



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 17 FEBRUARI 1984 - NR. 7



**VISSERSVAARTUIG KOPEN
OF VERKOPEN ?**

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

**REDERS en
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &
ZOON**

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

***Gullevis*ssers**

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



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S . C . A . P .

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE - Ø (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : Ø (059) 32 39 79 - (059) 32 08 20

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

het
visserijblad

Vrijdag 17 februari 1984 - Nr. 7

DE VISKEURRECHTEN EN DE STAD OOSTENDE

De inning van de viskeurrechten krijgt al maar door een langer wachten. Ten gerieve van onze lezers, geven we hier zo kort mogelijk een kleine historiek weer, want ten slotte zullen nog vele processen en moeilijkheden dienen opgelost, vooraleer aan deze triestige geldverspilling een einde komt.

HISTORIEK

De kaderwet van 15/4/1965 liet aan de Koning toe (dat wil dus zeggen bij middel van Koninklijke Besluiten) eventueel heffingen uit te schrijven om de viskeuringskosten te kunnen dekken en die ten laste konden gelegd worden (volgens de kaderwet) van de invoerder en **AANVOERDERS** van de vis.

Vermits de viskeuring gebeurt vóór de commercialisatie (verkoop) van de vis in de afslag, is het duidelijk dat de aanvoerder en/of de eigenaar van de vis, de reder was op het ogenblik van de keuring, als we de tekst van de K.B. op de letter nemen.

Er werden toen twee K.B.'s uitgevaardigd:

1) het K.B. van 3/12/1976: hierdoor werden viskeurrechten gevestigd en de hoogte van de heffingen. Maar het art. 1 van dit K.B. preciseerde niet wie deze heffingen ten laste vielen, alhoewel men dit duidelijk kon afleiden uit de kaderwet, die bepaalde dat dit door de eigenaars en aanvoerders diende betaald te worden op het ogenblik van de keuring. Maar de vraag stelde zich wie de eigenaar was op het ogenblik van de keuring? Geschiedde die keuring vóór of na de verkoop?

2) Het K.B. van 29/3/1977: legde tenslotte duidelijk de viskeurrechten ten laste van de kopers.

Het commentaar van „Het Visserijblad” was toen, dat dit K.B. niet rechtsgeldig was omdat de kaderwet het anders zegt en omdat een K.B., die in wettelijke rangorde, lager is dan een wet, deze niet kan veranderen, maar dat de K.B.-besluiten slechts uitvoeringsbesluiten zijn om de uitvoering van de wet, waarop zij betrekking hebben, te vergemakkelijken.

We waren werkelijk de enige die hier op wезen, alsmede op het feit, dat men de kopers nooit zou kunnen verplichten op basis van dit K.B. te betalen en dat alles zou moeten verhaald worden of later zou verhaald moeten worden op de reders, die dan voor onoverkomelijke problemen zouden komen te staan.

We melden toen, dat men de wet zelf zou moeten veranderen opdat de kopers geen verhaal meer zouden hebben op de reders.
We werden niet gevolgd. Zelfs op het kabi-

net van de Minster haalden we het niet. Het gevolg is natuurlijk, dat men nu ellenlange rekeningen wegens betalingen van viskeurrechten aan de reders voorlegt en nu spreekt van vervolgingen.

De kopers weigerden te betalen en gingen voor de Raad van State, die hen in het gelijk stelde en het K.B. van 29/3/1977 onwettelijk noemde.

De stelling van het ministerie was toen de volgende: vermits het K.B. van 29/3/1977 vernietigd werd, komt automatisch het K.B. van 3/12/1976 weer in voege, namelijk dit K.B. waarin de hoogte van de heffing voor viskeurrechten bepaald werd en dat stom bleef, wie moest betalen.

Vermits de kaderwet zelf zeer duidelijk is in dit verband, waarin de aanvoerders konden geroepen worden om viskeuringsrechten te betalen, kwam dit dus ten laste van de reders. Ondertussen vooraleer de Raad van State tot een uitspraak was gekomen, waren meer dan drie jaren voorbijgegaan en dus viskeurrechten te betalen voor de reders over al deze jaren.

Onmiddellijk na de uitspraak door de raad van State, werd de inning van de viskeur-

rechten door de stad Oostende bij de kopers gestopt en werden de reders aangemaand de viskeurrechten te betalen, ook deze van de vele verlopen jaren.

Het is echter begrijpelijk dat de reders dit weigerden en zij hiervoor, zelfs indien het een rechtszaak wordt, over bepaalde wettelijke argumenten beschikken.

Dit is een zaak welke de Rederscentrale voor alle reders zou moeten opnemen, die jaarlijks miljoenen lidgelden betalen om hun belangen te dienen.

AAN DE DAGORDE IN OOSTENDSE GEMEENTERAAD:

Deze onverkwikkelijke zaak kwam vorige week toevallig aan de orde voor de Oostendse gemeenteraad, waar de oppositie bij monde van de heer Laridon de Raad interpelleerde.

Inderdaad had de stad weerom aangetekende schrijvens verstuurd aan de reders, kwestie van regeling van de achterstallige viskeurrechten.

(Vervolg volgende blz.)

STAAN DE STROPERS VOOR DE 12-MIJLSZONE TERUG GEREED?

We vernamen van enkele Oostendse kustvissers, dat zij ter hoogte van de Kwintebank een paar treilers van onze Noorderburen eventjes buiten 12-mijlszone hebben zien vissen, waarvan één treiler uitgerust is met een motor van 1.600 p.k. en de tweede met een motor van 900 p.k.

Op zichzelf niets bijzonder en perfect wettig. Deze boomkorrevisserstvaartuigen mogen immers buiten de 12 mijl uit de kust op plaats, schol en tong vissen.

Nochtans wisten zelfde vissers te zeggen, dat zo spoedig als de nacht valt, voor deze treilers terzelfdertijd de 12-scheidingslijn uit het oog verloren wordt en zij hun sleep verleggen binnen de 12 mijl. Op onze vraag wat onze marine in dit geval doet, wordt er zonder blikken of blozen geantwoord, dat zij wellicht slapen?

Het is in elk geval nog vroeg op het jaar om nu reeds het geluk te beproeven in de 12-mijlszone. Over het algemeen is dit maar lönend vanaf eind maart, begin april.

De jaren komen echter wel na elkaar maar

gelijken daarom niet op mekaar. Toch lijkt het ons nog veel te vroeg om reeds met succesrijke vangsten te gaan rekenen onder de kust.

Maar tevens stellen we ons toch de vraag of onze zeemacht de sabels geslepen heeft om onze kustvissers de nodige bescherming te geven tegenover de grote, niets-ontziende treilers.

Het zal al moeilijk genoeg zijn met de inzet van de Eurokotters, de moderne nieuwe treilers, die ook al een aardig stukje zeebodem kunnen afdweilen. Ondertussen wachten wij nog altijd op bijkomende beschermende maatregelen die in de maak zouden zijn om de kleine kustvisserij beter te beschermen, maatregelen met betrekking tot het vistuig, dat ook aan beperkingen zou onderhevig gesteld worden.

Maar zal men opnieuw niet te laat de beslissingen uitvaardigen.

En slaapt de Rederscentrale ook al opdat die voor de ganse kustvisserij en de fauna belangrijke zaak, zou in het oog gehouden worden?

Kantoormachines A. Vande Veire p.v.b.a.

Alf. Pieterslaan 55 - 8400 Oostende



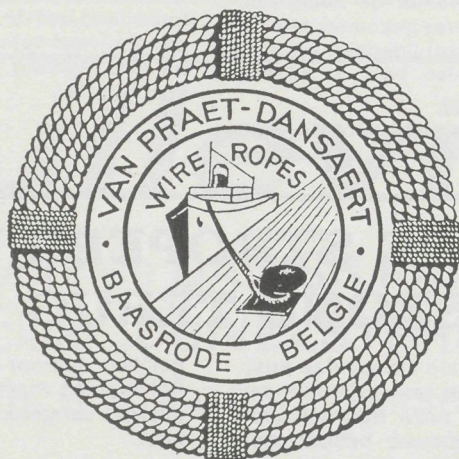
Tel.: 059/70.57.72

- ☆ Schrijf- en rekenmachines
- ☆ Kasregisters
- ☆ Stalen meubelen
- ☆ Bureelbenodigdheden
- ☆ Kopie- en stencilwerk
- ☆ Technische dienst
- ☆ Reproductiemachines

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHÂNDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

Paul HOSTYN

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

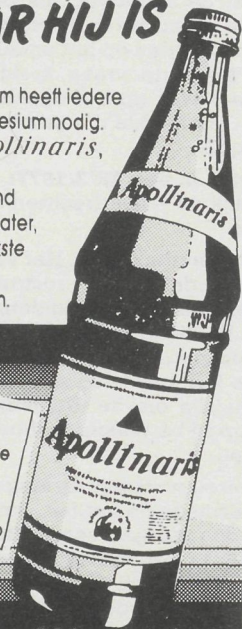
Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

NEEM DE MAGNESIUM WAAR HIJ IS

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

Ziehier
de nieuwe
¾ (75 cl)
met zijn
schroefstop



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

In feite zou het dus moeten gaan over de heffingen vanaf de rechtsgeldigheid van het K.B. van 3/12/1976, die de heffingen instelde en de uitnodigingen om te betalen destijds verkeerdelijk aan de kopers gestuurd werden. Toen reeds wezen we de stad op het verkeerde van hun handeling.

Opvallend is wel, dat het juist het socialistisch gemeenteraadslid Laridon is, die nu terug de bel luidt, niettegenstaande hij toentertijd Schepen van Financiën was en in feite, omringd zijnde door een eigen stadsraadsman zelf had moeten weten, dat men de verkeerde partij de heffingen oplegde.

Ook onze stelling sloeg men toen in de wind met alle gevolgen van dien. Ten slotte kon men vernemen dat, voor de invordering van de viskeurrechten, de zaak voor pleiten gesteld werd op 16 april 1984.

Het is waarschijnlijk dat de stad slechts een paar reders voor de rechtbank zal betrokken hebben, want een voorgaande zal, volgens hen, genoeg zijn om de anderen op basis van dit vonnis eventueel te doen betalen.

Of zullen de reders langs hun Rederscentrale hiertegen ook in beroep gaan, want ook zij beschikken over bepaalde wettelijke argumenten.

Ondertussen zien we niet in hoe er aan deze procedures in de eerste jaren een einde zal komen, daar er verschillende processen aanhanging zijn tussen de stad en de staat en tussen de stad en de belanghebbenden.

De vraag stelt zich dus, wie zal al deze triestige besluiten, die inzake keuring tot niets hebben gediend, omdat de keuring zoals ze vroeger door eigen ambtenaren, ten andere zeer bevoegd waren, goed gedaan werd.

Afwachten is dus de goodschap.

P. Vandenberghe

COÖPERATIEVE BELANGEN

KAN EEN LID DAT UITGESLOTEN IS RECHTEN DOEN GELDEN OF TOT SCHADEVERGOEDING VEROORDEELD WORDEN ?

In datum van 18 oktober 1963 werd aan een Zeebrugse reder, door Hulp in Nood, bij beslissing van de beheerraad, een lening toegestaan van één miljoen en 20 duizend frank voor de bouw van een vaartuig, aan de interest van één en half per honderd, terugbetaalbaar per schrijven in twaalf jaar. Zo'n leningen vindt men zelden om een schip te bouwen.

Als enige verplichting had hij bij de uitbating van het schip, zich te bevoorraden bij Hand in Hand Zeebrugge of S.C.A.P., al naar gelang het schip één dezer havens aandeelde en voor zover de officieel vastgestelde maximum prijzen van andere leveranciers, door Hand in Hand of S.C.A.P. niet overtroffen werden, en tenslotte zich bij Hulp in Nood te verzekeren voor dezelfde duur.

Het dient gezegd dat de leden van S.C.A.P. en Hand in Hand niet alleen tijdens het jaar op hun aankopen een ristourne krijgen op oliën, brandstof en magazijn, maar dat ze daarenboven op het einde van elk jaar een bijkomende ristourne ontvangen welke gaat van tien procent op magazijnen tot 0,50 fr. per liter brandstof, zoals zulks in 1982 het geval was. In de Coöperatieve verzekering Hulp in Nood, is er een voorbehoudingsfonds welke elk jaar op de spaarboek terecht komt en wanneer men het bedrijf stil legt, uitbetaald wordt.

