe (Ibis)
- 6 Wim Dekempe (Ibis)
- 7 Alain Derycke (Ibis)
- 8 Mario Germonprez (N)
- 9 Serge Landuyt (H)
- Patrick Wyckmans (H)

Categorie 1968

- 1 Bart Vande Castele (N)
- 2 Jaap Geluk (VI)
- 3 Peter Belis (N)
- 4 Petro Pappé (H)
- 5 Rudy Wintein (H)
- 6 Joël Vandenberghe (Ibis)
- 7 Gino Vanacker (PP)
- 8 Stefaan Viley (Ibis)
- 9 Jimmy Smets (Ibis)
- 10 Centino Faasse (VI)

Categorie 1967

- 1 Igor Byl (H)
- 2 Leo Denoojer (VI)
- 3 Stefaan Vanhaecke (H)
- 4 Gino Moeyaert (PP)
- 5 Robert Bens (H)
- 6 Peter Deruder (Ibis)
- 7 Mario Hoste (PP)
- 8 Dirk Lust (PP)
- 9 Marc Vermeersch (JB)
- 10 Curt Talifre (PP)

Categorie 1966

- 1 Paul Drossart (H)
- 2 Henri Mook Hook (VI)
- 3 Jaak Paardekoper (VI)
- 4 John Vandenberghe (Ibis)
- 5 Mario Depaap (H)
- 6 Peter Deduytsche (H)
- 7 Dany Calus (Ibis)
- 8 Paul Ardaen (PP)
- 9 Patrick Decoo (JB)
- 10 John Derudder (Ibis)

Categorie 1965 en ouder

- 1 Patrick Bovenestier (JB)
- 2 Patrick Van Welden (H)
- 3 Erik Decock (PP)
- 4 Rik Vereecke (JB)
- 5 Didier Pauwels (JB)
- 6 Franky Doooms (JB)
- 7 Luc Devoogt (H)
- 8 Sammy Proot (H)
- Wim Dewulf (H)
- 10 Ives Vanoverschelde (PP)



De ploeg van de Rijkvisserijschool
Knokke-Heist



Het team van de Ibis

Nationaal zwemtornooi voor Visserijscholen

RIJKSVISSERISCHOOLO HEIST WINT WISSELBEKER "FRANS PUYSTIENS"



De ploeg van de Vrije Visserijschool
«Paster Pype» uit Oostende



De formatie van de
Stedelijke Visserijschool
«John Bauwens» uit Oostende



De knappe zwemmers van de
Vrije Visserijschool uit Nieuwpoort

Zeerechtconferentie : Verenigde Staten krijgen het te verduren

Zoals we vroeger reeds hebben medegedeeld had de regering van Reagan de positie van de Verenigde Staten duidelijk strak verhard tegenover deze van de ontwikkelingslanden. Was een oplossing onder de Carter-regering min of meer in het zicht, dan is deze oplossing reeds meer dan een jaar terug op de helling gezet.

De voorzitter van de groep van de 77 ontwikkelingslanden zegt dat elke regeling op basis van de verstrakte houding van de Verenigde Staten onaanvaardbaar zou zijn voor de ontwikkelingslanden en in elk van haar delen en uitvoeringen zou betwist worden. Ook de vertegenwoordiger van de Sovjet-Unie verweet de Verenigde Staten ter zake een obstructiepolitiek te voeren en er de schuld van te zijn dat men eerder in een voorgaande sessie niet tot een

eindoplossing kwam en ook nu de vooruitzichten voor de nieuwe zitting niet hoopgevend zijn.

De Verenigde Staten wensen nu weinig mogelijk beslissingsbevoegdheid en medezeggenschap te geven aan de ontwikkelingslanden omdat de kapitalen en de techniek, door de industriële mogelijkheden geleverd worden. De Verenigde Staten zouden ook graag starten met de uitbating van de zeebodemrijdommen, waarvan echter het principe aanvaard is geworden dat deze van de hoge zee tot alle Staten behoren. Ook volgens de Chinese afgevaardigde heeft de Verenigde Staten een jaar lang de werkzaamheden van de conferentie vertraagd, maar zou, volgens dezelfde afgevaardigde dit land zich nu toch zijn soepeler gaan opstellen.

De ontwikkelingslanden hebben in elk geval reeds bedreigd desnoods zonder de Verenigde Staten tot een Internationale Zeerechtconferentie overeen te komen. Ook de voorzitter van

deze elfde zitting noemde de kloof tussen, vooral de Verenigde Staten en de ontwikkelingslanden, buitengewoon groot en de standpunten ver uit elkaar liggend. In elk geval is deze elfde sessie van de Internationale Zeerechtconferentie, die in 1974 gestart is, onder geen bijzonder gelukkig gesternte van start gegaan.

Te koop: MOTORTRAWLER «URANUS», ex. Z.581, in perfecte staat, volledig gezandstraald en gemetaliseerd, gereed voor visserij, uitgenomen vistuig. Prijs: 135 duizend gulden. Voorwaarden zich wenden A. Hoekman, Klifkade 15, 8320 AA Urk (Holland).

MOTORVISKOTTER BU 152, gebouwd als houten viskotter in Duitsland met stalen spanten, waarvan het hout is afgedaan en rondom geheel opnieuw met staal beplaat. Prijs 120 duizend gulden. Zelfde adres. (8904V)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Na de paar weken waarin wat meer vis gebracht werd dan gewoonlijk, moesten we het tijdens de afgelopen week stellen met het minimum. Er werd één IJslandse vangst aangevoerd, dat betekende zowat 850 bennen vis in de afslag. Meest schelvis en kabeljauw, erg weinig rode zeebaars en leng. Deze laatste soorten waren dan ook erg duur. Rode zeebaars liep op tot 72 fr en voor blauwe leng werd tot 80 fr het kg betaald. Schelvis ging toch ook heel wat duurder weg dan verleden week. Men betaalde er tussen 46 en 54 fr het kg voor. Weinig prijsverschil tussen de verschillende sorteringen dit keer. Dit wegens het gebrek aan andere filetsorten waardoor men nu ook schelvis moest gebruiken om aan filets te geraken. De opbrengst viel ook nogal mee en bedroeg 2,1 miljoen.

Van het Kanaal was armoe troef dit keer. Een paar vangsten slechts op de maandagmarkt. Voor alle soorten werden flinke prijzen betaald. Toch moest tong er aan geloven want voor sommige sorteringen werd tot 70 fr het kg minder betaald maandag bij vrijdag. De tongprijs lag toch nog tussen 210 en 400 fr met driekwartsortering als duurste. Dinsdag werd voor tong van de kustvisserij nog minder gegeven, de slips vielen toen terug tot 180 fr het kg. Dit wegens de nogal grote aanvoer in andere havens. Tarbot is wel duur gebleven en kreeg ook weer tot een stuk in de 500 fr het kg. Griet noteerde ook nog tot bij de 300 fr en voor staartvis werd tussen 110 en 280 fr betaald. Rog is er praktisch niet geweest, vandaar dat ook katrog en andere kleine rog tot 45 fr haalde. Vlaswijting liep op tot 78 fr en voor schol werd tussen 20 en 55 fr genoteerd.

De Westschepen moesten het weer in hoofdzaak hebben van de wijting. Die kreeg vooral maandag hoge prijzen toen grote sortering tot 52 fr kreeg en kleine tot 40 fr opliep. Dinsdag lagen die prijzen aanvankelijk op 32 en 23 fr om nadien toch weer op te lopen tot 29 en 39 fr.

De haringvissers hebben het alleen aan de minder goede weersomstandigheden te wijten dat ze geen superweek konden noteren. Er werden inderdaad opnieuw vangsten gebracht die in de 900 bennen bedroegen. De prijs bleef toch goed en lag rond de 16 fr. Zodoende kon in de paar dagen dat men kon, vissen, toch nog een voldoende opbrengst bereikt. De kustvisserij zoekt het momenteel in de tong die wel iets vroeger te voorschijn komt dan verleden jaar. Dank zij de goede prijzen kon er iets verdiend worden. Ook hier was het weer spelbreker.

dag.	vis	tong	fr.
VRIJDAG 12 MAART 1982			
WEST			
Z.723	4	65	885
N.708	8	305	555.909
KANAAL			
O.303		80	2080
O.127		50	2435
KUST			
O.141/369	1	684	516.076
O.123/306	1	756	566.912
MAANDAG 15 MAART 1982			
IJSLAND			
O.81	18	840	2.112.030

KANAAL				
Z.183	18	285	4200	2.197.186
Z.499	18	115	2280	1.156.972
WEST				
N.45	8	280		642.286
KUST				
O.141/369	1	949		688.614
O.123/306	1	942		703.294

DINSDAG 16 MAART 1982				
WEST				
N.752	9	215		371.900
O.299	10	233		422.340
O.26	9	315		587.450

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kgr op 15 maart 82

Grote schelvis	49,60/	52,00
Mid. schelvis	45,60/	49,80
Kleine schelvis	48,20/	49,60
Kabeljauw	49,60/	53,00
Gul	45,40/	49,40
Wijting		
Schaat		
Zeebaars	69,00/	72,00
Witte leng	66,00/	
Blauwe leng	79,00/	
Schartong	45,60/	60,00
Heilbot	190,00/	250,00
Koolvis	51,60/	52,20
Hondstong		
Zeewolf		
Staart	259,00/	

Verwachtingen

VRIJDAG 19 MAART	
KANAAL : O.33 (100 vis - 2500 tong).	
MAANDAG 22 MAART	
KANAAL : O.114 - O.518 - Z.502 - O.134 - N.719	
O.206 - O.274	
WEST : N.709 - O.35 - O.279	
DINSDAG 23 MAART	
KANAAL : N.36	
WEST : Z.483 - Z.72	
MONKEY BANK : O.285	
WOENSDAG 24 MAART	
WEST : Z.38	

ZEEBRUGGE

	tong	vis	dag.	fr.
DONDERDAG 11 MAART 1982				
Z.408 W	1500	80	12	737.360
Z.53 W	2500	250	13	1.471.370
Z.43 Wn	2000	250	13	1.415.760
Z.525 W	100	20	3	314.180
Z.300 W	400	25	5	300.350
Z.181 KRP		80	6	352.290
Z.128 KRP		180	12	563.430
				5.154.740

VRIJDAG 12 MAART 1982				
Z.44 W	2000	250	14	1.423.610
Z.126 KN	1500	130	14	1.460.790
Z.462 KN	1800	180	14	1.427.420
				4.311.820

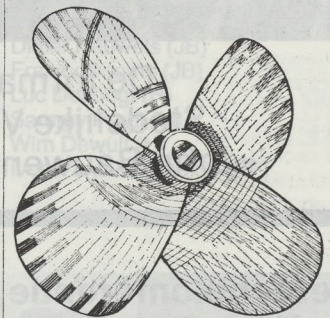
MAANDAG 15 MAART 1982				
Z.484 KN	2000	120	19	897.530
Z.189 KN	2200	150	17	950.010
Z.176 KN	2200	130	17	941.570
Z.424 KN	1600	170	17	951.520
Z.331 KN	1500	190	18	1.415.695
Z.200 KN	3000	260	17	1.808.637
Z.98 KN	2800	360	18	2.390.564
Z.47 KN	2500	240	18	2.027.300
Z.506 KN	2500	240	18	1.691.033
				13.073.929


DINSDAG 16 MAART 1982				
Z.41 W		80	9	210.380
B.5 KN	3500	340	19	2.219.410
O.231 KN	3500	330	19	2.467.410
Z.196 W	1400	150	10	1.028.720
Z.519 KN	2700	195	18	1.859.330
Z.30 KN	3000	240	19	2.154.090
Z.324 KN	3800	330	18	1.642.715
				11.582.055

 **VANVOORDEN GROEP**

Betrouwbaarheid staat voorop..!