Vorig jaar kregen de leden zelfs een teruggave op de premie van 20 %, wat voor grote vaartuigen die 40 à 60 miljoen verzekerd zijn, een mooie spaarpotje daarstelt.

Niemand van de leden kan dus beweren dat ze zich beter op een ander kunnen bevoorraden of verzekeren.

En er is meer! Waar bij private leveranciers de groten goedkoper gediend worden omdat ze groter aankopen doen, is dit bij S.C.A.P. niet het geval want zowel kleine als grote worden op dezelfde basis behandeld.

Bij dit alles dient gevoegd dat elk lid langzaam met zijn toebedeelde winst, eerst een aandeel per bruto ton wordt afgehouden totdat hij duizend frank per bruto ton in aandelen heeft genomen.

Deze aandelen geven elk jaar, vooraf van de gebeurlijke winst afgehouden, recht op een interest, welke door de algemene vergadering vastgesteld wordt en thans acht ten honderd vertegenwoordigt, welke uitbetaald wordt bij aankopen, zoals achteraf de winstaandelen in maga-

zijn of voor brandstof eveneens mogen dienen om facturen te vereffenen.

Dit stelsel wordt in 't algemeen door de leden gevolgd.

Maar er zijn reders, zoals in alle lagen van de bevolking, die alleen aan rechten maar niet aan plichten denken. Er zijn er die niet schijnen te begrijpen wat coöperatieve samenwerking beduidt. En er zijn er die vergeten dat ze een schip hebben kunnen bouwen dank zij een goedkope lening zoniet ze anders nooit reder zouden geworden zijn.

In de loop der jaren hebben we zo'n geval in Nieuwpoort en Oostende gehad en een drietal in Zeebrugge.

Dat overeenkomsten, hoe goed ze ook bevoordeeld werden, dienen nageleefd, hebben S.C.A.P. en Hand in Hand alsook Hulp in Nood, nu voor de rechtbank opnieuw doen beslechten, tegen een reder van Zeebrugge.

Het is de reders en vooral leden van Hulp in Nood, S.C.A.P. en Hand in Hand bekend dat in 1977 en 1978 de reder Pintelon ook voor de aankoop van drie vaartuigen door Hulp in Nood, de som van 5,5 miljoen frank toebedeeld werd aan een interest van 5%, in voorwaarden voor elkeen toen vastgelegd.

Hoe ongeloofwaardig ook, amper één jaar later vond deze rederij, niet alleen middel zijn verplichtingen tegenover Hulp in Nood en vooral S.C.A.P., te negeren, maar vond zij middel de Vissersverbroedering van de heer Asperbagh, als verkoopsorganisatie over te nemen, maar ook agent te worden van een brandstofmaatschappij en dus rechtstreeks S.C.A.P., concurrentie aan te doen.

Het gevolg liet niet lang op zich wachten. Het lid werd door de beheerraad uitgesloten en de zaak door Hulp in Nood en S.C.A.P. voor de koophandelsrechtbank gebracht, waar belanghebbende veroordeeld werd tot de betaling van een schadevergoeding van 2.455.919 fr. plus de rechterlijke interesten en de kosten van het proces.

EN TE ZEEBRUGGE!

Te Zeebrugge hebben een paar reders, die dank zij Hulp in Nood en Hand in Hand reder zijn geworden, hetzelfde spelletje willen spelen!

Een ervan, in eerste aanleg veroordeeld, tevens zijn aandelen in het voorbehoudingsfonds ver-

liezend, heeft gemeend hiertegen in beroep te moeten gaan, omdat er altijd opstokers zijn, die beter weten, maar de gefaalde daarmee geen dienst bewijzen.

Integendeel, ze jagen die reder, die zeer slechte raadgevers heeft, alleen op kosten in plaats van te bezinnen en een overeenkomst in hun voordeel opgemaakt, na te leven.

Bedoelde reder had op zijn spaarboekje reeds 348.200 fr. staan. Hij vond niet alleen middel zijn verplichtingen als lid te ontwijken, maar gaf ontslag en eiste deze op.

In maart 1979 werd hij bij vonnis afgewezen en Hulp in Nood en S.C.A.P. volledig in gelijk gesteld.

De reder, door meer helderzienden opgejaagd, ging hiertegen in beroep. Thans heeft het hof van Beroep na ongeveer vijf jaar op 25/1/1984, het eerste vonnis bevestigd en de reder tevens tot de kosten veroordeeld.

Uit dit vonnis stellen we vast, dat ieder lid welke zich **niet** normaal bevoorradt bij S.C.A.P. of Hand in Hand voor alle materialen, kan uitgesloten worden en tevens zijn aandelen de maatschappij, dus de coöperatieve leden, ten goede komen.

De maatschappij heeft de belanghebbende hiervan tijdig ingelicht, waaraan het lid geen gevolg gaf, niettegenstaande de voordelen hem in die voorwaarden van lening toegekend en hij de statuten der coöperatieve als lid aanvaard had en hoefde na te leven.

Uit dien hoofde hebben Hulp in Nood, S.C.A.P. en Hand in Hand, zich niets te verwijten gehad en de statuten nageleefd, wat de Zeebrugse reder in kwestie, maar al te gemakkelijk vergeten had.

WIJ ZOEKEN:

Wie kan ons te koop of in leen de brochure „De Evolutie van de Oostendse Vissershaven” door Emiel Vroome, oud-schepen en volksvertegenwoordiger der stad Oostende bezorgen ?

De redactie

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers

S.V. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059) 32.29.51

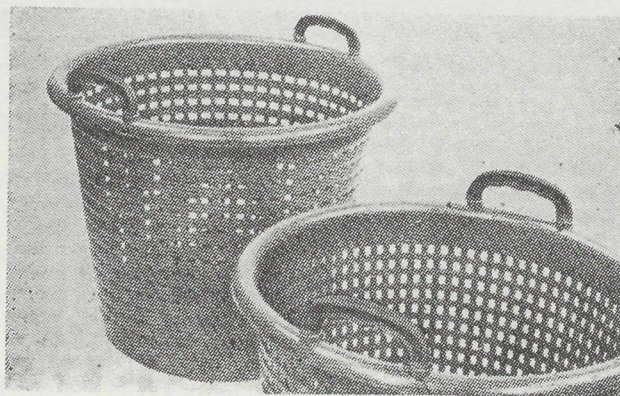
EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

Succesvolle zoekactie van de „Veurne”

WRAK VAN Z.424 „ZEEPAARD” NU DEFINITIEF GEIDENTIFICEERD

Zaterdag heeft de kustmijnveger „Veurne” met zekerheid het wrak van de sedert 13 januari jl. verdwenen treiler „Zeepaard” kunnen identificeren. Mede omdat de zichtbaarheid onder water vrij goed was - twee tot drie meter - konden door de PAP, de mini-duikboot, goede beelden verstuurd worden naar het gevechtscentrum van de mijnveger. Daarop waren de woorden „Zeepaard” en „Zeebrugge” duidelijk leesbaar.

Meteen staat het vast dat het wrak, dat reeds eerder werd ontdekt door een Britse visser en nadien door de mijnveger „Van Haverbeke”, wel degelijk dat van de „Zeepaard” is. Een gruwelijke onzekerheid werd dus voor goed weg genomen.

Het was zaterdag, even vóór de middag, dat het wrak werd geïdentificeerd aan boord van de kleine kustmijnveger M.935 „Veurne”. De „Veurne” was, net als de „Van Haverbeke” trouwens, uitgerust met een PAP maar men zal zich herinneren dat, toen de „Van Haverbeke” opzoeken deed, de zichtbaarheid in het water omzeggens nul was, zodat een preciese identificatie onmogelijk was. Nu kende men meer succes. Zaterdagmorgen kreeg men zeer duidelijke videobeelden op het scherm waarop „Zeepaard” en „Zeebrugge” te lezen stonden.

Zondagmorgen is de „Veurne” omstreeks half twaalf opnieuw de haven van Oostende binnen gelopen. Aan boord van het vaartuig werden de beelden geprojecteerd in aanwezigheid van vice-admiraal Schlim, kapitein ter zee Van Damme en fregatkapitein De Griek.

De beelden werden van commentaar voorzien door luitenant ter zee eerste klas Van Knippenberg, bevelvoerder op de „Veurne”. Het waren echt pakkende beelden. In totaal werden 25 minuten opnamen op videoband vastgelegd nadat de PAP langsheen de romp van het wrak was gegaan.

Nadien nam men het hek van het schip in beeld en daar kreeg men dan de hierboven vermelde namen te lezen. Kommandant Van Knippenberg voegde er nog aan toe, dat de ideale weersomstandigheden en de gegevens nopens de positie van het te identificeren wrak hebben toegelaten dat er veel tijd werd gewonnen.

Bovendien waren de informaties die door de „Van Haverbeke” waren verzameld eveneens zeer bruikbaar. Wel is het zo, dat het wrak van de „Zeepaard” tussen vijf andere wrakken lag zodat dit wel even moeilijkheden opleverde om het juiste wrak te vinden. Na ongeveer een uur zoeken lukte het dan toch. Het wrak vertoonde geen de minste averij en lag op de bakboordzijde.

Nadien feliciteerde vice-admiraal Schlim allen die aan de operatie hadden mee gewerkt met een totale inzet.

Dat geldt dan niet alleen voor de bemanningen van de „Van Haverbeke” en de „Veurne” maar eveneens voor de mijnenbestrijdingsschool (Egvermin) te Oostende waaraan Luitenant ter Zee Bartier en eerste meester Piette eveneens hun medewerking verleenden. Bovendien nam vice-admiraal Schlim zondag nog contact op met de weduwe van schipper Walter Vandierendonck en bracht haar in kennis van de bereikte resultaten.

Deze resultaten zullen nu overgemaakt worden aan de Procureur des Konings te Brugge, die dan de procedure zal inzetten om de sedert 13 januari jl. vermiste vissers, overleden te verkla-

ren zodat de nabestaanden aanspraak zullen kunnen maken op de hen bij wet toekomstende uitkeringen bij de Ongevallenkas voor Zeevissers ter vismijn van Oostende.

We menen de tolk te mogen zijn van al wie in en voor de visserij leeft, vice-admiraal Schlim en zijn medewerkers hartelijk te mogen gelukwensen voor de ijver door hen aan de dag gelegd om zekerheid te scheppen omtrent het vergaan van dit vaartuig, waardoor ook meteen alle twijfel dient weggenomen.

**De families
VANDIERENDONCK
ALLEMEERSCH
NORULLIE
DURIE
TEETAERT**

danken langs deze weg voor de blijken van deelneming hen betoond ter gelegenheid van de rouwdienst voor de vermiste bemanning van de Z.424 „Zeepaard”.

BRIEFENBUS DE LIGPLAATS VAN DE KUSTVISSERSVAARTUIGEN AAN DE VISMIJN

Dat onze directie van de vissershaven aan de belangen van onze visserij, en in 't bijzonder de kustvisserij, weinig of geen aandacht besteedt en er nooit iets voor doet, is een publiek geheim.

Het is een feit dat alle kustvissersvaartuigen, die hun vis of garnaal aanbrengen, dikwijls veel moeite hebben om te lossen, laat staan er te blijven liggen.

Toezicht is er niet en het dok, dat er jaren geleden in feite gebouwd werd om de kustvisserij toe te laten er zijn vangsten te lossen en er te meren, is nu een plaats waar elkeen mag komen meren, tot afgedankte boten en yollen toe, die gelegenheids- of lijnvisserij zijn en niets aan de stad aanbrengen.

Anderzijds hebben de vaartuigen die in het Montgommerydok bij gebrek aan plaats of omdat ze in stad wonen, alle moeilijkheden om er te laden, nu gans de kaai verhoogd werd en het een parkeerplaats voor auto's en autocars bij uitstek is. De standplaatsen voor die mooie winkeltjes met garnaal, vis en andere schelpdieren, worden bij brandstofladingen ook moeilijkheden berokkend, maar ons stadsbestuur schijnt zich daarvan weinig of niets aan te trekken niettegenstaande deze belastingen opbrengen.

Is het dan zo moeilijk, aan het tijdok van de vismijn, speciaal voor onze kustvisserij gebouwd, schikkingen te treffen om het onze visserij wat gemakkelijker te maken?