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



 **VORDAP**

Van Voorden Zaltbommel b.v.

Tel.: 00-31-4180-2654
Postbus 67
5300 AB Zaltbommel
Nederland
Telex 50140

Vertegenwoordiger België

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

**Reparatie
Van Voorden België**

Scheepswerf van
Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7
Rupelmonde
Tel.: 031-742051

WOENSDAG 17 MAART 1982

Z.569 KRP	100	12	301.960
Z.92 KN	3000	325	1.967.060
Z.14 KN	3000	320	2.371.711
Z.576 KN	2500	220	1.762.140
Z.99 KN	3500	400	1.920.560
Z.307 KRP	200	105	445.555
Z.289 W	1800	360	1.881.360
			10.750.346

NIEUWPOORT**VRIJDAG 12 MAART 1982**

VIS			
N.590	539 kg.		19.719 fr.
N.723	977 kg.		38.452 fr.
N.470	980 kg.		58.383 fr.
N.15	7.001 kg.		696.748 fr.

GARNAAL
Nihil

Eén bokkennisser loste ongeveer 1.400 kg. tong en 100 bennen vis op de vrijdagmarkt. Eveneens losten drie vaartuigen van de West hun slechte weervangst. Tong nr. 1 werd tegen 235 à 254 fr./kg. betaald en tong nr. 2 tegen 360 à 366 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 446 à 450 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 345 à 368 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 322 à 330 fr./kg. en kleine tong 210 à 218 fr./kg. Grote tarbot haalde 480 à 518 fr./kg., middenslag tarbot 300 à 460 fr./kg. en griet 222 à 324 fr./kg. Voor tong nr. 3 en voor grote tarbot werd de recordprijs genoteerd, respectievelijk 450 fr./kg. en 518 fr./kg. Staartvis kwam 290 à 307 fr./kg. en tongschar 110 à 140 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1850 à 2250 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 1850 à 2250 fr. de ben en visjes tegen 1000 à 1250 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 4000 à 4500 fr. de ben gehaald en voor gul 2700 à 3750 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 1800 tot 1900 fr. de ben en kleine wijting aan 1200 tot 1300 fr. de ben. Grote zandschar noteerde men aan 1900 tot 2250 fr. de ben en kleine zandschar aan 1600 tot 1750 fr. de ben. Voor rog werd een lonende prijsnotering neergepend. Moerrog kwam 4250 à 4500 fr. de ben als marktwaarde, tilten 4000 à 4250 fr. de ben en schepstaarten 3750 à 4000 fr. de ben. De markt kende een vlot verloop gekenmerkt door topprijzen voor tong en variatie.

MAANDAG 15 MAART 1982

VIS			
N.597	13.683 kg.		486.358 fr.
N.575	315 kg.		52.717 fr.
N.88	315 kg.		73.288 fr.
N.349	52 kg.		15.456 fr.
N.22	298 kg.		78.848 fr.
N.211	168 kg.		36.577 fr.
N.551	691 kg.		45.815 fr.
N.346	575 kg.		23.870 fr.

GARNAAL

N.782	161 kg.		26.863 fr.
-------	---------	--	------------

Twee vaartuigen van de West en zes Kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 werd aan 228 tot 270 fr./kg. betaald en tong nr. 2 aan 366 tot 376 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 425 à 430 fr./kg. en fruitong of tong nr. 4 412 à 425 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 356 à 360 fr./kg. en voor kleine tong 235 à 261 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 470 à 480 fr./kg. opgekocht, middenslag tarbot tegen 280 à 300 fr./kg., griet tegen 240 à 250 fr./kg. en tongschar tegen 110 à 160 fr./kg. Grote pladijs haalde 2750 à 3250 fr. de ben, middenslag- of

drieling pladijs 2500 à 3000 fr. de ben en visjes 850 à 1000 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 4000 à 4250 fr. de ben als marktwaarde en gul 2750 à 3500 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2000 à 2300 fr. de ben aangekocht en kleine wijting tegen 1450 à 1800 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2450 à 2550 fr. de ben genoteerd, voor kleine zandschar 1750 à 1850 fr. de ben, wijl voor knorhaan 2600 à 2700 fr. de ben werd neergepend. Een vaartuig loste 161 kg. garnaal waarvan de prijs varieerde van 163 tot 170 fr./kg.

WOENSDAG 17 MAART 1982

VIS			
N.723	1.488 kg.		72.786 fr.

GARNAAL
Nihil

Door oorzaak van het noodweer die de voorbije dagen over onze kust gierde en beukte kon slechts een vaartuig van de West een kleine vangst aan wal brengen. Een knijpend tekort aan aanvoer werd vastgesteld, zodat de vraag ruimschoots het aanbod overtrof. Voor middenslag tarbot werd 320 à 380 fr./kg. genoteerd en voor tongschar 120 à 150 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2750 à 3250 fr. de ben opgekocht. Drieling- of middenslag pladijs tegen 2500 à 3000 fr. de ben en visjes tegen 1750 à 2250 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de veilprijs op 4750 à 5000 fr. de ben gesteld en voor gul op 3300 à 4250 fr. de ben, dit volgens de sortering. Grote zandschar werd tegen 3000 à 3250 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1700 à 1750 fr. de ben. Voor iedere Westersoort werden fantastische prijzen genoteerd, zo werd zelfs voor knorhaan 2100 à 2500 fr. de ben geboekt.

VISAANVOER**NIEUWPOORT**

	Kgr.	Fr.
12 maart	9.497	813.302
15 maart	16.097	812.929
17 maart	1.488	72.786

GARNAALANVOER**NIEUWPOORT**

	Kgr.	Fr.	Min.	Max.
15 maart	161	26.863	163	170

„HET VISSERIJBLAD”

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

STORM SLAAT BRES IN HAVENGEUL

De aanhoudende stormen van de jongste dagen hebben opnieuw schade berokkend aan de havengeul te Nieuwpoort. Ter hoogte van BLOSO werd een bres geslagen. De plaats werd vroeger reeds tweemaal geteisterd door stormweder. De bevoegde diensten troffen onmiddellijk de nodige maatregelen om verdere afbrokkeling van de bres te voorkomen.

Uurtabel der afvaarten

voor de week van 21 tot 27 maart 1982

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50
Dagelijks te 07.35, behalve op 21 en 27.3.1982.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 18.00, te 19.45 en te 23.59, behalve op 27.3.1982.

dagelijks te 06u00 behalve op 22.3.82
Op 27.3.1982 bijk. afv. te 21.00

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.45 en te 05.15

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.45 en te 19.10

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00
Dagelijks te 04.00, behalve op 21.3.1982
Dagelijks te 07.00, behalve op 21 en 27.3.1982
Dagelijks te 10.00, behalve op 22.3.1982
Dagelijks te 22.00, behalve op 27.3.1982

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45

UURTABEL DER OVERVAARTEN :**JETFOIL**

(draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40, te 11.50, te 13.50 en te 19.45.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.25, te 13.25, te 15.25 en te 21.05.

AVIA**N.V. ROSSEEL
BRUGGE****(050) 33.99.14**

Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	15 maart	16 maart	17 maart
Lappen	228 240	.....	.....
Grote	323 330	.....	.....
3/4	357 396	.....	.....
Bloktongen	379 436	.....	.....
Vóór-kleine	350 358	.....	.....
Kleine	265 274	.....	.....
Slips	216 233	.....	.....

ZEEBRUGGE

	230 235	228 264	233 264
Grote	230 235	228 264	233 264
Bloktongen	322 339	337 349	333 364
Fruittongen	329 364	325 389	341 397
Schone kleine	325 362	337 391	340 397
Kleine	267 319	222 308	233 326
Tout petit	206 214	211 247	219 289
Slips	151 177	169 177	177 217

NIEUWPOORT

Tong I	228 270	.....	.....
Tong II	366 376	.....	.....
Tong III	425 430	.....	.....
Tong IV	412 425	.....	.....
Tong V	356 360	.....	.....
Kleine tongen	235 261	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	15 maart	16 maart	17 maart
Platen	51 56	.....	.....
Grote & kleine iek ..	51 52	.....	.....
Derde slag	47 50	.....	.....
Platjes	17 23	.....	.....

ZEEBRUGGE

	42 56	53	50 54
I	42 56	53	50 54
II	37 44	52 48	30 38
III	28 35	25	24 38
IV	18 26	18	24 36
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	55 65	.....	55 65
Platjes	50 60	.....	50 60
Drielingen	17 20	.....	35 45

AANVOER VAN VIS IN FEBRUARI 1981 VERGELIJKENDE ZEEVISSERIJSTATISTIEK OVER FEBRUARI 1982

SOORTEN	1980			1981			1982 (2)		
	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.	Gewicht	Waarde	G.P.
1. DEMERSALE VIS									
a) Schelvis verre viss.	84.869	2.347.495	27,66	23.091	763.120	33,05	31.955	1.128.810	35,32
andere schelvis	27.777	718.348	25,86	24.186	583.542	24,13	8.618	316.919	36,77
Kabeljauw v. viss.	49.775	1.637.260	32,89	6.725	224.640	33,40	38.812	1.536.460	39,59
andere kabeljauw	385.980	12.663.428	32,81	549.037	16.409.389	29,89	265.226	12.04.2598	45,56
Koolvis	25.467	780.600	30,65	68.735	1.658.980	24,14	26.097	853.120	32,69
Wijting	647.220	9.480.678	14,65	325.503	5.986.953	16,98	254.568	6.298.020	24,74
Schol	829.109	16.860.199	20,34	605.835	13.611.317	22,47	719.843	18.483.021	25,68
Roggen	143.771	5.482.582	38,13	131.129	5.313.187	40,52	125.618	5.906.446	47,02
Noorse schelvis	150.590	5.810.860	38,59	131.663	4.438.330	33,71	33.275	2.073.210	62,31
Andere	604.069	23.963.825	39,67	527.664	26.522.821	50,26	449.585	27.971.586	62,22
TOTAAL	2.948.627	79.745.275	27,04	2.420.568	75.512.279	31,20	1.953.597	76.651.851	39,24
b) Tong	222.830	45.737.013	205,26	269.384	60.836.111	225,83	270.926	60.023.926	221,55
TOTAAL DEMERS. VIS	3.171.457	125.482.288	39,57	2.689.952	136.348.390	50,69	2.224.523	136.675.777	61,44
2. PELAGISCHE VIS	481.206	7.059.312	14,67	1.249.796	13.268.721	10,62	1.332.574	12.934.972	9,71
3. SCHAAL- & WEEKDIEREN									
Garnaal	29.669	2.847.344	95,97	22.103	2.331.141	105,47	29.622	3.806.337	128,50
Noorse kreeft	11.943	1.613.460	135,10	8.683	1.649.125	189,93	5.131	1.169.590	227,95
Overige	97.423	2.893.570	29,71	113.024	2.918.314	25,82	88.564	2.936.147	33,15
TOTAAL SCHAAL- & WEEKD.	139.035	7.354.374	52,90	143.810	6.898.580	47,97	123.317	7.912.074	64,16
ALGEMEEN TOTAAL	3.791.698	139.895.974	36,90	4.083.558	156.515.691	38,33	3.680.414	157.522.823	42,80

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	15 maart	15 maart	15 maart	15 maart	16 maart	16 maart	16 maart	16 maart	17 maart	17 maart	17 maart	17 maart	17 maart	15 maart	17 maart	17 maart
Tarbot grote	513		425	479	.....		387	464	.....		430	496	470	480	.....
Tarbot middel	341	419	310	368	.....		406	353	.....		343	465	280	300	320	380
Tarbot klein	255	293	265	304	.....		325	330	.....		290	343	.....	.....	.....	.....
Griet groot	278	288	280	316	150		301	307	.....		297	305	240	250	.....	.....
Griet middel	227	240	253	299	.....		270	280	.....		253	269	.....	.....	.....	.....
Griet klein	141	160	227	230	.....		230	250	.....		154	262	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	64	70	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	41	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog .....	.....	.....	112	.....	.....		126	.....	.....		133	.....	.....	.....	.....	.....
Rog .....	.....	.....	109	.....	.....		115	104	.....		108	113	.....	.....	.....	.....
Tilten .....	.....	.....	96	.....	.....		115	.....	.....		94	102	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart .....	.....	.....	94	90	.....		102	.....	.....		108	123	.....	.....	.....	.....
Halve mans .....	.....	.....	86	.....	.....		53	69	.....		80	83	.....	.....	.....	.....
Teelt .....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	42	.....	22	34	.....		8	14	.....		40	46	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	46	60	50	52	67	75	45	40	.....		54	78	80	85	90	100
Gul (groot)	74	78	48	46	67	78	45	.....	.....		50	56	55	70	68	85
Gul (middel)	62	68	46	47	62	65	41	42	.....		32	47	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	53	58	50	46	57	62	38	.....	.....		34	42	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	109	300	78	280	.....		68	273	.....		90	295	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	44	52	40	38	30	39	29	30	.....		38	42	40	45	42	46
Wijting klein	26	41	32	.....	24	31	17	21	.....		32	34	29	36	28	30
Schar	12	41	20	21	28	39	22	21	.....		24	28	37	51	45	65
Steenschol	25	168	.....	.....	99	160	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai .....	.....	.....	.....	.....	70	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zee kreeft .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	20	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	36	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	110	160	120	150
Volle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	30	37	.....	.....	23	32	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	70	78	64	.....	.....	.....	59	52	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond .....	.....	.....	25	36	.....	.....	36	41	.....		40	44	.....	.....	.....	.....
Bot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode poon (roobaard)	74	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gr. poon (knorhaan)	61	.....	16	.....	38	40	15	24	.....		.....	.....	52	54	40	50
Rode knorhaan	60	79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten .....	.....	.....	12	14	.....	.....	19	22	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

Aan de **dinsdagmarkt van 9 maart** werd aangevoerd : 88 kisten kabeljauw, 127 kisten wijting, 7 kisten schol, 13 kisten schar en 2 kisten diversen.

Prijzen in Guldens :

Per 40 kg : kabeljauw één 208 ; kabeljauw twee 202 ; kabeljauw drie 204-162 ; kabeljauw vier 120-162 ; kabeljauw vijf 172-110 ; schol vier 164-146 ; wijting drie 86-60 ; schar 124-112 ; kleine kuit 146-144.

Aan de **donderdagmarkt van 11 maart** werd aangevoerd : 109 kisten kabeljauw ; 313 kisten wijting ; 60 kisten schol ; 47 kisten schar en 3 kisten diversen.

Prijzen in Guldens :

Per 1 kg : tarbot 31,40-27,00.

Per 40 kg : tarbot 1144-720 ; kabeljauw één 236-208 ; kabeljauw twee 224-196 ; kabeljauw drie 202-176 ; kabeljauw vier 192-172 ; kabeljauw vijf 154-118 ; schol één 136-110 ; schol twee 138-122 ; schol drie 142-122 ; schol vier 138-108 ; wijting drie 86-56 ; schar 126-72 ; bot 26 ; steenbolk 76-74.

Aan de **vrijdagmarkt van 12 maart** werd aangevoerd : 2.345 kg tong ; 22 kisten tarbot en griet ; 556 kisten kabeljauw ; 178 kisten wijting ; 706 kisten schol ; 53 kisten schar en 164 kisten diversen.

Prijzen in Guldens :

Per 1 kg : tarbot 30,28-26,20 ; grote tong 21,26-20,78 ; grootmiddel tong 28,68-27,41 ; kleinmiddel tong 24,96-23,76 ; tong één 22,71-22,31 ; tong twee 18,07-17,41.

Per 40 kg : tarbot 1058-656 ; griet 752-724 ; kabeljauw één 245-140 ; kabeljauw twee 214-174 ; kabeljauw drie 166-154 ; kabeljauw vier 154-142 ; kabeljauw vijf 136-108 ; schol één 124-98 ; schol twee 126-100 ; schol drie 122-102 ; schol vier 114-92 ; wijting drie 106-70 ; schar 144-102 ; bot 42-32 ; steenbolk 65 ; tong-schar 320-306 ; roggen 165-114.

Aan de **maandagmarkt van 15 maart** werd aangevoerd : 2 kisten tarbot en griet ; 1418 kisten kabeljauw ; 56 kisten wijting ; 44 kisten schol ; 5 kisten schar ; 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 31,40.

Per 40 kg : tarbot 1104-624 ; griet 560-400 ; kabeljauw één 220-212 ; kabeljauw twee 236-152 ; kabeljauw drie 176-146 ; kabeljauw vier 160-124 ; kabeljauw vijf 122-92 ; schol één 146 ; schol twee 142-122 ; schol drie 134-120 ; schol vier 126-120 ; schar 132-120 ; wijting drie 146-130 ; steenbolk 92.

De besommingen waren : KW 51 42.300 ; KW 24 7500 ; IJM 154 49.300

DEN HELDER

Aanvoerbericht van 8 tot en met 12 maart 1982.

Door 80 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd.

Vissoort	Hoeveelheid in kgr	Opbrengst in guldens	Prijs per kgr in guldens
Tong	30.645	656.228,09	29,01 — 14,85
Tarbot	6.639	152.905,29	34,04 — 9,49
Schol	219.165	520.743,96	3,16 — 1,70
Kabeljauw	50.070	183.032,86	6,58 — 2,33
Griet	2.778	50.138,91	19,63 — 15,53
Schar	24.570	44.309,52	3,03 — 1,71
Wijting	15.495	26.122,42	2,04 — 1,55
Diversen	317.200	994.625,62	—
	666.562	2.628.106,67	

In Nederland zal een rechtspersoonlijk bezittend orgaan, genaamd "Natuur en Recreatiegebied de Grevelingen", worden opgericht. Dit orgaan zal moeten zorgen voor fauna, flora, natuur en landschap van het gebied van de Grevelingen, de dijkvlooiingen en het gebied rondom het meer. Het zal dan ook van dit orgaan afhangen of het Grevelingenmeer zout blijft, of zoet wordt, of tussen beide in. De mossel-, kokkel-, oester- en aalvissers zullen moeten trachten in dit orgaan vertegenwoordigd te zijn om hun belangen zoveel mogelijk te vrijwaren, zeker wat het zout bewaren van het Grevelingenmeer betreft.

We hebben er vroeger reeds op gewezen dat voor het nieuw havenproject voor IJmuiden, de diepte van de havengeul zal moeten vergroot worden. Minister Zeevalking van Waterstaat heeft thans medegedeeld dat hiervoor een kleilaag op de bodem met een gemiddelde diepte van één meter zal dienen weggebaggerd te worden. Dit zal natuurlijk een aardige stuiver kosten.

Enkele tijd geleden hebben wij gemeld dat een Nederlands vissersvaartuig door de Britse marine naar een Britse haven opgebracht werd voor nadere controle omdat de inspekerende officier meende dat een en ander niet in orde was. Het wees zich dan naderhand uit dat het vaartuig geen enkele overtreding begaan had en het werd terug vrij gelaten. Het is echter duidelijk dat het heen en weer stomen naar de haven voor onderzoek en het opliggen in deze haven, economische schade veroorzaakt hadden buiten verhouding tot het recht op inspectie uitgeoefend door de betrokken nationale marine. Thans wenst de Nederlandse Tweede Kamer dat er door de EEG in dergelijke gevallen een reglement voor het toekennen van schadevergoeding zou moeten op punt gesteld worden. Aan verontschuldiging heeft de schade lijdende visser inderdaad geen brood.

De in Nederlandse visserijmiddelen, en we mogen ook wel zeggen in het buitenland, zeer goed gekende heer K. Hoekstra zou voorstander zijn dat de visserij op de kabeljauw ten noorden van de Doggersbank, alleen zou mogen gebeuren met netten met een maaswijdte van 10 cm. Hiermede zou hij nog verder gaan dan het voorstel van de Noren voor een, weliswaar algemene maasnetwijdte in de Noordzee, van 90 mm.

EEN KONINKLIJKE VIS

Onlangs werd vóór het eiland Jersey een steur van 30 kg gevangen door de twee opvarenden van een kustvissersvaartuig, de «Manaker». Dat dit een bijzondere gebeurtenis is blijkt uit het feit dat men zich in Jersey niet herinnert dat daar ooit een steur aan wal werd gebracht, laat staan een exemplaar van meer dan 30 kg. Nadat de steur in de afslag gebracht werd, vernam de schipper dat het een eeuwenoude traditie is, waarschijnlijk ook vanwege de zeldzaamheid, dat een door een Britse visser gevangen steur aan het Hof aangeboden wordt. De schipper liet het hier dan ook niet steken en om in de traditie te blijven werd naar het Koninklijk Hof van Buckingham Palace getelefoneerd of het de koningin zou behagen de steur te aanvaarden. Na enkele minuten werd de schipper medegedeeld dat het de koningin een bijzonder genoegen zou zijn de steur toegezonden te krijgen. Natuurlijk dat de steur onmiddellijk op zijn schoonst ingepakt werd, netjes in het ijs bewaard en naar het koninklijk paleis opgestuurd. Waarschijnlijk krijgt betrokkene visser Trevor Bull een koninklijk bedankingsschrijven dat als een waardevol familieaandenken zal opgespaard worden. Intussen hebben ook wij deze traditie vernomen en geleerd dat de Atlantische steur, minstens in onze wateren, een koninklijke vis is, of anders ook, een visje (?) bestemd voor de Britse koninklijke dis.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Allé

petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

Binnenvaart in Zeebrugge en Oostende met 10 procent achteruit in 1981

INEENSTORTING OOSTENDSE AFVOERTRAFIEK

Gelijklopend met de achteruitgang van de zeegoederentrafiek stond ook de balans 1981 van het binnenscheepvaartverkeer te Zeebrugge en Oostende in de rode cijfers. Voor beide havens beliep de terugloop inderdaad ruim 10% ten overstaan van het vorige dienstjaar.