Wij stellen de vraag, nu we vaststellen dat de havenkapitein meer te Nieuwpoort verblijft om er aan sportvisserij te doen, dan de belangen van de visserij en onze vissershaven te dienen.

Kustvissers.

EUROPEES VOLKSVERTEGENWOORDIGER VANDEMEULEBROUCKE BRENGT DEENS HARINGBEDROG VOOR EUROPEES PARLEMENT

Naar aanleiding van ons artikel van verleden week waarin wij het Deens egoïsme en bedrog aan de kaak stelden in verband met de haring, die door de Deense haringvloot in een verboden gebied gevestigd werd, maar op rekening en op de kap van het te vangen kwotum in de zuidelijke Noordzee aangegeven werd, kunnen we thans reeds schrijven dat dhr. Jaak Vandemeulebroucke in verband hiermede een vraag zal stellen in het Europees Parlement van Straatsburg en een onderzoek zal eisen.

Dit is niet de eerste tussenkomst van betrokkene ten voordele van de visserij en, voor ons, die de belangen van onze vissers ter harte nemen, geven we graag ruchtbaarheid aan elk initiatief van welke zijde ook uitgaande van onze parlementairen, tot welke strekking ze ook behoren.

Vermelden we nog, dat ons hoofdartikel van verleden week heel wat indruk gemaakt heeft en we van verscheidene zijden om nog bijkomende inlichtingen gevraagd werden en vooral hoe het mogelijk is dat dergelijk bedrog, dat in de praktijk niet door Denemarken kan weerlegd worden, officieel en administratief mogelijk en aanvaardbaar is.

Indedaad werd tijdens de sinds enkele maanden open zijnde haringvisserij, geen enkel Deens vaartuig in de zuidelijke Noordzee op de haringvisserij opgemerkt, terwijl anderzijds, de kleinere Deense schepen nog moeilijker tijdens het slecht weder konden gaan uitvaren dan de Franse, Nederlandse en Belgische haringschepen.

Het is dus duidelijk, dat de haring door de Denen aangevoerd, niet in de zuidelijk Noordzee werd gevangen, maar elders en duidelijk in het gebied IVa.

Ondertussen, op basis van de 10 duizend ton haring die door de Denen zou gevangen zijn geweest in de zuidelijke Noordzee, werd het totaalkwotum van 17 duizend ton bereikt en moet er nu reeds op het nieuw kwotum 1984 gevestigd worden, hetgeen wellicht kwade perten zal spelen, onder meer aan onze haringvloot bij het opnieuw starten, laat ons zeggen begin oktober, daar hetgeen nu aangevoerd wordt in mindering zal gebracht worden van dit kwotum.

We rekenen niet op een herziening van de, door de E.E.G. aangekondigde uitputting van de 17 duizend ton, maar het is wel goed de triestige praktijken van de Deense visserij in het daglicht te stellen. Hopelijk wordt een volgende maal nauwer toegezien opdat het Deens bedrog dan officieel zou kunnen vastgesteld worden.

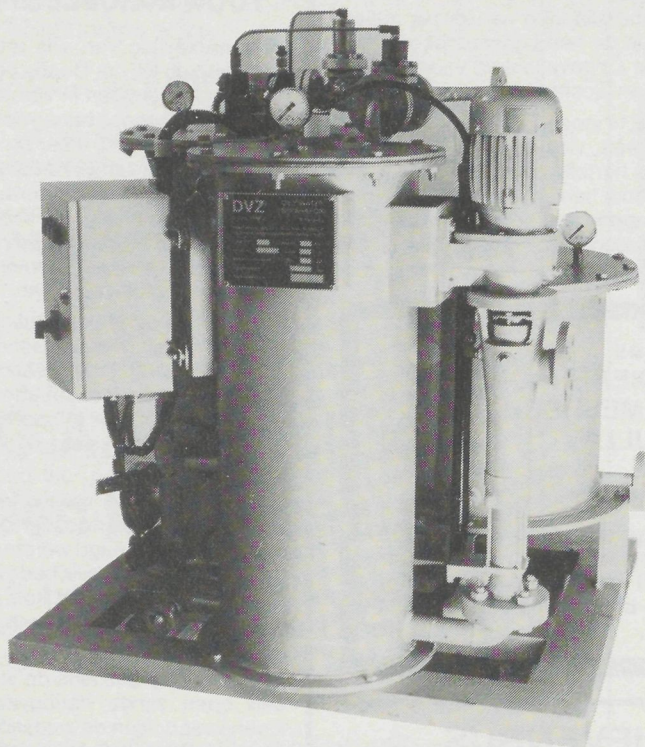
TIJDSCHRIFT SIRENE VERSCHENEN

Zopas is dit driemaandelijks maritiem tijdschrift verschenen, welke het heeft over Belgische slepers in Iran, het in gebruik nemen van de linker Scheldeoever door het eerste groot zeeschip, de mijnenbestrijding, zeetaal, het Visserijmuseum te Oostduinkerke en boekbespreking alsook het SS „Great Britain” en „De Fransen in Amerika voor Columbus”, Cartier en da Goma.

Men kan zich daarop abonneren voor 325 fr. per jaar bij de uitgever, Mintiens, Turnhoutsebaan 295, B2100 Deurne - Antwerpen.

kompakte, goedgekeurde LENSWATERREINIGERS

vlg. IMO-Res. A 393(x) - minder
dan 5 ppm.



in 4 types - aansluitklaar
en... **SCHERP GEPRIJSD !**

utrecht

kuyl & rottinghuis bv

POMPEN

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 - Telex 40093 Kaer. nl.

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:
Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

HOOGWATERBOEKJE 1984

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

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

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

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

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



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.

Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649

Telex 28183



en dat
24 uur per dag...

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

LAATSTE GETUIGE INZAKE STRANDING VAN Z.34 „TWILIGHT” ONDERHOORD

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft gisteren, woensdag, de laatste getuige gehoord inzake de stranding die zich voordeed op 12 juni van vorig jaar met de treiler Z.34 „Twilight” centraal in het beeld. Nadat de Raad reeds eerder de andere opvarenden hoorde was het nu de beurt aan matroos Cagnard Carol maar die geeft een uiteenzetting waarin bitter weinig nieuwe elementen naar voren komen. Toch was er de verklaring van getuige die bevestigde dat er aan boord van de „Twilight” wel degelijk gedronken werd. Dat gebeurde reeds voor de afvaart uit Oostende; toen werd een fles cognac sergeant gemaakt in aanwezigheid van de vrouwen van enkele opvarenden. Nadien pas kwamen de bewuste twaalf flessen cognac aan boord waarvan er, na de feiten, drie en half werden terug gevonden. Nadien, zo zegt getuige verder, werden andermaal enkele flessen bier gedronken toen de „Twilight” opnieuw de haven van Oostende moest aandoen. Toen dronken alle opvarenden een paar flessen maar dronken was niemand, zegt getuige die verder beweert dat hij eigenlijk niets gewaar werd van de scheve koers die de „Twilight” liep bij het binnenvaren. Het was pas nadat de Raad er hem op attendeerde dat eerst de toegang tot de jachthaven werd genomen en dat nadien razend veel moeite werd ondervonden om het vaartuig af te meren in de Nieuwpoortse haven dat hij zich die feiten weer herinnert. Nopens de eigenlijke feiten evenwel kan matroos Cagnard niets vertellen. Ik had mij kort voordien ter ruste begeven, zegt getuige, en werd nadien gewekt door een varensgezel. De Raad zal in een komende zitting ook de beide reders van de „Twilight” horen.

VISSEN BIJ ZWARE STORM

Vervolgens werd schipper Savels Yvan van de N.36 „Donia” gehoord. Dit vaartuig kwam in een hevige storm te zitten en liep hierdoor zware averij op. Schipper Savels, die als getuige wordt gehoord, zegt dat er op het ogenblik der feiten zeer zware storm heerste met windkracht 8 tot 10. Daarom werd geschuimd achter de Lundys. Nadien werd weer gevist maar andermaal moest men de visserij staken wegens de weersomstandigheden die op een bepaald moment windkracht 11 haalden. Schipper Savels zegt evenwel dat men toen al de visserij had gestaakt maar de Raad zal hem allicht wijzen op het gevaarlijke van zijn handeling door in dergelijke slechte weersomstandigheden risico's te hebben gelopen.

SCHIPPER WEIGERDE AF TE VAREN

Een andere zaak die werd behandeld was de vrij zonderlinge affaire die zich voordeed aan boord van de garnaaltreiler O.472 van Bruynsteen Maria. Dat vaartuig lag op 29 november van vorig jaar varensklaar maar... schipper Lachat weigerde uit te varen omdat hij op een ander vaartuig wilde werken. Eerst wordt de reder, mevrouw Bruynsteen onderhoord en die zegt dat afgesproken was om 's avonds te varen. In de loop van diezelfde namiddag evenwel weigerde schipper Lachat nog verder te varen met de

O.472 zodat men genoodzaakt was een ander schip te zoeken. Toen bleek echter de monsterrol zoek. Degrauwe, de echtgenoot van Bruynsteen, ging aan boord zoeken nadat Lachat hem had gezegd dat het zich daar bevond maar dat bleek niet het geval. Er kon dus niet aangemonsterd worden. Toen Degrauwe 's anderendaags weer aan boord ging zoeken lag de monsterrol wel op tafel aan boord. Degrauwe neemt aan dat Lachat de monsterrol daar nadien moet gelegd hebben toen hij zijn persoonlijke bezettingen van boord haalde. In een volgende zitting zal de Raad Lachat horen.

GEEN SEIN VAN VISSEND VAARTUIG

Vervolgens werd het onderhoor aangevat inzake de overtredding die werd begaan door het span O.116 - O.142. Tijdens de spanvisserij werd proces-verbaal opgemaakt door de Zeevaartpolitie nadat was gebleken dat de O.116 niet de seinen van een vissend vaartuig voerde, in dat geval een diablo. Terzake wordt schipper Bouilliant Marcel van de O.116 onderhoord en die geeft inderdaad de feiten toe maar, zo zegt getuige, mijn scheepje is minder dan 16 meter lang, en ik had geen diablo aan boord.

VORDERINGEN

Nadien spreekt rijkskommissaris Carly nog een reeks vorderingen uit in diverse gevallen. Een eerste zaak is de overtredding die schipper Quintens Lorenzo van de O.232 „Luc-Peter” beging tegen het verkeersscheidingsstelsel. De feiten gebeurden op 29 september van vorig jaar en de schipper geeft eerlijk de feiten toe. Hij viste daar, zo zegt hij, omdat er in dat gebied veel vis te vangen was. Rijkskommissaris Carly is evenwel niet mild in zijn vordering; volgens hem moet schipper Quintens bestraft worden met een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende vijf dagen; ook al omdat het niet de eerste overtredding is van schipper Quintens.

x x x

Een tweede zaak waarin werd gevorderd betrof de aanvaring die zich in juli van vorig jaar voordeed tussen de N.736 en de franse treiler St. Louis uit Boulogne. Schipper Arnoys werd terzake betrokken maar deze betwist, niettegenstaande de onderhoren werden beëindigd, de posities die door het Franse walstation werd opgegeven. Die kloppen niet, zegt schipper Arnoys, en ik zou graag inzage krijgen van mijn logboek. Meteen zit de Raad met een vrij vervelede situatie opgezadeld en de voorzitter beveelt een schorsing van de zitting. Na beraadslaging gaat men akkoord dat afschrift van het logboek zal opgevraagd worden door de rijkskommissaris die evenwel eerder al had gevorderd. Schipper Arnoys werd verweten een onoordeelkundig gebruik te hebben gemaakt van de radar, niet tijdig te hebben uitgeweken toen hij op de radar vaststelde dat de peiling niet veranderde en bovendien, toen hij toch van koers veranderde, geen geluidseinen te hebben gegeven. Tegen schipper Arnoys wordt een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende vijftien dagen gevorderd.