We beginnen met de ontleding van de trafiek te Zeebrugge/Brugge en brengen meteen een overzichtelijke tabel van de geboekte resultaten:

Zeebrugge Binnenscheepvaarttrafiek 1/12/1981

	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	626.135 t.	- 18%
Afvoer	117.557 t.	+ 94%
Totaal	743.692 t.	- 10%

Men merkt dadelijk dat het aanvoercijfer in absolute waarde ruim 5 maal groter is dan het afvoercijfer. Niettemin situeert de achteruitgang zich uitsluitend op het vlak van de aanvoer en wel met 143.200 ton of 18% t.o.v. het vorige jaar. Verantwoordelijk voor deze vrij scherpe regressie zijn de mindere lossingen van petroleumderivaten en chemische producten.

Daarentegen steeg het afvoercijfer met 57.000 ton of 94%, wat praktisch een verdubbeling betekent van de exporttonnages van 1980. Deze winstmarge was in hoofdzaak te danken aan de grote ladingen van bouwmaterialen en landbouwproducten.

In globo leed de binnenscheepvaarttrafiek in de Zeebrugse haven een verlies van 86.000 ton of 10% t.o.v. 1980. Vermelden we nog dat voornoemde tonnages door 1.654 invarende (- 11%) en 1.627 uitvarende (- 13%) binnenscheepen werden gerealiseerd.

Oostends binnenscheepvaartverkeer ging hoofdzakelijk bij afvoer achteruit

Voor de haven van de Ensorstad is de binnenscheepvaarttrafiek eerder van ondergeschikt belang. De maritieme ro/ro-trafiek is er immers overheersend en deze goederen worden per vrachtwagen in de haven aan- en afgevoerd. Hetzelfde geldt voor de import over zee van zand- en grintsoorten. Zo komt het dat Oostende slechts 67.392 ton goederen per binnenschip verhandelde in 1981 tegenover 743.692 ton te Zeebrugge.

Wanneer we nu de evolutie van de Oostendse trafiek nader bekijken, stellen we voor 1981 een nieuwe achteruitgang vast: 8.070 ton in globo, hetzij 10% minder dan het jaar voordien. De aanvoer liep met 1.250 ton (- 2,1%) achteruit en de afvoer boekte zelfs de 6.820 ton (- 41%) minder. Vandaar volgend overzicht:

Oostende Binnenscheepvaarttrafiek 1/12/1981

	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Aanvoer	57.701 t.	- 2,1%
Afvoer	9.691 t.	+ 41 %
Totaal	67.392 t.	- 10 %

Een bondige analyse van de aanvoer toont ons dat slechts de drie belangrijkste trafieken expansief waren, te weten het zetmeel, de olieproducten en de veevoerders:

Aanvoer 1/12/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Zetmeel	18.423 t.	+ 22%
Olieprod.	14.292 t.	x 8
Veevoerders	13.783 t.	x 3
Meststoffen	4.181 t.	- 58%
Grintsoorten	3.965 t.	- 44%
Chem. prod.	1.029 t.	- 58%
Schroot	933 t.	- 95%
Stukgoed	696 t.	+ 17%

Hout	399 t.	-
Totaal	57.701 t.	- 2,1%

De afvoer per binnenschip kende een ware ineenstorting in 1981: de trafieken van schroot, zetmeel en meststoffen vielen totaal weg. Alleen veevoerders en chemische producten bleven over, wat ons volgend overzicht bezorgt:

Afvoer 1/12/1981	Absolute hoeveelheid	Evolutie
Chem. prod.	8.951 t.	- 11%
Veevoerders	790 t.	-
Totaal	9.691 t.	- 41%

Vermelden wij tenslotte dat deze tonnages werden verwezenlijkt door 219 invarende (+ 5%) en 208 uitvarende (- 10%) binnenscheepen. Een hoog percentage van deze eenheden, nl. 62%, voer in ballast, wat op het gebrek van continuïteit in de Oostendse binnenscheepvaarttrafiek wijst.

(Uit Lloyds - H. VAN DER ZEE)

JAARLIJKSE PRIJSUITREIKING BIJ DE NAVY FOTOKLUB

De Navy Fotoklub hield onlangs zijn jaarlijkse feestviering tijdens dewelke aan de laureaten de prijzen uitgereikt werden van de diverse clubwedstrijden van het verlopen jaar.

Volgende leden worden onderscheiden:

KLUBWEDSTRIJD DIA:

1e prijs, Trofee voorzitter Maes: Beernaert R., klubkampioen.

2e prijs, Zilveren klubmedaille: Sezille A.

3e prijs, Bronzen klubmedaille: Huyghe F.

KLUBWEDSTRIJD FOTO:

1e prijs, Trofee voorzitter Maes: Desonay J., klubkampioen.

2e prijs, Zilveren klubmedaille: Huyghe F.

3e prijs, Bronzen klubmedaille: Sezille M.

BESTE DIA VAN HET JAAR:

1e prijs, Gouden klubmedaille: Huyghe F.

BESTE FOTO VAN HET JAAR:

1e prijs, Gouden klubmedaille: Desonay J.

WEDSTRIJD KLANKDIAREEKSEN:

1e prijs, Gouden klubtrofee: Van Daele F., Corrida.

2e prijs, Zilveren klubtrofee: Beernaert R., Tirlol.

3e prijs, Bronzen klubtrofee: Huyghe F., Neupont.

De Navy Fotoklub staat open voor alle fotoamateurs zowel burger als militair. De vergaderingen gaan door iedere 2e en 4e vrijdag van de maand telkens om 20 uur in het klublokaal 1e verdieping van de Onderofficierenmess Marinekazerne Bootsman Jonsen (Ingang de Smet de Nayerlaan).

De klub houdt regelmatig voordrachten, pro-

jekties en demonstraties over fotografie. Ze richt ook fotouitstappen in en op elke vergadering wordt een tombola gehouden met mooie prijzen. Elk klublid ontvangt bovendien gratis het klubblad «t Ankertje». Wilt u meer leren over fotografie wordt dan gerust lid. U zult er in een aangenaam kader vrienden ontmoeten die dezelfde hobby delen. Lidgeld: 200 fr per jaar. Inlichtingen: Tf: 80.14.03. Toestel 369 (tijdens bureeluren).

HOOGWATERBOEKJE 1982

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

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

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

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 8 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK noordkust

6/82 Gravelines. — Hulplicht.

Positie 51°00'17"N — 2°06'35"E : aanbrengen een hulplicht Oc 4s; wit sectorlicht (134° tot in 144°).

Dit licht is geplaatst op dezelfde toren van het hoofdlicht.

(Zie Belg. krt. D 11 en Lichtenlijst 1979 — No 232-bis; de eerst volgende uitgave van kaart D 11 zal op deze wijze aangepast zijn).

(A.a.N. 81/23/20 en N.t.M. 1687 - 1981).

c) Schrappen op pos. 51°19'48"N — 2°05'40"E : de lichtboei «SANDETTIE NORD», Oc 4s.

Aanbrengen op pos. 51°18'24"N — 2°04'48"E : noord kardinale lichtboei «SANDETTIE NORD», VQ.

d) Schrappen op pos. 51°16'30"N — 2°19'12"E : de noord kardinale lichtboei «BERGUES» : VQ.

Aanbrengen op pos. 51°17'12"N — 2°18'42"E : de laterale stuurboordzijde boei «BERGUES» tonende groen licht, FI 4 s.

(Zie Belg. krtn. D 11 en D 102 en Lichtenlijst 1979 — Nos 213, 18, 10, 15, 16, 14 en 24).

(Phares et Balises Dunkerque — 3-2-1982).

6/83 (P) Straat Dover-Route. — Dyck-Route. Wijziging bebakening.

A. Gedurende de periode tussen 15 april en 15 juni 1982 zal de volgende bebakening gewijzigd of toegevoegd worden :

a) Aanbrengen op pos. 51°11'30"N — 2°22'30"E : noord kardinale lichtboei «DY 3» : Q.

b) Pos. 51°20'45"N — 2°11'30"E : de lichtboei «SANDETTIE NORD EST» (FI (2) 6 s) zal «HINDER No 1» genoemd worden.

c) Pos. 51°11'36"N — 2°06'30"E de noord kardinale lichtboei «OUT RUYTINGEN NORD» zal «RUYTINGEN NORD» genoemd worden.

B. Gedurende de periode tussen 15 juni en 1 juli 1982, zal volgende bebakening gewijzigd of toegevoegd worden :

a) Aanbrengen op pos. 51°22'18"N — 2°05'48"E : lichtboei «EDW» : wit licht mo A.

b) Schrappen op pos. 51°24'12"N — 2°08'42"E : de lichtboei «FAIRY OUEST», L FI.

Aanbrengen op pos. 51°23'54"N — 2°09'24"E : west kardinale lichtboei «FAIRY OUEST», Q (9).

BELGIE

6/84 (T) Nieuwpoort. — Zeewaartse schietoefeningen.

Zie B.a.Z. 1/50 en 1/51 — 1982.

Gedurende de periode van 22 maart tot en met 2 april 1982 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie in de grote en de midden sector, als volgt :

— week van 22 tot 26 maart 1982 : op maandag 22, dinsdag 23, woensdag 24, donderdag 25 en vrijdag 26 maart.

— week van 29 maart tot 2 april 1982 : op maandag 29, dinsdag 30, woensdag 31 maart, donderdag 1 en vrijdag 2 april 1982.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. — 22-2-82)

N. V. AUTO-TERMINUS, naamloze vennootschap

Maatschappelijke zetel : Marconistraat 1 ; te Oostende
H.R. Oostende 17982

Algemene vergadering op maandag 5 april 1982, om 16 uur, ten maatschappelijken zetel.

De dagorde is als volgt :

1. Verslag van de beheerraad en toezichtsraad ;
2. Goedkeuring van de balans en de resultatenrekening per 31 december 1981 en bestemming van het resultaat ;
3. Decharge aan beheerders en commissaris ;
4. Ontslag en benoeming beheerder ;
5. Diversen.

De aandeelhouders gelieven zich te schikken naar de bepalingen van art. 23 der standregelen nopens de neerlegging van de aandelen.

(8816)



en bedrijfsklaar houden van voorkomende apparatuur aan boord van de vissersschepen.

In 1938 werd de tweede «De Hoop» tot een snelvarend schip omgebouwd met een tonnage van 68 BRT en met een Kromhout dieselmotor van 195 PK. Het hospitaal had twaalf bedden plus een isoleerhut.

Na de Tweede Wereldoorlog kwam het schip weer in de vaart. De herbouwkosten bedroegen 40.000 gulden.

Dit maakte zich betaald want in 1947 werden er 628 patiënten behandeld waarvan er 616 aan boord werden opgenomen.

In 1948 werden er 852 zieken verzorgd door een arts met een verpleger.

De derde «De Hoop» heeft gevaren van 1955-1964. Dit schip had een tonnage van 430 BRT en een motor van 400 PK.

De lengte bedroeg 44.09 meter met een breedte van 8.42 meter.

De bemanning bestond uit 20 koppen.

In het jaar 1958 maakte dit schip 247 zeedagen en werden er 574 patiënten behandeld.

De aard der ziekten was als volgt :

chirurgische ingrepen	461
kaak- en tandziekten	390
interne ziekten	98
huidziekten	114
K.N.O. ziekten	113
rheuma patiënten e.d.	63

In de 12 bedden werden er in het hospitaal 121 patiënten opgenomen met 686 verpleegdagen.

In dit jaar werden er 177 reparaties uitgevoerd aan motoren en nautische apparatuur.

Vele malen werd er drinkwater en gasolie overgepompt en werd er 1001 maal bemiddeld per OBS aan het K.N.M.I. en aan de vloot.

In 1960 begon er een goede samenwerking te ontstaan tussen «De Hoop» en de Duitse «Fischerei-Schutz-Booten» t.w. de Fritzhof, Meerkatze, Poseidon en de Anton Dorn.

Het huidige, dus vierde, schip werd gebouwd op de werf van de Gebr. Pot te Bolnes in het jaar 1963.

Op 12 december 1963 was de stapelloop en de proefvaart was op 8 april 1964 en de overdracht op 14 april 1964.



Een duiker van het HKS «De Hoop» aan het werk tijdens het verwijderen van een tros uit de schroef van een trailer.

De Nederlandse vissers benutten reeds lang geleden de vangstgebieden tot Ierland, de Shetlands, de Hebriden en de Lofoden.

In het begin was de vangtijd van 22 augustus tot 11 september van elk jaar.

In de 16e eeuw werd er reeds op 24 juni begonnen.

Nederland had toen reeds een belangrijke export naar Duitsland en Frankrijk.

In de 17e eeuw beschikte Nederland over 500 haringbuizen met als thuishaven Den Briel, Rotterdam, Delfshaven, Schiedam, Vlaardingen en Maassluis zomede Enkhuizen, Hoorn en De Rijp.

De verschillende zeeoorlogen met Frankrijk en Engeland brachten aan de vloot zware verliezen toe zodat gedurende de Franse revolutie deze export grotendeels verloren ging.

Rond 1860 werd in Boulogne een nieuwe «logger» ontwikkeld en werden de netten uit hennep door katoen vervangen.

Beide vernieuwingen kwamen de Nederlandse visserij ten goede en werden er tegen het einde van de 19e eeuw ca. 200 van zulke schepen uitgerust welk voor het grootste deel Vlaardingen als thuishaven hadden.

Bovendien waren er nog ca. 300 «bommen» in de vaart.

Totaal beviste men een gebied zo groot als Frankrijk met 800 schepen met bemanningen van totaal 10.000 koppen.

Ook toen na de Eerste Wereldoorlog de zeillogger verdween en door stoomloggers — «fietzen» — werd vervangen bleef de vloot nog groot.

Ze werden geringer in de dertiger jaren.

Bij deze belangrijke Nederlandse visserij moet men zich niet verbazen dat het voorstel van de Schotse predikant, Dominee John Chambers, predikant van de «Church of England» te Amsterdam met behulp van een goeude kring

rederijders het initiatief nam een hospitaalkerkschip te doen uitrusten ten behoeve van zeelieden van elke nationaliteit.

Thans in 1982 heet de doelstelling van de vereniging H.K.S. «De Hoop» :

«Het verlenen van medische-, pastorale-, alsmede technisch hulp en bijstand in volle zee aan zeelieden en schepen, ongeacht nationaliteit en geloofsovertuiging en dit in de ruimste zin des woords.»

In 1889 begon men met een twee-mast omgebouwde loodskotter met een tonnage van 150 BRT.

Rond 1908 opereerde dit schip rond Lerwick, Aberdeen, Leith en Grimsby. In het jaar 1907 op 6 juli kreeg «De Hoop» in de Baai van Lerwick bezoek van het Duits SMS «Zieten», hetwelk — volgens het scheepsjournaal vol bewondering was voor de activiteiten van «De Hoop».

In 1912 werd de eerste «De Hoop» vervangen door een tweemast schoener met een hulpmotor. Dit schip werd op de werf Conrad in Haarlem gebouwd.

In 1934 werd er een radiozend- en ontvangingstallatie aan boord geplaatst, zodat ook van verre afstand assistentie kon worden ingeroepen.

In 1935 werd er een grotere motor ingebouwd.

Geleidelijk aan vormden zich aan boord van «De Hoop» consignatievoorraden van de toeleveringsindustriën der zeevisserij, op technisch- en electronisch gebied. Een bankwerkerij en een radio-werkplaats deden hun intrede. Naast de radio-officier, die met zijn moderne radio-station de schakel vormt met de vloot en de wal, kwam een afzonderlijke radio-monteur voor de steeds uitbreidende navigatie-, visopsporings- en verbindingssparatuur.

De motortechnische staf werd uitgebreid tot drie werktuigkundigen, eveneens theoretisch en praktisch geschoold in het op zee herstellen

Gegevens :

Bruto-tonnage	1105,51 BRT
netto-tonnage	390,15 BRT
lengte over alles	62,46 meter
breedte	10,22 meter
diepgang	4,50 meter
Lloyds klasse	100 A. 1
naamsein (roepletters)	P.H.K.S.
hoofdmotor)*	900 PK - 12 cyl. Bolnes
hulpmotor)*	200 PK - 6 cyl. Bolnes

)* separaat te gebruiken maar via een turbine te koppelen op de schroefas met een totaal vermogen van 1100 PK.

Het voordeel van deze constructie is dat wanneer het schip zich tussen de vloot bevindt er slechts met 200 PK en bediening in de stuurhut uitermate zuinig kan worden gevaren. Het schip kan weken achtereen op zee vertoeven en is tevens geschikt voor de vaart in het ijs en kan dus behalve in het operatiegebied Noordzee, Engels Kanaal en Ierse Zee ook opereren ten westen van de Hebriden, bij de Shetland Eilanden en in de Noord Atlantische Oceaan. De vaste bemanning van dit schip bestaat uit 17 koppen plus een arts plus een predikant.

Het schip is ook uitgerust met reserve brandstof- en zoetwatertanks om schepen te bevoorraden, die door slechte weer en langdurig verblijf op zee gebrek aan drinkwater en/of gasolie hebben. Het overpompen van brandstof en water werd in de boeken over de Tweede Wereldoorlog nog als een unicum vermeld. Voor de bemanning van «De Hoop» is dit gebeuren een routinekarwei geworden.

In 1976 is het takenpakket van «De Hoop» uitgebreid met het verlenen van duikhulp. De duiker heeft in volle zee menige netten uit de scheepsschroeven gehaald.

«De Hoop» heeft vaste spreekuren op de diverse Nederlandse visserijfrequenties, maar ook op de internationale nood- en oproepgolf : 2182 kc wordt constant beluisterd. Voorts zijn de kristallen (en vergunningen) aanwezig voor alle Noordepartse visserijfrequenties zodat als de radiotelefonieverbinding tot stand is gekomen, het hulpverleningsgesprek overgeschakeld kan worden naar een rustiger golfrequentie en wel voor de :

Belgische schepen naar	2376 kc
Franse schepen naar	2411 kc
Noorse schepen naar	2346 kc
Oostduitse schepen naar	2255 of 2385 kc
Poolse schepen naar	2470 of 2506 kc
Westduitse schepen naar	2326 of 2436 kc

In 1976 is ook vergunning gekregen van de Britse P.T.T. voor het gebruik van de Engelse visserijfrequenties 2232 en 2306.

De medische hulpverlening, oorspronkelijk hoofdtaak, blijkt essentieel. Weliswaar wordt door verspreiding der visserijconcentraties niet meer zulk een aantal patiënten geholpen als voorheen (ca. 300 per jaar met uitschieters van 654 en 741 in naoorlogse jaren), maar nog steeds worden acuut optredende stoornissen zoals maagbloedingen en hartaanvallen behandeld en uiteraard botbreuken en verwondingen als gevolg van ongelukken.

De medische afdeling is een modern uitgerust hospitaal met behandelkamer, apotheek en röntgenkamer en beschikt over twaalf bedden verdeeld in 5 ziekenzaaltjes waaronder een iso-leerhut.



Bij middel van een rubberboot gaat men een patient ophalen van een vissersvaartuig.



Langsij het vaartuig gemeerd ligt men wachtend om de patient aan boord te nemen.

Indien noodzakelijk kan operatief worden ingegrepen. Liever brengt men echter een dergelijke patient, in zijn eigen belang met spoed naar het dichtsbijzijnde grote ziekenhuis aan de wal.

Afgezien van de gebruikelijke hechtingen en kleine amputaties is de laatste jaren gelukkig slechts tweemaal direct ingrijpen noodzakelijk geweest. Met een van deze, een beklemde navelbreuk, heeft de dienstdoende scheeparts volgens de deskundigen het leven van de patient gered.

Als varende polikliniek en eerste hulppost is «De Hoop» onmisbaar. Wanneer ver buiten de Noordzee moet worden gevist en dat wordt meer en meer noodzakelijk, dan voelen de vissers zich veiliger en prettiger als «De Hoop» in de nabijheid is. Zeer zeker ook de vrouwen en moeders aan de wal.

Welke betekenis moet worden toegekend aan de kerkdiensten op zee en aan zielszorg aan boord van vissersschepen is niet te zeggen met woorden. De oecumene is aan boord van «De Hoop» een realiteit. Evenals medische hulpver-

lening op zee, is geestelijke arbeid op zee conditio sine qua non. De kerkdiensten en dagsluitingen in deze varende zeemanskerk (uniek in de wereld) worden uitgezonden op de Nederlandse visserijband.

De frequentie van de visserijband is : 2316 kc.

Steeds geven de schepen enthousiast bericht van goede ontvangst. Als het werk en weer het toelaten zijn vele vissers in persoon aanwezig. Dit laatste geldt ook voor de recreatie-filmzaal.

Deze recreatiezaal vervult een belangrijke sociale functie. In de weekends of voor stormweer schuilend, worden de bezoekers even uitgetild boven de sleur van het dagelijks werk, waar men op een vissersschip onafgebroken bij betrokken is.