Vervolgens vordert rijkskommissaris Carly inzake de aanvaring die zich op 27 januari 1982 voordeed tussen de N.349 en de N.512 die in span de gulvisserij bedreven. De feiten deden zich voor toen op een bepaald moment de sluiting van de roerketting aan boord van de N.349 brak waarop dat vaartuig tegen de N.512 terecht kwam. Nadien werd aan boord van hetzelfde vaartuig nog een lek vastgesteld; de naad tussen de huidplank en de stevenbalk was met name los gekomen zodat de treiler, met veel water in de motorkamer, inderhaast koers moest zetten naar Oostende. Nadien, op weg naar Nieuwpoort, begaf de sluiting andermaal. Daaruit besluit rijkskommissaris Carly dat de zeewaardigheid van het vaartuig wel te wenssen over liet, niettegenstaande een geldig bewijs van deugdelijkheid bestond. Daarom meent de rijkskommissaris dat schipper Kiekens Noël met een vermaning moet bestraft worden.

x x x

En tusslotte was er nog de overtredding die schipper Cloet Maurice beging; deze schipper, gezagvoerder aan boord van het lijnvisserstvaartuig „Marcella” voerde op 6 november 1982 de Oostendse havengeul uit niettegenstaande de zichtbaarheid beperkt was tot minder dan 500 meter en, in dergelijke gevallen mogen de sportvisserstvaartuigen niet uitvaren. Schipper Cloet werd door de Zeevaartpolitie in overtredding genomen waarop prompt rechtsomkeer werd gemaakt. In zijn vordering laat rijkskommissaris Carly verstaan dat een waarschuwing kan volstaan; de kleinste sanctie dus.

ALLERLEI

■ Door de sterke nazomer wijtingstand 1983, werden er op onze kusten zoveel garnalen weggevreten, dat de Nederlandse marinebiologen thans reeds een schrale garnaalaanvoer 1984 voorspellen. Gelukkig voor de garnalenvisserij, komen voorspellingen niet altijd uit, want had men voor de nazomer 1983 niet een groot garnalenseizoen voorspeld en dit wel door dezelfde Nederlandse marinebiologen. Naderhand vindt men wel altijd de uitleg waarom het niet zo was, ook al is de uitleg aannemelijk en aanvaardbaar. Maar ook de sterke jaarklasse jonge, garnaal-etende wijting hadden de marinebiologen moeten en kunnen voorzien. Nu zijn het vijgen na Pasen geworden.

■ Dat er thans veel wijting rondzwemt en 1983 een sterke wijtingklasse kende, (wijting groeit zeer snel) behoeft geen betoog bij de haringvisserij, want het is in de laatste weken, niet zelden voorgekomen dat men wijting met ... haring gevangen had, in plaats van haring met wijting. Heel wat werk bij de aanvoer voor het uitzoeken, maar gelukkig was dit uitzoeken het waard omdat de wijting, zelfs „ongegut”, een verdienstelijke prijs kreeg. Wel ziet men heel wat minder gulsoorten. Wordt 1984 een arm kabeljauwjaar?

TER AANDACHT VAN ONZE REDERS EN SCHIPPERS

AMBASSADES EN KONSULATEN IN VREEMDE LANDEN

Wij hebben er reeds in een vorige bijdrage op gewezen dat, met het oog op besparing door de regering, enkele belangrijke konsulaten werden geschrapt.

Grimsby, een nochtans door onze vissers druk bezochte haven, is daar een voorbeeld van maar, mede daardoor moeten onze vissers, in geval van noodzaak, vaak enkele honderden kilometer verder reizen of zelfs een andere haven aandoen.

Daarom hebben wij het noodzakelijk geacht, hieronder een lijst weer te geven van de konsulaten in havens aan de Noordzee, die onze vissers nuttig kunnen zijn.

Deze lijst werd opgemaakt aan de hand van de gegevens nopens de Belgische diplomatieke en consulaire ambtenaren in het buitenland, en der vertegenwoordigers van België bij de internationale organisaties, bijgewerkt tot 1 november 1983.

Het kan aangewezen zijn dat de schippers deze lijst bijhouden om, in geval van noodzaak, onmiddellijk te kunnen nagaan tot welk konsulaat of ambassade zij zich kunnen wenden.

Onderstaand dus die lijst:

WEST-DUISSLAND

HAMBURG: Consulaat-generaal
Mej. Simoens (consul-generaal)
Kanselarij: Mittelweg 87, 2000 Hamburg 13
Tel. (040) 41.70.75 en 41.70.76
telegramadres: Consul Hamburg Telex 215779

DENEMARKEN

AALBORG: Consulaat
Dhr. Glinvad (consul)
Kanselarij: Osteraa 22, P.O. Box 357,
9100 Aalborg - Tel. (08) 12.47.00
Telex 69748

AARHUS: Consulaat
Dhr. Wendelbo-Nielsen (Consul)
Kanselarij: Fredens Torv 10
8000 Aarhus C. - Tel. (06) 13.16.99

ESBJERG: Consulaat
Dhr. Ronn F.
Kanselarij: Fikse importen Hurora A/S,
Havdigevej, Ny Havn
6700 Esbjerg - Tel. (05) 13.26.00

TORSHAVN (Far Oereilanden): Consulaat
Dhr. Fosaa (Consul)
Kanselarij: c/o P/f Havnar Timburbandil
à Halsi, 3800 Torshavn
(Far Oer eilanden) - Tel. 11.250
Telex Timbur 81274 - Tel. (04) 21.12.50

FRANKRIJK

BREST: Consulaat
Dhr. Grouselle (Consul)
Kanselarij: Quai de la Douane, 38
29200 Brest - Tel. (16-98) 44.49.94
Telex 74522

DUINKERKE: Consulaat
Dhr. P. Dewulf (Consul)
Rue de Calais, 7 - 59140 Duinkerke
Tel. (16-28) 25.26.22 - Telex 820081 en 120794

LE HAVRE: Consulaat
Dhr. Pesle (Consul)
Kanselarij: 6 Rue Dupleix - 76600 Le Havre
Tel. (16-35) 21.09.90

GROOT-BRITANNIE

LONDON: Ambassade
Dhr. R. Vaes (Ambassadeur)
Kanselarij: 103 Eaton Square
London S.W.1.W.9. - Tel. 235-5422
Telegramadres: Ambabelge London SW1
Telex 22823

ABERDEEN: Consulaat
Dhr. Mackinnon (Consul)
Kanselarij: Market street 23
Aberdeen 8DA - Tel. 0224-29015/6
P.O. Box 54 - Telex 734455

BRISTOL: Consulaat
Dhr. Ashmead (Consul)
Kanselarij: 30 Meadowstreet, Avonmouth,
Bristol BS11 9BZ
Tel. 0272/82.27.36 - Telex 44265

CARDIFF: Consulaat
Dhr. Reed (Consul)
Empire House, Mountstuart Square, Cardiff
OG1 6NP - Tel. (0222) 32.911 - Telex 498322

DOVER: Consulaat
Dhr. Ashman (Waarnemer)
Kanselarij: Southern House, Lord Warden
Square, Dover CT 17 9DH
Tel. 0304/20.32.03 - Telex 96.136

HARWICH: Consulaat
Dhr. Tulloch (Consul)
Kanselarij: Collier Road 1, Parkeston,
Harwich Essex CO 124 QB
Tel. 02555/4794 (Ext. 439)

KINGSTON-UPON-HULL: Consulaat
Dhr. Parkes (Consul)
Kanselarij: St. Andrews Buildings,
St. Andrews Dock Kingston-upon-Hull
Tel. 048/27.464 - Telex 52141

LIVERPOOL: Consulaat
Dhr. Wilson (Consul)
Kanselarij: c/o Georg T. Wilson & Co,
Waterstreet 219, India Buildings,
Liverpool L2 OSN - Tel. 051/227.23.01
Telex 629401

LOWESTOFT: Consulaat
Dhr. Cartwright (Consul)
Kanselarij: Waveney Chambres Road,
Lowestoft - Tel. (0502) 2301 - Telex 97319

MILFORD HAVEN: Consulaat
Dhr. Clyde (Consul)
Kanselarij: Murray Crescent House,
The Rath, Milford Haven SA73 3JR
Tel. (06462) 2313 - Telex 48213

NEWCASTLE-UPON-TYNE: Consulaat
Dhr. Atkinson (Consul)
Kanselarij: 36 Northfield Drive, West Moor
Newcastle-upon-Tyne NE 120ED
Tel. 06.32/6848.87

PLYMOUTH: Consulaat
Dhr. Phillips (Consul)
Kanselarij: Millbay Pier, Millbay Docks
Plymouth - Tel. 0752/66.51 - 54/66.51.55
Telex 45.225

PORTSMOUTH: Consulaat
Dhr. Delafield (Consul)
Kanselarij: High Street 132,
Portsmouth PO1 2HR - Tel 0705/81.27.11
Telex 86794

IERLAND

DUBLIN: Ambassade
Dhr. Frey (Ambassadeur)
Kanselarij: Shrewsbury House 2,
Shrewsbury Road, Ballsbridge, Dublin 4
Tel. 69.20.82 - 69.15.88 - Telex 24351

CORK: Consulaat
Dhr. Jones (Consul)
Kanselarij: St. Patricks Quay, 31 Cork
Tel. 54.018 - Telex 26196

GALWAY: vice-konsulaat
Dhr. O'DONOGHUE (Vice-Consul)
Kanselarij: Merchants Road,
Tel. 091/66.111 - Telex 28312

IJSLAND

REYKJAVIK: Consulaat
Dhr. Gislason (Consul)
Kanselarij: Hverfisgate 6, Postbus 905
Tel. 200.00 - Telex 2016

NEDERLAND

ROTTERDAM: consulaat-generaal
Dhr. Verkammen (Consul-Generaal)
Kanselarij: Kon. Emmaplein 11,
3016 AB Rotterdam.
Tel. 010/36.36.33 - 36.38.68

VLISSINGEN: Consulaat
Dhr. Jaarsma (Consul)
Kanselarij: p.a. Algemene Bank Nederlanden
n.v., Coosje Buskenstraat 141
4381 LD Vlissingen - Tel. 01184-15151

IJMUIDEN: Consulaat
Dhr. Zwart J. (Consul)
Kanselarij: Middenhavenstraat 76
1976 CK IJmuiden - Tel. 02550/30.304

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

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

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Waar men voor kabeljauw wekenlang stukken van mensen betaalde, is daar deze week een einde aan gekomen.

Maandag ging het nog redelijk goed met die vissoort, er was toen trouwens erg weinig vis op de markt, kabeljauw in het bijzonder.

Hierdoor werd nog tot 100 fr. het kg. betaald op het einde van die maandag verkoop. Dinsdag, toen namelijk onverwacht toch vier schepen aan de afslag verschenen, was het pardoos gedaan met de gouden kabeljauw.

Deze vissoort degradeerde in één slag tot een heel gewone vissoort waarvoor nog amper 60 fr. het kg. betaald werd.

Een zeer ruime Noorse vangst (350 bennen) en verder ook nog drie minder ruime vangsten van de eigen vloot waren hier mede de oorzaak van. De grootste reden lag echter in de ruime aanvoer in het buitenland en het goedkope aanbod uit Denemarken.

Een redelijk gevarieerde aanvoer op de maandagmarkt waar vis van het kanaal, van IJsland, de Noord en de West aangevoerd werd. IJslandse soorten kregen nog een vrij goede prijs met kabeljauw tot 62 fr., rode zeebaars terugvalend tot 52 fr. een schelvis tussen 58 en 74 fr. Grote partijen Schotse schol die van IJsland gebracht werden, deden het ver van goed en haalde amper de 1.100 fr. per ben. Waar de vangst voor een niet onbelangrijk deel uit van die Schotse schol bestond, vielen de resultaten niet te best uit.

De kanaalschepen kregen tussen 190 en 290 fr. voor een kilo tong, tong van de Noord deed het beter en haalde tot 298 fr. Toch iets dalende prijzen voor de grote sorteringen. Tarbot kreeg als topprijs nog tot 530 fr., de andere sorteringen gingen weg tussen 200 en 420 fr.

Steenschol daalde in prijs, aanvankelijk kreeg grote sortering nog ruim 200 fr. Platvis werd niet er veel aangevoerd, de prijs voor de grote sorteringen zakte tot in de omgeving van de opvangprijs, kleine sortering noteerde nog tot 40 fr. Toch weer geen opvang van deze soort in de Oostendse vismijn.