De visser die op zee medische hulp nodig heeft, moet in zeer vele gevallen heel wat meer doormaken dan de man op het land die de dokter dichtbij weet.

Als de afstand tussen «De Hoop» en het vissersvaartuig met de zieke aan boord groot is, dan geeft de scheepsarts van «De Hoop» via de radio de nodige instructies en hij houdt zolang contact met dat vissersschip totdat de patient ergens aan de wal of aan boord van «De Hoop» is gebracht.

ZIEKENHUIS

Aan boord van «de Hoop» is niet alleen een polikliniek, waar de dokter spreekuur houdt als het schip in een concentratie van vissersschepen ligt, maar er is ook een goed geoutilleerde behandelkamer waar de mogelijkheid bestaat om lichte operaties te verrichten. Het spreekt derhalve vanzelf dat alle mogelijke apparatuur die men in een modern stadsziekenhuis aantreft ook aan boord van «De Hoop» te vinden is.

Er is eveneens een apotheek, kortom alles wat aan de wal mogelijk is, is op het schip binnen klein bestek eveneens mogelijk op het gebied van medische behandeling.

Dit houdt weer in dat de dokter aan boord een meester-op-vele-wapens moet zijn. Hij moet operaties kunnen uitvoeren, kiezen kunnen trekken, enz., en bovendien moet hij in staat zijn om mensen te helpen die acuut geestelijk gestoord geraken. Ook voor die patienten heeft het schip de nodige outillage.

Moet deze scheepsarts derhalve uitermate veelzijdig zijn, hij moet ook in staat zijn om vissers van elke nationaliteit te helpen althans van die landen die rondom de Noordzee liggen.

Een vaste scheepsarts is er niet, ieder jaar moeten er artsen worden gekozen en dat lukt tot nog toe uitstekend.

In de bijna een eeuw dat «De Hoop» de zeeën bevaart, heeft het bij de visserijmogendheden een grote reputatie verworven, wat niet alleen blijkt uit de kwalificatie van Witte Engel van de Zee, maar ook uit talrijke brieven en onderscheidingen

WITTE ENGEL

De onderscheiding van de White Angel heeft «De Hoop» gekregen toen het enige jaren assistentie heeft verleend bij de «Lofoddivisserij», de jaarlijkse grote kabeljauwvisserij bij het eiland Rust (fonetisch geschreven). Vele duizenden mensen zijn daar aan boord van ons hospitaalkerkschip geholpen, waaronder ook

vele bewoners van de kleine Noorse eilandjes waar slechts hoog zelden een dokter komt.

Een stroom eilandbewoners, dolgelukkig met dit bezoek, ging naar de polikliniek van «De Hoop» en aangezien men ook moet zeggen als men eenmaal a gezegd heeft, werden ook mensen in het hospitaal opgenomen.

In deze mannengemeenschap bij uitstek zijn zelfs enige Noorse vrouwen van toekomstige vissertjes bevallen. Vanwege de spontaniteit en hartelijkheid waarmee onze mensen zich voor deze eilandbewoners hebben ingezet, werd «De Hoop» tot «White Angel of the Sea» omgedoopt en kreeg het in Oslo de anders nooit verleende eer om af te meren aan de kade, waar anders het jacht van de koning is afgemeerd.

Een grootse ontvangst valt daar de bemanning steeds weer te beurt. Ook in Frankrijk is het schip de gast in vele havens. Het moet dan in het centrum van die havens afmeren als een kleine attentie voor alles wat voor de Franse vissers bij voortdurend wordt gedaan.

OECUMENE

De geestelijke verzorging is de andere pijler van het schip. Iedere reis gaat er een predikant mee, soms een officier van het Leger des Heils. «De Hoop» is al vele jaren zéér oecumenisch ingesteld. «De Hoop» bedreef al oecumene toen men aan de wal er nog nauwelijks zijn gedachten over liet gaan. Het is nog altijd zo dat de vissers op zee zich niet afvragen in welk hokje de scheepsdominee op het land wordt ingedeeld, als het maar een man is die hen aanvoelt. Maar komt de vissers aan wal dan gaat hij traditiegetrouw weer naar de kerk waarin hij is grootgebracht.

De kerkdiensten die op «De Hoop» worden gehouden, worden altijd via de radio uitgezonden.

Ligt het schip in een concentratie van vissersschepen dan varen boten heen en weer om de vissers op te halen en later weer terug te brengen als zij aan de kerkdienst deel willen nemen. De kerkdiensten worden druk bezocht en intensief beluisterd zowel door vissersvrouwen aan de wal als door de mensen die geen binding met de visserij hebben. Dat blijkt uit de reacties die binnenkomen, ook uit Zuid-Limburg en van Nederlanders die bijvoorbeeld in Ierland wonen.

En zoals de scheepsarts veelzijdig moet zijn, moet ook de dominee iemand zijn die uitstekend pastorale arbeid kan verrichten aan landgenoten niet alleen maar ook aan buitenlandse vissers.

De dominee dient bovendien een goed psycholoog te zijn: niets menselijks is de visserman vreemd, zodat de predikant aan boord van «De Hoop» al menig huwelijk heeft gelijmd. Zo goed zelfs dat men in de meeste gevallen nooit meer iets van de barst heeft teruggevonden. De predikant gaat ook mee in de rubberboten om de bemanning van vissersboten te bezoeken.

Ieder reis heeft weer een andere geestelijke.

ZEEMANSHUIS

Zondagmorgen wordt er een kerkdienst gehouden waarna in de recreatiezaal koffie wordt gedronken.

Zaterdagavond en zondagavond na de kerk-



Het HKS «De Hoop» op zijn vertrouwde stek, d.w.z. in de buurt waar de internationale vissersvloot bedrijvig is.

dienst worden er films vertoond en bij een pilsgesje of een kopje koffie wordt er «bingo» gespeeld.

Broers, vaders en zoons treffen dan elkaar en zo is «De Hoop» op zee een volledige compensatie voor een zeemanshuis aan de wal.

REPARATIES

«De Hoop» heeft ook nog een andere, een derde taak. Geprobeerd wordt namelijk de schepen technisch bij te staan. Er is bijvoorbeeld een defekt aan de motoren of aan de elektronische apparatuur, of zijn er andere zaken die reparaties behoeven dan bestaat er aan boord van «De Hoop» de mogelijkheid om al of niet voorlopig de defecten te herstellen, zodat de schepen hun werk kunnen voortzetten.

Hieruit vloeit weer voort dat de bemanning van «De Hoop» niet zomaar een bemanning is maar ook technisch geschoold moet zijn.

De bemanning van «De Hoop» wordt zéér zorgvuldig uitgekozen. Men mag wel zeggen dat het allemaal kerels uit één stuk zijn die met vele bijzondere opdrachten de zee opgaan. Iedere matroos, iedere werktuigkundige, kortom ieder aan boord heeft naast zijn officiële taak nog een neventaak die minstens zo belangrijk is.

En dat maakt «De Hoop» tot een bijzonder vaartuig, tot de wegenwacht ter zee. «De Hoop» heeft aan boord zelfs een machinefabriek en een groot magazijn met voorraden.

EXPEDITIES

In het kader van de Nederlandse Zeevisserij worden de laatste jaren expeditie op touw gezet naar ver afgelegen, niet eerder bezochte visgronden, waar mensen in de ruimte van de Noord Atlantische Oceaan komen. Deze expeditie worden als regel door het hospitaalkerschip begeleid, wat psychologisch een heel goede uitwerking heeft.

Hoe meer de noodzaak zich opdringt dat ook ons land zich oriënteert op niet eerder bezochte visgronden des te sterker gaat de noodzaak dringen om dat soort expeditie door een

hulpschip te begeleiden, dat zowel medisch als geestelijk en technische hulp kan verstrekken.

Een belangrijke expeditie was toen in 1977 door een lers marinevaartuig er een vloot van ca. 10 grote hektrawlers naar Cork werd opgebracht.

Dit was door de Nederlandse vissers — reders — uitgelokt om een gerechtelijke uitspraak te verkrijgen bij het Internationaal Gerechtshof te Luxemburg vanwege het vissen binnen de 50 mijlszone.

Het H.K.S. «De Hoop» begeleidde de vloot en via instructie van het rederij-kantoor van «De Hoop» welke de expeditie coördineerde is alles keurig verlopen. De toenmalige minister van Buitenlandse Zaken zijne excellentie de heer M. van der Stoep was erg dankbaar dat er een stukje Nederlandse bodem onder Nederlandse vlag t.w. het H.K.S. «De Hoop» in Cork aanwezig was. De schippers waren allen gearresteerd. Vanaf «De Hoop» werden de zaken geregeld.

Nederland werd later bij het proces door het Hof van Luxemburg in het gelijk gesteld.

FINANCIEN

De vereniging «De Hoop» die het schip bezit en exploiteert, zou haar werk niet kunnen doen als zij niet door de Staat der Nederlanden financieel werd gesteund.

Iedere Nederlander kan zich als donateur laten inschrijven waarvoor hij dan een bijdrage moet leveren van minimaal F 20,— per jaar.

Voor grote bedragen al of niet afkomstig van bedrijven en van kerkcollectes of van legaten is men — hoe kan het ook anders — uitermate dankbaar.

Postgiro 50375 Vereniging Hospitaalkerschip «De Hoop» te Scheveningen.

ELDERS

Het spreekt vanzelf dat ook andere landen ten behoeve van hun vissers hulpschepen hebben, doch vrijwel overal zijn deze schepen eigendom van de Staat en die verlenen alleen

medische en technische hulp. Nederland is wat de geestelijke hulpverlening betreft in feite uniek.

De Fransen verdienen de erepalm want zij zijn de eersten geweest die met een hospitaalschip zijn gekomen en wel in 1880.

Doch na de Tweede Wereldoorlog werd de particuliere basis voor het exploiteren van dit schip te smal. De Franse Staat heeft toen een hospitaalschip in de vaart gebracht. De Britten zijn pas jaren later met een hospitaalschip gekomen, doch de artsen hebben eerst een training op «De Hoop» ondergaan.

Thans beschikken de volgende landen over hulpschepen:

Nederland	1
Duitsland	5
Engeland	3
Frankrijk	3
België	1 klein
Denemarken	1 klein

Dit is evenwel niet voldoende om de visserman die begeleiding te geven die nodig zou zijn. In E.E.G. verband hoopt men tot coördinatie en uitbreiding te komen.

Zoals ons volk meeleeft met onze vissers en daarmee ook met het hospitaalkerkschip «De Hoop», zo doet dat ook de koninklijke familie. De koninginnen Emma en Wilhelmina waren beschermvrouwen van «De Hoop» en dat was koningin Juliana, thans prinses Juliana, nog steeds.

Ook prins Claus heeft veel belangstelling voor «De Hoop», hij heeft er mee gevaren en was zo enthousiast dat hij een blijvend aandenken aan die tocht heeft geschonken.

Dank ook aan de regerende ministers van Landbouw en Visserij zomede aan de «vaste commissie voor de visserij» en de leden van de Tweede Kamer der Staten Generaal welke zo krachtvol steun gaven om de subsidie te handhaven om «De Hoop» in de vaart te houden.