De garnaalvissers hebben er toch meer van terechtgebracht dan de voorgaande weken. De vangsten zijn niet zo slecht en de prijs varieerde tussen 180 en 220 fr. Voor de haringvissers lijkt de kous af. Er zit niet veel fut meer in en de meesten zijn zinnens er mee te kappen. De vangsten blijven klein en de prijs is evenmin om over naar huis te schrijven.

VRIJDAG 10 FEBRUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.216	17	520	—	1.192.178
WEST				
O.123	6	90	—	252.729

MAANDAG 13 FEBRUARI 1984

IJSLAND					
O.129	17	630	—	1.517.496	
WEST					
O.51	15	300	2.500	1.674.409	
Z.196	16	400	3.000	2.114.929	
KANAAL					
O.206	16	300	—	1.161.736	

N.36	18	200	1.700	939.314
O.33	17	300	2.500	1.673.443
Z.183	16	200	1.000	1.235.674
WEST				
O.274	9	200	—	482.664

DINSDAG 14 FEBRUARI 1984

N.40	4	130	—	295.288
N.45	5	200	—	345.998
O.285	5	180	—	290.702
KUST				
RI.11	5	360	—	975.580

WOENSDAG 15 FEBRUARI 1984

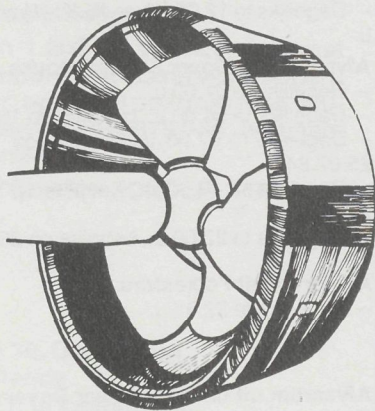
WEST				
N.706	6	190	—	342.774



VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 13 februari 1984

Grote schelvis	74,00/
Mid. schelvis	62,00/ 69,00
Kleine schelvis	44,00/ 46,00
Kabeljauw	62,00/ 64,00
Gul	62,00/ 63,00
Wijting	56,00/
Schaat	66,00/ 80,00
Zeebaars	51,00/ 60,00
Leng (witte)	60,00/
Schartong (Schotse schol)	15,00/ 24,00
Heilbot	200,00/273,00
Koolvis	38,00/
Hondstong (mieten)	36,00/ 72,00
Zeewolf	71,00/ 96,00
Staart	241,00/

Verwachtingen

VRIJDAG 17 FEBRUARI

KANAAL: O.705 (100 vis, 500 tong)
IJSLANDSE CONTAINER: 200 rode zeebaars

MAANDAG 20 FEBRUARI

KANAAL: Z.499 - O.134
WEST: Z.296 - N.752 - Z.596 - Z.502

DINSDAG 21 FEBRUARI

WEST: O.243 - GO.54

WOENSDAG 22 FEBRUARI

WEST: O.35 - RI.11 - O.108

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 9 FEBRUARI 1984

Z.431	W	200	50	6	385.360
Z.321	K	200	25	6	302.290
Z.507	K	200	30	6	366.780
					1.054.430

VRIJDAG 10 FEBRUARI 1984

Z.90	W	3.000	400	12	2.355.370
------	---	-------	-----	----	------------------

MAANDAG 13 FEBRUARI 1984

Z.92	KNW	3.000	500	19	2.387.120
Z.27	W	1.700	490	16	1.589.098
Z.584	W	1.000	150	11	939.570
Z.162	W	3.000	350	13	2.059.805
Z.121	W	3.000	360	13	1.971.040
Z.437/548	K				144.790
Z.447/471	K				166.290
Z.201/601	K				180.300

Z.578/580 K 239.320
 Z.554/560 K 269.180
9.946.513

DINSDAG 14 FEBRUARI 1984

Z.185 W 3.500 400 19 **2.672.270**

WOENSDAG 15 FEBRUARI 1984

Z.41	KRP	—	110	10	464.805
Z.462	W	1.200	250	16	981.720
Z.510	KRP	—	250	12	870.705
Z.39	W	1.800	400	11	1.536.680
N.559	KRP	—	250	12	877.120
Z.30	W	100	200	11	658.760
Z.506	W	100	180	11	661.750
Z.563	W	—	60	3	238.570
					6.610.860

NIEUWPOORT

MAANDAG 13 FEBRUARI 1984

VIS					
N.551		826 kg.			84.741 fr.
N.512		565 kg.			66.160 fr.
N.736		3.870 kg.			200.633 fr.
N.597		3.474 kg.			155.050 fr.
N.346		2.281 kg.			121.505 fr.
N.590		4.773 kg.			274.890 fr.
N.88		4.773 kg.			274.890 fr.

Op de maandagmarkt losten 7 vaartuigen van de West hun vangst, dit na een periode van onregelmatige aanvoer beïnvloed door het slechte weer der voorbije weken. Er werd tong, varia en Westvis aangevoerd, in zo'n danige mate dat iedere handelaar de voor hem nodige hoeveelheden probleemloos kan aankopen. Tong nr. 1 kreeg 278 à 286 fr./kg en tong nr. 2 307 à 316 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 336 à 340 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 320 à 340 fr./kg. Tong nr. 5 kwam 288 à 296 fr./kg en kleine tong 228 à 236 fr./kg. Voor grote tarbot werd 610 à 624 fr./kg opgetekend, voor middenslag tarbot 240 à 280 fr./kg, voor varia 190 à 220 fr./kg en voor griet 148 à 230 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3300 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3800 à 4000 fr. de ben en visjes aan 2400 tot 2700 fr. de ben. Kabeljauw kreeg 4750 à 5300 fr. de ben en gul 2450 à 4500 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2600 à 2750 fr. de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1250 à 1400 fr. de ben. Tongschar haalde 110 à 168 fr./kg, staartvis 260 à 280 fr./kg, grote zandschar 2350 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 1800 à 1850 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4700 à 5200 fr. de ben geboekt, tilten tegen 4400 à 4750 fr. de ben en scherpstaarten tegen 4200 à 4500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai noteerde men aan 3250 tot 3700 fr. de ben, zeehond aan 2400 tot 2700 fr. de ben en knorhaan aan 2500 tot 2700 fr. de ben. Voor een vangst garnaal werd de prijs van 216 à 219 fr./kg bekomen. Een goede belangstelling werd vanwege de handelaars op de maandagmarkt waargenomen.

WOENSDAG 15 FEBRUARI 1984

VIS					
N.172		4.020 kg.			206.611 fr.
N.738		3.678 kg.			147.985 fr.

GARNAAL
 N.349 67 kg. 17.513 fr.

Op de woensdagmarkt losten enkel twee Westvaartuigen hun vangst. Middenslagtarbot haalde 380 à 396 fr./kg, varia 190 à 230 fr./kg en griet

180 à 290 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3500 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 3250 à 3750 fr. de ben en visjes tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3750 à 4250 fr. de ben geveild en gul tegen 1800 à 3250 fr. de ben. Voor de grote wijting werd 2200 à 2400 fr. de ben neergepend en voor de kleine wijting 1150 à 1250 fr. de ben. Moerrog haalde 3950 à 4200 fr. de ben, tilten 3500 à 4000 fr. de ben en scherpstaarten 3250 à 3750 fr. de ben. Doorn- of speurhaai kwam 2750 à 2900 fr. de ben, zeehond 1600 à 1800 fr. de ben en zandhaai 1500 à 1800 fr. de ben. Voor tongschar werd 110 à 170 fr./kg neergepend voor grote zandschar 2100 à 2250 fr. de ben en voor kleine zandschar 1450 à 1600 fr. de ben. Bot kreeg 500 à 800 fr. de ben en knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Op de woensdagmarkt werd slechts een geringe belangstelling vanwege de handelaars vastgesteld.

OOSTENDE-DOVER

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 19.2 tot 25.2.84

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06.00 behalve op 19 en 25.02.84 (1)
- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 (1)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 19.2.84
- Dagelijks te 08.00 u., behalve op 19 en 20.02.84
- Dagelijks te 18.00 u., behalve op 25.02.84
- Dagelijks te 20.30 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.15 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 12.00 (1), te 15.30 (1) en te 18.30 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 19.02.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 19 en op 25.02.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 19 en op 20.02.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 28.02.84

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40 en te 13.55 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35 en te 15.20 u.

(1) Wegens herstellingswerken aan de aanlegbrug te Dover Western Docks tijdens de periode van 19 t/m 25 februari 1984 zullen de 06.00, 10.05 en de 13.50 u. dienst afgeleid worden naar Dover Eastern Docks en zullen de 12.00, 15.30 en 18.30 u. dienst vanuit Dover Eastern Docks vertrekken.

- Gedurende deze periode kan het ingeschreven reisgoed slechts vervoerd worden met trein-schipverbinding via Folkestone (Oostende-Folkestone: 01.30 u., Folkestone-Oostende: 22.45 u.)

GETIJEN TE OOSTENDE

FEBRUARI

VM 17 vrijdag	0102	448	0733	-023
	1332	472	2008	-004
18 zaterdag	0144	467	0842	-043
	1418	483	2054	-010
19 zondag	0229	478	0931	-052
	1504	485	2139	-008
<hr/>				
20 maandag	0315	480	1018	-050
	1550	477	2224	001
21 dinsdag	0400	473	1103	-036
	1635	461	2308	016
22 woensdag	0448	456	1146	-013
	1721	436	2351	036
LK 23 donderdag	0537	430		
	1810	405	1231	018
24 vrijdag	0632	400	0041	057
	1909	373	1324	050
25 zaterdag	0741	371	0147	075
	2025	349	1432	076
26 zondag	0908	357	0306	083
	2151	345	1549	088
<hr/>				
27 maandag	1032	366	0427	075
	2301	361	1703	083
28 dinsdag	1134	386	0538	056
	2351	384	1803	069
29 woensdag			0633	035
	1222	408	1848	053

MAART

1 donderdag	0033	406	0716	016
	1259	425	1923	037
NM 2 vrijdag	0106	425	0752	002
	1332	438	1959	023
3 zaterdag	0137	439	0825	-008
	1402	444	2032	013
4 zondag	0209	446	0857	-012
	1434	445	2104	009
<hr/>				
5 maandag	0239	447	0929	-009
	1503	442	2134	012
6 dinsdag	0310	443	0957	000
	1533	435	2204	021
7 woensdag	0339	436	1023	012
	1601	427	2231	035
8 donderdag	0410	429	1050	028
	1631	416	2259	053

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	13 februari	14 februari	15 februari
Lappen	250 273	.....	.....
Grote	260 275	.....	.....
3/4	270 292	.....	.....
Bloktongen	275 298	.....	.....
Vóór-kleine	254 277	.....	.....
Kleine	205 211	.....	.....
Slips	180 192	.....	.....

ZEEBRUGGE

	13 februari	14 februari	15 februari
Grote	278 298	278 281	285 297
Bloktongen	280 306	295 305	328 353
Fruittongen	263 327	314 337	375 430
Schone kleine	262 325	329 345	383 293
Kleine	240 293	257 300	305 333
Tout petit	192 238	203 229	240 263
Slips	165 201	168 179	191 220

NIEUWPOORT

	13 februari	14 februari	15 februari
Tong I	278 286	.....	.....
Tong II	307 316	.....	.....
Tong III	336 340	.....	.....
Tong IV	320 340	.....	.....
Tong V	288 296	.....	.....
Kleine tongen	228 236	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	13 februari	14 februari	15 februari
Platen	28 34	.....	.....
Iek (groot-klein)	29 37	.....	.....
Derde slag	40 44	.....	.....
Platjes	37 41	.....	.....

ZEEBRUGGE

	13 februari	14 februari	15 februari
I	24 28	30 33	26 31
II	33 37	37 38	39 46
III	43 46	43	46 48
IV	38 43	42	37 41
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	13 februari	14 februari	15 februari
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	60 66	.....	60 75
Platjes	48 54	.....	40 45
Drielingen	76 80	.....	65 75

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 132 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.

Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.

Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.

Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.

Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 160 F voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

ALLERLEI

■ Ook in Duitsland stelt men zich vragen over de Nederlandse dodelijke dysenteriegevallen die een gevolg zouden zijn van het consumeren van garnaal, meer speciaal van ingevoerde rose garnaal uit Bangla-Desh. De „A.F.Z.” uit Hamburg, vraagt zich in dit verband eveneens af, wanneer het betrokken ministerie nu eens over de brug zal komen met de werkelijke bewijzen, dat de ongevallen aan het eten van garnaal toe te schrijven zijn. Volgens dit vakblad lag het een bepaalde keer aan de garnaal, een andere maal aan de saus en de preparaten en dan weerom aan de garnaal. Het blad verwondert er zich ten zeerste over, dat men nog altijd geen garnaal gevonden heeft die besmet is door de fameuse „Shigella-bacterie”. Vermits men de leverancier kent van het rusthuis moet het toch maar een paar uur werk zijn om de partij op te sporen alsmede de nog grotere invoerzending. Ondertussen besluit A.F.Z. dat de media nu zedig zwijgt na zoveel onheil gesticht te hebben. We stellen vast dat wij, Visserijblad, van het begin af op dezelfde golfengte hebben gezeten.

■ West-Duitsland beklagt er zich over, dat IJsland van een douanevoorkeursregiem voor invoer in de E.E.G. geniet, zonder dat de E.E.G.-landen met traditionele visserijrechten in IJslandse wateren een tegenprestatie bekomen onder vorm van visserijrechten, zoals dit bij andere landen het geval is, zoals voor Canada, Groenland, en Noorwegen die voor deze vrije toegang op de Gemeenschapsmarkt als tegenprestatie visserijrechten afstonden. West-Duitsland, maar ook Groot-Brittannië beschikten vroeger over een grote IJslandvloot, maar werden door IJsland sinds 1977 uit de wateren geweerd. Alleen België als enig E.E.G.-land beschikt er nog over kleine vangstrechten. De visserij wordt de Belgen echter zo moeilijk gemaakt, dat allerlei opgelegde vangstbeperkingen en verbod van bepaald vangstgebieden praktisch de moeite niet meer laat.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	13/02	13/02	14/02	14/02	15/02	15/02	13/02	13/02	15/02	15/02	13/02	13/02	15/02	15/02		
Tarbot groot	475	532	543	598	.....	607	.....	650	670	610	624	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	310	375	388	496	.....	328	550	.....	614	540	240	280	380	396	.....
Tarbot klein	200	325	236	320	.....	227	253	.....	310	330	190	220	190	230	.....
Griet groot	175	245	237	247	.....	279	.....	.....	340	358	230	.....	290	.....	.....
Griet middel	150	186	198	226	.....	154	200	.....	288	289	148	.....	180	.....	.....
Griet klein	120	146	132	153	.....	113	.....	.....	173	218	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	146	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	92	125	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	60	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	58	.....	42	46	.....	30	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	90	103	.....	.....	106	.....	.....	.....	.....	.....	94	104	79	84	.....
Keilrog	.....	.....	99	102	.....	96	.....	.....	80	.....	86	95	70	80	.....
Rog	.....	.....	106	88	.....	.....	.....	.....	81	83	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	80	92	106	114	78	.....	.....	.....	55	.....	86	95	70	75	.....
Scherpstaart	58	68	113	118	71	70	74	.....	80	.....	84	90	65	75	.....
Halve Mans	69	90	71	58	.....	53	55	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	78	58	.....	63	46	.....	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	36	40	33	38	.....	39	.....	.....	35	.....	56	58	40	45	.....
Kabeljauw	80	101	70	81	52	64	70	54	56	70	75	95	106	71	85	
Gul (groot)	76	90	70	75	53	58	69	54	56	62	63	90	.....	65	.....
Gul (middel)	63	78	63	64	46	50	65	69	50	53	60	62	.....	.....	.....
Gul (klein)	58	66	50	54	40	44	48	46	41	.....	55	56	49	36	.....
Hozemondhamme	140	302	126	345	.....	141	317	.....	252	361	260	280	.....	.....	.....
Wijting groot	46	62	33	43	36	42	24	37	43	40	.....	52	55	44	48
Wijting klein	28	30	19	20	23	29	20	20	23	20	.....	25	28	23	25
Schar	30	37	31	33	38	36	18	10	41	26	23	37	48	30	45	
Steenschol	20	209	40	180	58	176	41	187	140	79	227	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	66	75	67	.....	58	72	66	73	68	.....	.....	.....	.....	30	35
Hondshaai	30	42	.....	.....	35	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	30	63	12	.....	38	50	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	25	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110	168	110	170
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	23	36	.....	.....	22	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	84	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	194	306	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	24	26	.....	30	33	.....	.....	.....	.....	48	54	32	36
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	16
Rode Poon (roobaard)	46	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	40	52	33	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	54	40	45
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	14	20	.....	25	.....	.....	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 7 februari** werd aangevoerd: 940 kg tong; 20 kisten tarbot en griet; 20 kisten kabeljauw; 3 kisten schelvis; 260 kisten schol; 2 kisten schar en 6 kisten diversen. Deze vis werd aangevoerd door de UK 16 die aan deze lading f 110.000,- besomming kon afrekenen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 25,81-25,22; grote tong 18,80; grootmiddel tong 16,99-; kleinmiddel tong 15,39; tong één 16,36; tong twee 11,43.

Per 40 kg.:

tarbot 874-400; griet 564-282; kabeljauw één 146-124; kabeljauw twee 142-134; kabeljauw drie 142-132; kabeljauw vier 132; schelvis vier 120; schar 94-90; schol één 60-58; schol twee 90-77; schol drie 108-100; schol vier 102-96; tongschar 300-220.

Aan de **woensdagmarkt van 8 februari** werd door de UK 1 aangevoerd: 2.075 kg tong; 9 kisten tarbot en griet; 50 kisten kabeljauw; 299 kisten schol; 22 kisten schar en 24 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 25,99-25,77; grote tong 20,33; grootmiddel tong 18,49-17,62; kleinmiddel tong 16,17; tong één 15,43-15,26; tong twee 11,29.

Per 40 kg.:

tarbot 860-392; griet 522-320; kabeljauw één 132-120; kabeljauw twee 136; kabeljauw drie 130; kabeljauw vier 144; schelvis vier 134; schol één 65-60; schol twee 94-88; schol drie 106-96; schol vier 110-100; tongschar 84-76; poontjes 94-92; tong-schar 312-235.

Aan de **donderdagmarkt van 9 februari** werd er totaal niets aangevoerd.

Aan de **vrijdagmarkt van 10 februari** werd aangevoerd: 4.295 kg tong; 81 kisten tarbot en griet; 165 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 124 kisten wijting; 468 kisten schol; 65 kisten schar; 2.172 kisten haring; 14 kisten sprout en 850 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 31,44-25,32; grote tong 23,89-21,05; grootmiddel tong 24,86-18,12; kleinmiddel tong 20,86-16,21; tong één 21,22-16,96; tong twee 16,25-11,17.

Per 40 kg.:

schartong 122; bot 28-26; steenbolk 122-102; ham met kop 354-180; roggen 204-60; tarbot 1.056-448; griet 646-347; kabeljauw één 186-156; kabeljauw twee 214-158; kabeljauw drie 254-145; kabeljauw vier 240-142; kabeljauw vijf 210-140; schol één 77-65; schol twee 114-94; schol drie 118-104; schol vier 112-90; wijting drie 124-100; schar 114-75; haring twee 27,80-26,00; tongschar 326-229; sprout 48-12.

De besommingen waren:

KW 4 + 149 f 10.200; KW 36 f 80.900; VD 19 + VD 73 f 27.800; IJM 3 + IJM 27 f 10.700; verder nog een twee Goedereeders en een vijftal Texelaars welke te zamen f 195.000 besomden.

LAUWERSOOG

Maandag werd er door zes schepen in totaal 65.143 kg. plat- en rondvis ten verkoop aangeboden.

Gestripte schol IV bracht rond een rijksdaalder per kg. op, schol III bleef boven de f 2,60 terwijl de grovere soorten beneden de twee gulden bleven met schol II op f 1,84-1,82 en schol I op f 1,44-1,46.

Bij de rondvis lag de kleine torrenkul op een rijksdaalder en de kabeljauw V op f 2,74-2,85. De overige vissoorten lagen hoger in de markt dan vrijdag.

De week begon met storm, dus voor de vloot weer geen mogelijkheid van uit te varen. Op Urk was het woensdag biddag voor de visserij hetgeen betekent dat de Urker vloot toch niet uitgevaren zou zijn.

Eerst donderdag werden de weersomstandigheden beter en in de loop van de dag vertrokken de schepen naar zee.

De eerste berichten die vrijdag binnen kwamen waren niet zo goed. De visafslag bleef ook deze

dag leeg en eerst zaterdag liepen een paar schepen met geringe vangsten binnen voor verkoop op maandag.

De Wieringen vloot bleef buitengaats om zodoende te proberen toch met een redelijke vangst binnen te lopen.

De weekaanvoer bedroeg 65.143 kg. vis hetgeen een omzet van f 186.123 opleverde.

5/47

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 06/2 t/m 11/2.

Tong	1.562 kg.	10,00 - 18,28 per kg.
Tarbot	912 kg.	12,03 - 23,10 per kg.
Griet	519 kg.	7,57 - 12,59 per kg.
Tongschar	489 kg.	3,60 - 5,81 per kg.
Schol	35.863 kg.	1,44 - 2,80 per kg.
Kabeljauw	8.601 kg.	2,10 - 3,02 per kg.
Wijting	14.847 kg.	1,23 - 1,87 per kg.
Schelvis	953 kg.	1,54 - 3,00 per kg.
Schar	832 kg.	1,64 - 1,81 per kg.
Leng	94 kg.	1,82 - 2,06 per kg.
Zeewolf	92 kg.	4,04 - 4,60 per kg.
Diverse soorten zeevis	379 kg.	0,25 - 2,70 per kg.

GOEDEREDE

VRIJDAG 10 FEBRUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	189	4.406	23,31
Tong gm	480	11.071	23,06
Tong km	698	14.076	20,17
Tong I	1.333	26.800	20,10
Tong II	995	14.541	14,61
Tarbot I	58	1.836	31,66
Tarbot II	76	1.852	24,37
Tarbot III	256	3.979	15,54
Tarbot IV	283	4.093	14,46
Tarbot afw	99	1.080	10,91
Griet I	173	2.705	15,64
Griet II	843	8.789	10,43
Kab 1 (G)	434	1.367	3,15
Kab 2 (G)	1.541	5.217	3,39
Kab 3 (G)	2.467	9.275	3,77
Kab 4 (G)	465	1.782	3,83
Kab 5 (G)	512	1.828	3,57
Kab (afw)	321	161	0,50
Wijt. 3 (G)	4.862	13.129	2,70
Schar 1/D	1.073	2.489	2,32
Poon 2	10	23	2,32
Rog I	101	456	4,51
Rog II	453	1.226	2,71
Schel. 3 (G)	23	92	3,98
Bot	14.985	12.340	0,82
Tongschar	34	248	7,29
Schol 1 (O)	1.058	1.555	1,47
Schol 2 (O)	4.033	9.086	2,25
Schol 3 (O)	4.255	11.184	2,63
Schol 4 (O)	3.130	7.920	2,53
Haai + P	39	164	4,22
Inktvis W	3	7	2,34
Steenbolk	724	1.234	1,70
Diversen	11.795	68.266	5,79
TOTAAL	57.801	244.297	

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 05-02 t.e.m. 10-02-1984

Door 52 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
26.242 kg.	Tong	f 397.575,83	van f 15,15
11.080 kg.	Tarbot	f 181.007,05	van f 16,34
155.955 kg.	Schol	f 309.930,41	van f 1,99
38.070 kg.	Kabeljauw	f 144.757,33	van f 3,80
3.570 kg.	Griet	f 32.682,92	van f 9,15
8.190 kg.	Schar	f 15.040,03	van f 1,83
7.770 kg.	Wijting	f 13.309,36	van f 1,71
348.451 kg.	Diversen	f 1.195.149,28	
599.328 kg.		f 2.289.423,21	

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 05 t.m. 11 januari 1984

Gemidd. prijs per kg.