Het is niet meer mogelijk en ook niet fair tegenover de faciliteiten van de arbeiders aan de wal om de vissers afhankelijk te laten zijn van particuliere geldmiddelen.

Gij, White Angel of the Sea, spreidt uw vleugels dag en nacht beschermend uit over allen die op zeeën en oceanen hun bestaan vinden opdat zij iedere keer weer veilig de haven van hun bestemming mogen bereiken, zoals gij al meer dan 80 jaren achtereen hebt gedaan.

L.W. LEEMAN.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

ROBBEN, TRANEN EN DE EEG-CANADESE VISSERIJOVEREENKOMST

Zoals men wellicht zal vernemen hebben is de jacht op jonge robben op de Canadese noordelijke kusten gestart. De Canadese regering had de toelating verleend tot het doden van heel wat jonge robben voor het op peil houden van de zeerobben die inderdaad geen natuurlijke vijanden hebben, behalve dan de mens, en die zich anders te rap zouden vermenigvuldigen, hetgeen dan weerom de zaak van de vissers niet dient. Inderdaad verslinden de robben massa's vis, niet alleen voor het levensonderhoud, maar ook wel uit puur jagersinstinct waarbij zij dan heel wat vissen kwetsen. Zij hebben het ook bijzonder op de zalm voorzien en hiervan weten ondermeer de Noordschotse zalmvissers mede te spreken.

Jonge robben hebben een vriendelijk snoetje en dat spreekt wel tot de mensen in het algemeen en in het bijzonder tot de tot tranen toe bewogen leden van «Green Peace», die zich met hand en tand blijven verzetten tegen het doden van jonge robben.

Omdat het de jagers in het bijzonder te doen is om de pels van de jonge robben, die een grote waarde bezit, hebben de leden van Green Peace er thans niets beters op gevonden dan hun pels waardeloos te maken of gedeeltelijk waardeloos door de vacht van de levende jonge robben met een vocht te bespuiten.

Indien de jagers aldus zullen weerhouden worden deze robben te doden, dan komen er hiervoor dan andere in de plaats, vermits een bepaald contingent voor het doden vrijgegeven werd.

Ook wij, die niet zo sentimenteel aangelegd zijn omdat we eveneens rekening houden met de zeerobbenexplosie en de grote schade die aldus door de visserij geleden wordt, vinden het echt spijtig dat dit moet gebeuren.

Anderzijds menen we echter dat er voor de Green Peacers toch elders werk op de plank ligt en we hebben ons al eens meer afgevraagd waarom zij bijvoorbeeld niet optreden in landen waar men jacht houdt op mensen — om te doden! — en waar er grote terreur heerst. En om het bij de dieren te houden, waarom dan ook geen verzet op het doden van runderen, schapen, enz... en op het doden van dieren die men speciaal voor hun pels kweekt?

Wat er ook van zij, het parlement van Newfoundland, een provincie met een uitgebreide visserij, heeft aan de Canadese regering reeds gevraagd de visserij-overeenkomst met de EEG op te zeggen, omdat ook het Europees Parlement, dat het adviserend orgaan is van de Europese Economische Gemeenschap, een motie heeft goedgekeurd waarin gevraagd werd een invoerverbod in te stellen voor het Canadese bont afkomstig van de jonge robben.

Dit zou dan als represaille bedoeld zijn, mocht de Commissie te Brussel besluiten tot een verbod van invoer van het Canadese bont. Zo een vaart zal het zeker wel niet lopen want noch de EEG-ministerraad, noch het uitvoerend orgaan dat de Commissie is, zullen hier zeker wel niet op ingaan. Trouwens, de lidstaten zouden hier

ook nog hun fiat dienen te geven en dat ziet men zo maar niet zitten. Er zouden dan ook nog heel wat andere produkten moeten getroffen worden.

Wat de zo moeilijk tot stand gekomen bilaterale visserij-overeenkomst tussen Canada en de EEG betreft, zouden hier vooral de grote Westduitse treilers en in mindere mate de Fransen en Britten het slachtoffer van worden. Maar ook de Canadese regering zal wel niet ingaan op het verzoek van het parlement van het overwegend op de zeevisserij ingerichte Newfoundland. De akties en de tranen van de mensen van Green Peace zullen dan wel de krantenkoppen voor een paar dagen halen, maar het zal wel daar bij blijven.

Volgens een bioloog van de Canadese regering wordt alleen reeds in het noordwesten van de Magdalena-eilanden het aantal jonge zeehondjes van de daar huizende robbenkudde op 50 duizend geschat en dit voor een gebied van amper 100 op 30 km, dit is slechts 3000 km² of zowat de oppervlakte van een Belgische provincie. Dit stelt dus duidelijk het probleem van een ongeëvenaarde explosie van de zeerobbenpopulatie met al de gevolgen van dien voor de visserij. Volgens zelfde bioloog is de pels van de jonge zeerob het best op zijn vijfde levensdag. Ook in andere gebieden treft men uitzonderlijk grote kudden aan. Zeggen we nog dat een paar mensen van de Green Peace aangehouden werden omdat zij zich ter plaatse hadden verzet tegen het doden van jonge zeerobben. Ook de wereldvereniging voor Bescherming van Dieren uit Londen volgt de zeehondenjacht, evenals een vertegenwoordiging van de stad Boston uit de Verenigde Staten.



NEDERLAND WENST VANGST GROENE MAATJESHARING

Er was een tijd, begint een sprookje, dat men in Nederland aan de «race» op de groene haring deed, de zogezegde zomer-maatjesharing. Dit ging gepaard met feestelijkheden en plechtigheden en voor de deelnemende kotters kwam het er dan op aan om de eerste binnen te zijn met de kantjes haring. Men kreeg dan gewoonlijk de beste primeurprijzen.

Zo ver verleden tijd lijkt dit ook weerom niet; het dateert inderdaad van 1977 dat men nog een contingent maatjesharing mocht binnenbrengen, dus amper vijf jaar, maar toch weer «vijf» jaar!

In de voorbije jaren heeft men tevergeefs getracht van de EEG een contingent maatjesharing voor de Nederlandse kotters los te peuten, maar dit was allemaal boter aan de galg.

Inderdaad volgde de EEG, en waarschijnlijk nog altijd, de richtlijnen terzake, hen doorgespeeld door de biologen.

Het is anderzijds terug gebleken dat de biologen zeer scheutig waren en gebleven zijn om ergens te adviseren in de zin van, voor de visserij voldoende gevende haringcontingenten.

Dat dit wel zo had mogen zijn bewijst de praktijk, want de haring zit, vooral dan in de zuidelijke Noordzee en thans ter hoogte van België en Nederland, nog altijd in grote scholen en laat zich nog overvloedig vangen.

De voorspellingen door de biologen gedaan, aan de hand van onderzoeken en proefvisserijen, worden dus door de werkelijkheid tegengesproken. Er zit dus duidelijk heel wat meer haring dan de biologen hebben toegegeven. Men durft zelfs gewagen van een haringexplosie.

Trouwens, toen de haring nog vrij mocht bevestigd worden, was er in de maand maart inderdaad niet veel meer te rapen, terwijl dit nu nog altijd volle bak is.

Ergens moeten we de visser toch gelijk geven dat de biologen zich vergist hebben en dat men heel wat meer de vrije hand moet verlenen aan de haringspannen, minstens voor de consumptie.

Dit is ook de mening van het Nederlands Visserijchap dat bij monde van de heer voorzitter, de heer Daalder, heeft laten verstaan dat het tijd is dat men het verbod op het vangen van maatjesharing dient op te heffen.

De heer Daalder heeft hierbij niet alleen op de haringexplosie gewezen, maar tevens op het gevaar van een te grote haringstand voor de andere vissoorten. Het staat inderdaad wetenschappelijk vast dat de haring ten eerste op de kuit van andere vissoorten jaagt en dat een te grote haringstand dus een gevaar vormt voor de ontwikkelingsmogelijkheden van de andere vissoorten, vooral dan van de pladijs.

Het is echter duidelijk dat ook de heer Daalder

niet blind is voor een overbevissing op haring; niet alleen omdat men dan terug in hetzelfde straatje zou kunnen terecht komen maar vooral omdat een te overvloedige haringaanvoer tevens een prijsbederf zou veroorzaken en te grote partijen naar de opvang en dus naar de vismeelfabrieken zouden worden verwezen.

Ook wij hebben altijd vastgehouden aan een

multi-speciebeleid, een beleid dat rekening houdt met alle visstanden en dus bv. ook met de nadelige gevolgen voor de andere vissoorten van een te grote bescherming voor een bepaalde soort zoals voor de haring dit het geval was en is.

Voor ons mag de zon dus wel voor de haringvissers in het water schijnen. Dit houdt een dubbele bescherming voor de andere visstanden in, namelijk het op normaal peil houden van de vraatzuchtige haring, het bezorgen van meer levensruimte voor de andere vissoorten en het feit dat de haringspannen dan maar wegblijven van ander visserijen.

NIETS NIEUWS ONDER DE ZON

In «Visserijnieuws» van 5 maart uit Nederland, verscheen een bijdrage van de «Visserij Onderneming» v/h J.C. Pronk N.V., die zo typerend is voor de huidige stand van zaken en dit niet alleen in Nederland, maar ook bij ons van toepassing in de visserijwereld is, dat wij gaarne dit stuk onder de ogen van onze lezers brengen. Velen zullen heel wat hiervan op zichzelf en op hun bedrijf van toepassing weten te brengen. Ondertussen leert men inderdaad dat er niets nieuws is onder de zon, zeker niet sinds 1955.

Hier volgt dan dit artikel in zijn geheel :

IJmuiden 16 mei 1955
Rijksvishal A 1-8

Mijne Heren,
Betreft art. 10 Verordening Haringteelt 1955-1956

Het spijt mij u te moeten berichten, dat het mij onmogelijk is aan uw verzoek te voldoen. Onze administratie is, dankzij de toepassing van de arbeidswet, de archiefwet, de armenwet, de auteurswet, de beurswet, de bankwet, de begrafenwet, de boterwet, de dienstplichtwet, de drankwet, de gezondheidswet, de hinderwet, de invaliditeitswet, de kieswet, de loterijwet, de motorwet, de muntwet, enz. tot en met de vestigingwet, de werkloosheidswet en de ziektewet, die op een weerloos publiek worden losgelaten overbelast en onoverzichtelijk geworden.

Door de verschillende wetten ben ik zo teneergeslagen, uitgekleeft en uitgeput, uitgebuit, uitgewonnen, uitgetrokken en uitgeperst, dat ik niet meer weet waar ik ben, wat ik ben, hoe ik ben en of ik er nog ben.

Men heeft mij genoodzaakt te betalen voor : inkomstenbelasting, vermogensbelasting, personeelbelasting, straatbelasting, wegenbelasting, verzekeringsbelasting, omzetbelasting, gemeentebelasting, winstbelasting, vennootschapsbelasting, vereveningsbelasting, dividendbelasting, superdividendbelasting, commissarisbelasting, loonbelasting, successiebelasting, hondebeldering, schoolgeldbelasting, suikeraccijns, gedistilleerd-accijns,

benzineaccijns, tabaksaccijns, zegelrecht, registratierecht, statistiekrecht en invoerrecht. Ik ben aangezocht of verplicht bij te dragen voor de vrijheidsbond, de dierenbond, de volkenbond, de vrouwenbond, de padvindsbond, de geheelonthoudersbond, de politiebond, de vakbond, voor het crisisfonds, het arbeidsfonds, het Emmafonds, kinderbijslagfondsen, bijzonder ongevallenfonds en begrafenfondsen. Er wordt druk op mij uitgeoefend om als steun te dienen voor het Rode Kruis, het Groene Kruis, het Gele Kruis, het Oranje Kruis, het Zwarte Kruis en een regenboog van andere kruisen. De regering en allen die mij in haar naam regeren, hebben mij zo geregeerd dat ik niet meer weet wiens eigendom ik ben. Ik ben verdacht, verhoord, verplicht, ondervraagd, berispt, gestraft, bekeken, onderzocht, nagegaan, gecontroleerd, gezuiverd, verwisseld, ontbonden, gecommandeerd, ingeschreven, uitgeschreven, en heen en weer geschreven.

Ik heb tot nu toe mijn leven zoek gebracht met het invullen, uitschrijven, overschrijven, halen, bekrachtigen en tekenen van formulieren. Ik heb reeds honderden malen verklaard dat ik geboren ben en zo ja wanneer en waar, maar men schijnt mij slecht te geloven omdat men mij voor allerlei folteringen nodig heeft. Ik schijn een onuitputtelijke bron te vormen voor het verschaffen van geld tot het bevredigen van iemands tegenwoordige of toekomstige wensen en van elke nood en behoefte van het menselijk ras. Het enige wat mij nog aan het leven bindt is mijn nieuwsgierigheid : ik ben benieuwd wat er nog meer komt, maar zoals ik reeds hierboven vermeld heb kan ik tot mijn spijt niet aan uw verzoek voldoen.

**Visserij Onderneming
v/h J.C. Pronk N.V.**

● **TE HUUR : GEMEUBELDE KLEINE** appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijzen, nl. 2.000 fr. Z.w. : „Mon Séjour”, Londenstraat 8, Oostende. Int. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.

NEDERLAND

De zeer modern uitgeruste Russische treiler Kolka, die in februari in Vlissingen binnenliep voor het opdoen van proviand, verwekte nogal wat nieuwsgierigheid. Het vaartuig meet 54 m en 744 brt. Het beschikt over grote uitklapbare sleepnetten die door middel van gieken uitgezet worden. De apparatuur voor het opsporen van de vis is in de mast ingebouwd. Het vaartuig werd in 1980 op een Russische werf gebouwd en heeft een motor van 1.320 pk. Het schip vist normaal in de wateren rond West-Afrika.

In Nederland boft men nog altijd met de mosseluitvoer en de afzet in eigen land. Deze meevaller is het gevolg van de zeer goede kwaliteit van de mossel. Voor de mosselkweker is het echter niet zo goed uitgevallen als voor de handelaar. De eersten zijn het slachtoffer geworden van de lage mosselprijzen en komen niet of zeer moeilijk rond. Veel partijen mosselen moesten anderzijds door het mosselfonds opgevangen worden zodat dit ook niet te best overkwam bij de kwekers.

Op 26 maart zullen de mosselen die door het Nederlands Mosselfonds werden opgevangen in de veiling komen. Het gaat hier om 25 miljoen kgr en de handelaren rekenen deze mosselen voor een zacht prijsje te zullen kunnen binnenhalen. Daarom zijn ze ook niet geneigd thans veel mosselen aan te kopen en hopen na 26 maart, door een voorraad uit het Mosselfonds op de kop te kunnen tikken dan rond te zullen komen tot de sluitingsdag. De kwekers zijn natuurlijk de eerste slachtoffers van deze berekende handelwijze van de kopers.

In Nederland mag nog slechts haring aangevoerd worden waarvoor de bewijzen kunnen geleverd worden dat zij gevangen werden in de door de minister nog opengestelde gebieden, ofwel gevangen als bijvangst die de 10 % niet mag overschrijden indien dit gebeurde bij de spratvisserij en de 5 % niet mag overschrijden bij gewone visserij. Ook mag haring aangevoerd worden die op zee overgenomen werd en die rechtmatig gevangen werd. In dit geval dienen alle inlichtingen verstrekt over de identiteit van het vaartuig van wie overgeladen werd en over de plaats van het overladen.

In verband met de visfraude door het aanschaffen en het verkopen van vis in het zwart en de zware fiscale boeten die bepaalde handelaars hiervoor opliepen, is een vishandelsbedrijf uit Tholen over de kop gegaan. De belastingaanslagen en boeten die volgden na een veroordeling voor de rechtbank voor de betrokken firma met 15 werknemers, waren dusdanig dat er geen toekomst meer mogelijk was voor betrokken firma. Een rechtbank in Middelburg heeft dan ook de falingsuitspraak gegeven.

Omdat de aalvisserij in Zuidwest Nederland niet meer loongevend is, minstens was dit zo in het voorbije jaar, zullen deze voor een deel van het jaar mogen overschakelen op de garnaalvisserij. Zij zullen hiervoor van de Directie Visserijen de nodige vergunningen bekomen. De palingvisserij hadden ook geen goed woord over voor het opvissen van oesters in het Grevelingenmeer omdat dit over een uitgestrektheid van 600 Ha zou gebeurd zijn en hierdoor, ondermeer, de palingvisserij ernstig gestoord is.

De Nederlandse Rijkspolitie te water beklaagt er zich over dat meer en meer visstropers de randmeren afschuimen en dat hun optreden ook altijd driester wordt en, eens in het nauw gedreven, zij niet aarzelen om de politieboot te trachten te overvaren en te doen kapseizen.

Zoals men weet kan men statistieken altijd doen zeggen wat men zelf wenst. Dit is weer het geval wanneer men alleen maar zou laten weten dat in Nederland de mosselschepen tussen 1970 en 1980 van 103 tot 80 zijn teruggelopen. Als men er dan bijvoegt dat de totale vloot van deze 80 schepen in 1980 een brutotonnage vertegenwoordigde van circa 7.600 ton en een P.K. van meer dan 24 duizend ton tegenover respectievelijk slechts 6.200 ton en 18 duizend P.K., dan moet men het omgekeerd besluit treffen dat de vloot van mosselschepen in capaciteit heel wat uitgebreider is geworden, niettegenstaande volgens het aantal schepen deze zou teruggelopen zijn.

Door Nederland is met België en Denemarken een overeenkomst tot stand gekomen om voor bepaalde zaken in EEG-visserijverband éénzelfde houding aan te nemen. Dit zou dan het voordeel bieden dat de drie landen samen meer inspraak zouden kunnen afdwingen van de grotere lidstaten om ook eens hun standpunt aan bod te laten komen of meer in de verf te kunnen stellen.

Het Goereese Gat in Nederland zou verder dan 4 meter moeten uitgediept worden omdat de kotters uit Goereese, Stellendam en Ouddorp thans naar IJmuiden en Scheveningen beginnen uit te wijken omdat ze te diep liggen. Moderne kotters liggen steeds zwaarder en dieper en riskeren schade wanneer ze de thuishaven in ongunstige omstandigheden dienen binnen te lopen, vooral ook omdat op bepaalde plaatsen in het Gat geen 4 m. meer wordt gehaald, maar slechts 3,5 m.

Te Scheveningen zijn twee Deense kotters met haring voor de vismeelfabrieken komen aanleggen. Deze kotters vissen normaal voor vismeel-doeleinden. Hun haring was gevangen... in het Kattegat, waar dit voor vismaaldoeleinden toegelaten is. Waarom zij deze dan niet in het Deense Esbjerg hebben gelost blijft wel een lastige vraag.

In Nederland zal de scheepswerf "Van der Giesen-de Noord" een investeringsprogramma uitvoeren dat zal lopen over vijf jaar en 2,2 miljoen B.fr. bedragen. Men wenst, dank zij deze investering, de bouwkosten met 20 % te drukken om de concurrentiële positie in de wereld te verbeteren. Eén van de voornaamste uitvoerpunten is de bouw van een overdekte scheepshelling te Krimpen aan de IJssel, zijnde een loods van 264 m. lang, een breedte van bijna 100 m. en 52 meter hoog, met een helling van 250 m. lang en een breedte van 40 m. die het mogelijk maakt schepen tot 235 m. lang met een breedte van 38 m. te bouwen en dit tot 3 eenheden per jaar, waardoor 30 duizend ton staal zouden verwerkt worden. Deze loods bevat een elektrische centrale van 4 duizend Kw., 2 loopbruggen van elk 60 ton, 3 loopkatten van 30 ton en verder de kantoren, magazijnen en werkplaatsen.

Het Nederlandse Visserijschip zou graag een vaste commissie voor de visserij zien ontstaan waar dan op ministerieel niveau over de visserijproblemen zou kunnen gesproken worden. Aldus zou de visserij meer rechtstreekse contacten met minister De Koning, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, kunnen onderhouden, of minstens met zijn adviseurs voor de visserij.

NOORWEGEN

Door de Noorse diensten van de visserij werden 2 Britse treilers voor 8 maand de Noorse wateren verboden. Toen de twee treilers in januari in het Noorse deel van de Noordzee aan het vissen waren, op een ogenblik dat er nog geen nieuwe overeenkomst tussen de EEG en Noorwegen voor 1982 in voege was, weigerden zij op de oproepen van de Noorse marine te antwoorden en slipten terug in de EEG-wateren buiten het bereik van de Noorse marine. De rekening voor deze twee treilers, de "Glenugie" en de "Veracious" werd nu aangeboden. De twee treilers visten in span.

GROOT-BRITANNIE

Volgens de Shetlandse Redersfederatie moet de overeenkomst tussen de oliemaatschappijen Shell en BP, die hun olie door middel van pijplijnen aan land brengen en hiervoor waardevolle visgronden ten Oosten van de Shetland door kruisen en waarbij 5,6 milj. B.fr. wegens hinder aan de Shetlandse visserij toegezegd werd, herzien worden en opgetrokken. Inderdaad is de hinder groter geworden en de som, die in 1975 toegekend werd, heeft intussen veel van haar waarde verloren door allerlei inflatieperiodes.

ALLERLEI

Sri Lanka heeft via het Arabisch Economisch Fonds die een lening ten bedrage van 185 miljoen B.fr. aan lage interestvoet toestond, een order voor 92 vissersvaartuigen van 10,40 m. lengte geplaatst, die zowel voor kust- als voor verder afgelegene visserijen zullen instaan. Men verwacht in Sri Lanka, dat deze vloot van kleine vaartuigen de visaanvoer met ruim 10 duizend ton zal doen toenemen.