936 kg. export garnalen	voor f	14,62
67 kg. pellerij garnalen	voor f	12,79
9.468 kg. bot	voor f	0,65
1.359 kg. schar	voor f	2,25
23.801 kg. schol	voor f	2,45
3.300 kg. tong	voor f	21,02
644 kg. tarbot	voor f	19,73
1.439 kg. griet	voor f	12,27
9.951 kg. kabeljauw	voor f	4,16
3.902 kg. wijting	voor f	2,27
61 kg. rog	voor f	3,93
285 kg. poon	voor f	2,62
37 kg. haai	voor f	2,29
1 kg. ham	voor f	11,51
1 kg. baars en herder	voor f	19,51
80 kg. tongschar	voor f	8,15
44 kg. inktvis	voor f	5,63
1.574 kg. bolk	voor f	1,58
14 kg. koolvis	voor f	4,15

VLISSINGEN

VRIJDAG 10 FEBRUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	816	18.022	22,09
Tong gm	2.144	46.237	21,57
Tong km	1.811	34.153	18,86
Tong I	2.270	41.833	18,43
Tong II	1.212	17.938	14,80
Tarbot I	360	10.760	29,89
Tarbot II	292	6.974	23,88
Tarbot III	414	6.283	15,18
Tarbot IV	176	2.492	14,16
Tarbot afw	9	161	17,89
Griet I	905	13.814	15,26
Griet II	901	8.761	9,72
Schol 1 (G)	7.487	12.079	1,61
Schol 2 (G)	24.429	2,32	
Schol 3 (G)	23.655	64.164	2,71
Schol 4 (G)	29.145	79.423	2,73
Kab 1 (G)	1.050	4.761	4,53
Kab 2 (G)	1.462	6.645	4,55
Kab 3 (G)	7.313	29.802	4,08
Kab 4 (G)	4.929	17.745	3,60
Kab 5 (G)	6.114	20.429	3,34
Kab (afw)	268	408	1,52
Wijt. 3 (G)	2.449	7.450	3,04
Wijt. 4 (G)	5.662	13.714	2,42
Schar 1/D	5.762	12.189	2,12
Poon 2	10	23	2,32
Tongschar	432	3.856	8,93
Tongschar II	350	2.378	6,80
Zeebaars	2	40	19,98
Poon 2	579	1.553	2,68
Rog I	17	82	4,80
Rog II	27	111	4,13
Rog III	344	1.028	2,99
Koolv. 4 (G)	15	56	3,70
Schel. 3 (G)	3	18	6,01
Bot	16.536	11.734	0,71

Zandhaai	65	158	2,44
Inktvis W	77	943	12,24
Inktvis ZW	50	185	3,70
Kuit/Lever	163	200	1,23
Steenbolk	6.354	9.651	1,52
Kreeft	2	70	35,00
Hammen	38	654	17,21
Diversen	3.176	3.057	0,96
Krabben	59	125	2,12
Kommeraal	3	14	4,53
Zonnevis	6	35	5,89
Krab. poot	16	89	5,58

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 5 feb. t.m. 11 februari 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	7.161	13,30
Schol	7	1,00
Schar	26	1,84
Bot	64	0,89
Kabeljauw	124	4,20
Wijting	13	2,80

■ Op de Visserijdagen van Bakkeveen in Nederland, konden we vernemen dat de voornaamste vijanden van de wijtingen, de kabeljauw zijn en de... Deense industriële visserijvloot. Van de kant van de Deense visserij verwondert ons niets meer, vooral niet het feit, dat kolossale hoeveelheden consumptievis de Deense vismolens bereiken. Daar is geen „lieve-mijnheren” aan. Van de gesel van de „Noormannen” verlos ons Heer, bad men vroeger in onze kerken. Met een kleine variatie zouden onze vissers nu kunnen bidden, „van de Deense vismeelfabrieken, verlos ons Heer”.

■ Eindelijk durft men in de Nederlandse media, alhoewel nog niet algemeen, ook eens spreken over fouten bedreven door de Keuringsdiensten voor Waren, dit in verband met de garnalenzaak. Het doet ons genoegen, dat men nu zo langzamerhand daar komt, waar wij van het begin af stonden, namelijk een zeer voorzichtige en afwachtende houding. Wij wezen zelfs vanaf de eerste bekendmakingen op de verdachte haast van ir. Touw, directeur van de Utrechtse Keuringsdienst, waarvan men duidelijk gewaar werd, dat hij nog een appeltje te pellen had, onder meer met de thuispellerijen. De schade die de bedrijven opgelopen hebben, mag deze heer wel voor een groot deel op zijn voortvarendheid terug voeren, een soort beroepsmissvorming om alles te zwart in te zien.

■ De vooruitzichten op „Hollandse-Nieuwe” (maatjes) voor het seizoen 1984 zijn bijzonder hoopvol omdat men dan te doen zal hebben met een zeer goede en sterke jaarklasse 1981. Voor de Nederlandse vloot zit de beste driejarige haring in het Farnediep heel wat dichterbij, dan het Orkneygebied. Ook de groei- en voedingsmogelijkheden zitten beter dan een jaar terug, dit volgens het Nederlandse R.I.V.O. De Nederlandse haringvisserij op de zomerharing mag dus hoopvol gestemd zijn.

■ Een nieuwe Nederlandse grote treiler, de „SCH.6 Alida” zusterschip van de SCH.307 heeft op 27 januari een proeftocht op de Nieuwe Waterweg gemaakt. De zoveelste nieuwe mo-

derne trawler, die waarschijnlijk wel nog een beetje dieper het Nederlands haring- en makreelgeweten zal bezwaren. Waar eindigt dit en ter schade en schande van wie? En wat zegt onze minister van Landbouw hiervan in verband met de kwota waarop ze bij ons zo streng toekijken!

■ Ook de Nederlandse kustvisserij is voor het voorstel uitgaande van de Deense kustvisserij gewonnen om een 50-mijlsgrens in te leggen voor grote bokkennissers in plaats van de 12-mijlsgrens. We menen dat, indien bij de 12 mijl iets dient gevoegd, om de jonge vis en de kustvisserij te beschermen, men dan liefst niet zo wild gaat. Inderdaad als dit langs de continentale kusten van de lidstaten zou gebeuren en eventueel eveneens bij onze overburen, de Britten, dan zou dit, tussen Groot-Brittannië en het continent ten slotte over een gebied van 100 mijl gaan waar geen bokkennissers meer zouden toegelaten worden, hetgeen praktisch gelijk zou komen te staan voor deze vaartuigen met het failliet. Wij zelf zijn ten eerste gewonnen voor een 12-mijlszone, maar met een strenge bewaking en zware straffen aan overtreders.

■ Volgens de biologen van het Nederlandse R.I.V.O. zal de jaarklasse pladijs 1983 beslist een heel goede zijn. Niettegenstaande het eigenlijk onderzoek van de jaarlijkse 1983 slechts in de loop van deze maand zal gebeuren, weet men thans reeds zeker, dat deze ver boven het gemiddelde van 400 miljoen stuk zal komen te liggen. We voegen hier echter aan toe, als er geen „onvoorzien” komt. Inderdaad, het herfstseizoen 1983 zou een uitzonderlijk goed garnalenjaar worden, maar toen kwamen zoveel scholen jonge wijting voor wie de garnaal een delicatessen is, dat het eerder een slecht garnalenjaar werd. De garnaal, Noorse of andere, is immers voor de wijting geen vergif!!!

■ Ook de jaarklasse kabeljauw en vooral de wijting is goed te noemen. Voor de wijting zullen er zelfs enkele honderden miljoenen stuks meer worden dan een normale klasse. Voor tong is de jaarklasse 1983 niet zo bijzonder goed evenals voor de schelvis. Het kan inderdaad moeilijk voor alle visklassen samen goede jaarklassen worden. Daarvoor is de afhankelijkheid van elkaar voor een deel wel tussen, namelijk het principe van de „multispecie”, zoals dit het geval was de „wijting-garnaal”.

■ Uit Nederland vernemen we eveneens een teruglopende verkoop aan mosselen. Dit is een rechtstreeks gevolg van de hetze die opgezet werd met de zogenaamde Noorse garnaal die dodelijke dysenteriegevallen zou veroorzaken hebben. Maar het is niet alleen de mosselen die een terugslag kregen (laat staan van de garnalenafzet) in de verkoop, maar zelfs de visafzet is de laatste maand gevoelig achteruit gelopen. Dat men maar eens informeert bij de vishandel en bij de vele visventers, die het ganse land afdoen met hun winkelwagens.

■ We vragen ons af hoeveel goede onderlegde vissers er in de toekomst in Nederland, als gevolg van de sanering van de kottersvloot op straat zullen komen te staan. Het doet dan ook wel een beetje eigenaardig aan, niet gespeend van een dosis galgenhumor, wanneer men titels leest in Nederlandse vakbladen als: „Tweeweekse kaderkursus voor visserij-jongens. Jonge vissers van nu, het kader van de toekomst!!!”.

NEDERLAND

HET UUR DER WAARHEID VOOR DE NEDERLANDSE MAKREELVLOOT

Van het totaal toegekend vangstkwtum voor de Gemeenschap, namelijk iets meer dan 407 duizend ton, krijgt Nederland voor zijn eigen vloot zowat 9% toegekend, hetzij 37.500 ton.

Als we de moderne Nederlandse diepvries-rawlervloot daar tegenover zetten, is dit natuurlijk maar een aalmoes. De recent gebouwde Nederlandse pelagische diepvriestrelers hebben een verwerkingscapaciteit van 120 tot nu zelfs 180 ton per dag bij de laatste eenheid „Dirk-Dirk“.

We herinneren ons verder dat de Nederlandse makreeluitvoer, aanvragen voor subsidies had ingediend voor een aanzienlijk stukje boven de honderd duizend ton. Als men het dus niet zal kunnen waar maken in „wit-grijs-zwarte“ aanvoer, dan wordt het natuurlijk een ramp voor de Nederlandse makreelvloot.

Drs. Langstraat, sekretaris van het Visserij-schap voor Vis en Visprodukten schrijft dat de Nederlandse vloot minstens honderd duizend ton dient toegewezen te worden om aan haar trekken te kunnen komen.

We geven hem hierin zeker gelijk. Of dit echter haalbaar is, is een totaal onmogelijke zaak, zelfs bij een verhoging van het algemeen vangstkwtum in de gemeenschapswateren.

Inderdaad zouden in dit geval eveneens de andere landen een deel van de verhoging voor hun eigen visserij toegekend wensen te zien waarschijnlijk naar verhouding van de reeds toegepaste verdeelsleutel, hetgeen totaal onmogelijk te verwezenlijken is opdat Nederland dan nog aan zijn 100 duizend ton zou geraken.

Men mag het dus bij onze Noorderburen gaan vergeten, vooral als daar nog het visserijlogboek bijkomt. Sinds 2 tot 3 jaar hebben wij nooit nagelaten hen te verwittigen, dat het ergens verkeerd zou lopen met de stroom van gewaagde nieuwbouw en we mogen aannemen, dat het thans zo ver is.

Gelukkig zal er meer haring te vangen zijn en wordt ook het Nederlandse haringkwotum aanzienlijk opgetrokken waarvan men verwacht dat het rond de 50 duizend ton zal halen. Dit is echter nog altijd totaal onvoldoende voor de huidige vangstcapaciteit van de, modernste vloot van de West-Europese landen en laat ons gerust zeggen van alle continenten.

Van dit prestigesukses kan men echter niet leven, wel integendeel. In elk geval, indien men toch vele grijze en/of zwarte makreel bij onze Noorderburen aan de klap kan houden, dan zal de uitvoer ergens wel dienen te gebeuren zonder subsidie-aanvragen, om de overbevissing zo maar niet klakkeloos officieel bekend te gaan maken.

Wel kunnen de moderne Nederlandse eenheden als fabrieksschepen gaan optreden en de, door b.v. de Schotten gevangen makreel op zee overnemen en diepvriezen. Ze zouden dat, zonder vrees voor concurrentie tegen gelijk welk ander fabrieksschip van een vreemde natie kunnen opnemen, omdat zij minstens tweemaal zoveel kunnen invriezen met hun moderne produktielijnen.

Daar komt echter het nadeel om de hoek kijken, dat de mededingende fabrieksschepen praktisch allen uit de Oostbloklanden komen en dus met staatskapitaal werken. Deze schepen kunnen dan ook moeilijk weggekonkurreerd worden door onze, vele rationeler en produktiever werkende Noorderburen omdat bij de mededingende fabrieksschepen, de Staat tussenkomt.

We zullen hier dus sluiten met te schrijven dat hopelijk de toekomst voor de vindingrijke Nederlanders toch raad zal brengen en dat zij het er zonder kleerscheuren zullen af brengen.

■ Dr. Boddeke, de zeer gekende marinebioloog verbonden aan het Nederlands Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (het R.I.V.O.), heeft thans zijn verontwaardiging doen kennen over de bekrompen en partijdige berichtgeving in Nederland in verband met de dodelijke dysenteriegevallen in het Utrechtse rusthuis „Tolsteeg“. Hij spreekt desbetreffend over pure onzin, die door de media en het beeldscherm naar voor werd gebracht. Gelukkig heeft „Het Visserijblad“ vanaf de eerste dag reeds, gewezen op eventuele overdrijvingen en elkeen tot voorzichtigheid aangespoord, zonder nochtans het onderzoek vooruit te willen lopen.

■ De reder van de KG.15 uit het Nederlandse Colijnsplaat werd door de economische politierechter van Middelburg, met 3 duizend gulden beboet omdat hij, met zijn vaarttuig, uitgerust met een motor van 900 p.k. in 1983 driemaal in overtreding genomen werd in de 12-mijlszone te vissen. We menen dat betrokken reder er nog echt goed van af is gekomen, na driemaal op eenzelfde illegale visserij betrappt geweest te zijn. In de twaalfmijlszone mag een vaarttuig niet meer hebben dan 70 Brt. en uitgerust met een motor van maximum 300 p.k. Dit is slechts ene van de vele honderden overtredingen welke in Nederlandse 12-mijlszone geschieden.

■ Ook in het buitenland heeft men te doen met vandalenstreken aan boord van vissersvaartuigen. De kotter Urk 141 van de Gebr. Snoek werd hier het slachtoffer van. Het ging hoofdzakelijk om blinde vernielzucht, alhoewel ook enkele apparaten werden medegenomen. Veel werd kapot geslagen en door elkaar gegooid. De visser heeft het nog niet lastig genoeg.

■ Tijdens de Nederlandse visserijdagen te Bakkeveen, waar bepaalde kustvissers de uitbreiding van kustvisserijzone tot 50 mijl vroegen, had men zeker beter gedaan op de, op komst zijn de grote vloot van Eurokotters te wijzen die met hun 24,50 m. en hun afgestelde motor op 300 P.K. zeker korte metten zullen maken met de vele jonge tong, pladijs en schol die zich in het voorseizoen in dit gebied ophoudt. Wij geven het op een briefje dat de nieuwe Eurokottervloot wel het gebied van de 12-mijlszone netjes zullen opvegen van alle jonge vis.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

BEVORDERING DER KONSUMPTIE VAN VERSE VIS

Door mevrouw Winifred Ewing, lid van het Europees Parlement voor Groot-Brittannië, werd aan de E.E.G.-Commissie een vraag gesteld in verband met de bevordering van de consumptie van verse vis.

Dit vooral in verband met het visverbruik van soorten die ofwel weinig gekend of wel, zoals men dit noemt, te volks zijn. We laten in dit verband hieronder het antwoord van de E.E.G.-Commissaris voor de visserij volgen:

Antwoord van de heer Contogeorgis (14 december 1983). De Commissie had in 1977, in haar eerste voorstel betreffende de uitvoering van bepaalde acties tot aanpassing van de capaciteiten in de visserijsector aan de Raad voorgestelde maatregelen vast te stellen om het verbruik van vis, met name van soorten waarmee de consumenten nog niet zo vertrouwd zijn, te stimuleren.

De Raad heeft het niet wenselijk geacht de voorgestelde maatregelen vast te stellen. In het kader van de geïntegreerde programma's ten behoeve van de mediterrane gebieden heeft de Commissie onlangs aan de Raad opnieuw acties voorgesteld om de afzet van bepaald mediterrane pelagische vissoorten te bevorderen.

De twee voorstellen hebben niet alleen betrekking op verse produkten, maar ook op alle andere gebruikelijke aanbiedingsvormen van de betrokken vissoorten.

Bovendien hebben de belangrijkste gemeenschappelijke handelsnormen die in het kader van de gemeenschappelijke marktordening voor visserijprodukten zijn vastgesteld voor verse of gekoelde vis, tot doel de kwaliteit van de in de handel gebrachte vis te verbeteren en daardoor de afzet te vergemakkelijken.

Het is duidelijk dat Mvr. Ewing het hier vooral over de gemeenschapswateren van West-Europa had en niet over deze van de Middellandse Zee.

Anderzijds heeft men er evenmin brood aan, wanneer voorstellen betreffende de uitvoering van bepaalde acties, naderhand een begrafenis eerste klas krijgen, gezien de Raad (van ministers) het niet wenselijk achtte de voorgestelde maatregelen te bekrachtigen.

Men heeft zich dus beperkt tot het doel handelsnormen vast te stellen om de kwaliteit van de, in de handel gebrachte vis op te voeren. Dit zijn natuurlijk maatregelen die wel hun nut bewijzen of zullen bewijzen, hetgeen niet wegneemt, terzelfdertijd een campagne voor de consumptie van meer volkse soorten, (vooral pelagische) eveneens zeer tot haar recht zou komen.

ONS GESCHIEDKUNDIG HOEKJE

DE VISSERSREVOLUTIE VAN 1887 EN DE SOCIALE EN ECONOMISCHE TOESTANDEN VAN DE VISSERIJ IN DE WESTHOEK ...

(Causerie door J.H. Klausning)

Onlangs gaf J.H. Klausning, visserijdeskundige uit Oostende in het visserijmuseum te Oostduinkerke een causerie over de sociale toestanden van de visserij op het einde van de 19^e eeuw.

Om de oproer van de lokale vissers beter te begrijpen, moet men zich terugplaatsen in erg labiele tijden van het einde van de 19^e eeuw, toen zowel de economische als sociale noden op een laag pitje brandden.

Daarnaast was er de explosie van de industriële revolutie met de opkomst van de stoommachine, het ontwikkelen van de staalindustrie, de modernere aanpak van de landbouw... allemaal met kapitalistische inslag, en daar tegenover de uitbuiting met hongersnood van de werkende klasse.

De reactie en de oproer ontstond eerst in Wallonië.

– in februari 1885 legden de mijnwerkers van Borinage voor 6 weken het werk stil wegens loonvermindering.

– te Luik werden magazijnen, hotels, burgerswoningen en cafés geplunderd en kort en klein geslagen. Het leger zorgde voor een bloedige militaire repressie.

– Te Charleroi werden fabrieken, kerken en kloosters platgebrand. Generaal Vander Smisen liet schieten zonder genade. Op één dag waren er 30 doden. In maart 1887 - werkstaking te Gent. In Charleroi waren er 60.000 stakers - In 1885 werd de socialistische partij gesticht, die hoofdzakelijk opkwam voor algemeen stemrecht.

In dit klimaat kwam de vissersbevolking te Oostende in beroering. Grote gezinnen zaten opeengeplakt in al te kleine vissershuisjes. In de Westhoek hadden de vissers het geluk dat in deze verlaten hoek, ook nog gemakkelijk een stukje duingrond kon bewerkt worden om de grote kroost nog een bijkomende voedselvoorraad te schenken.

In Oostende liep het natuurlijk de spuigaten uit. De reders hadden het voor het zeggen. Naast hun vissersboten exploiteerden ze nog een vishandel, ijsfabriekje... en de uitbetaling van de lonen gebeurde in een herberg uitgebaat door de vrouw van de „baas”. In deze uitbatingen zochten de vissers troost, maar intussen moesten de kroostrijke gezinnen het met andere middelen zien te klaren.

In 1876 werden stoomboten ingezet, die vrijwel zoveel vis in één dag aanvoerden als 10 gewone vissersboten, wat een gevoelige daling van de marktprijzen voor gevolg had.

Een enkele reder-visafslager-vishandelaar (Dossaer) bezat in 1887 8 stoomvaartuigen.

- De premies voor de haring - zoutevaart, ingesteld tijdens het Hollands bewind, werden door het nieuwe Koninkrijk België? En ook de vrijstelling van legerdienst afgeschaft.

De grote haringvisserij ging volledig verloren - aantal vaartuigen ter zoutevisserij in 1836: 136; in 1887 nog slechts 49. De Engelsen brachten

veel, zelfs opgekochte vis aan, omdat de prijzen te Oostende gunstiger lagen dan in de Engelse havens.

De vissers van de Westhoek, gedreven door nood en armoede (J. Filliaert) beoefenden de IJslanvaart uit Duinkerke en Grevelingen.

Een poging te Nieuwpoort, om het tij te doen keren, door de stichting in 1853 van de Nieuwpoortse maatschappij van visserij, liep falikant uit. De maatschappij werd reeds in 1861 ontbonden.

In 1880 waren er nog slechts 15 sloepen te Nieuwpoort ingeschreven en in 1891 nog slechts 2.

De verdiensten van de vissers waren meer dan schamel. Gemiddeld moest een vissersgezin rondkomen met ongeveer 1 fr. per dag.

Te Oostende: loon 1 fr. af te trekken: huishuur: 0,40 fr. per dag; brood kostte 0,32 fr. per kilo; aardappelen 0,13 fr.; goedkoop vlees was 1 fr.; melk kostte 0,20 fr. de liter.

Na aftrek van de huishuur moest het gezin leven met 0,60 fr. per dag.

Er waren kinderen van 5-6 jaar die met vader meegingen op zee om het gezinsinkomen met 5 fr. per week te doen stijgen.

Het zou ons te ver leiden die erbarmelijke sociale toestanden verder uit te diepen.

De Engelsen overspoelden de Belgische vismarkten, zodat er zelfs op zee regelmatig aanslagen gebeurden. Belgische korreslepers overvaarden de Britse haringnetten, terwijl deze laatsten weerwraak namen door de korrekabels door te trekken.

In 1882 ontplotte de bom, toen een Internationale Konventie van Den Haag stelde dat alleen stoomschepen met drijfnetten in de visgebieden toegelaten werden. Dus geen korreslepers in het drijfnetgebied en voor de rest werd alles opgelost, met fiere nationale inslag door de Britse zeevaartpolitie. Toen ook de Fransen kwamen monstren te Oostende was het hek volledig van de dam.

En de toestand bleef maar verergeren, en de herrie begon voorgoed toen een Franse vissersboot 130 ton zoutvis wilde mijnen te Oostende, tegen dumpingprijzen. Na felle dreigingen van de Oostendse vissers werd de vismijn gesloten, en wanneer 's anderendaags ook nog 3 Engelse stoomboten de Oostendse vissershaven binnenliepen, barstte het geweld los.

Met twee Belgische vlaggen en onder het zingen van de Fiere Vlaamse Leeuw trokken alle vissersfamilies naar het Oostendse stadhuis. Ook de beleidvoerders wisten niet goed wat gedaan, en vorderden de rijkswacht en politie op. Dit was natuurlijk olie op het vuur. Een paar binnengelopen Engelse stomers werden bezet, de zwarte vlaggen werden in de mast gehesen. Ook de provinciegouverneur kwam er aan te pas, maar hij kon niet beletten dat er veel gekwetsten, ja zelfs doden vielen. De oorsprong van de opstand mag toegeschreven worden aan de reders, die alles te verliezen hadden. De schuld werd op de schamele vissers gestoken.

Op 67 beschuldigten waren er 14 werklieden, waarvan er slechts 3 waren die geen strafregister hadden. Wat kwamen die daar doen?

Als slot kunnen wij nog vertellen dat:

- Commandant François van de rijkswacht voor zijn heldendaden de orde van Leopold kreeg. Zijn drie gendarmen de militaire medaille voor hun moedig optreden kregen!
- de stad 500 broden uitdeelde;
- parlementair De Steurs een omhaling van 4.338 fr. bewerkte;
- het concert in het Casino 1.880 fr. opbracht;
- tenslotte, „O! ironie des lots”, de Engelse „Fishermission” aan de schamele vissers van Oostende - 386 sjerpen, 161 mutsen en 266 paar wanten liet geworden. (Van Engels flegme en schaamteloosheid gesproken!).

In totaal waren er 104 beklagden, waarvan er 74 werden veroordeeld met in totaal 41 maanden gevangenisstraf en 3.331 fr. boeten.

De ware schuldigen en opstokers werden nooit opgezocht en bijgevolg niet gestraft. De ware aanleiding was de armoede en miserie van de vissers, die zich gemakkelijk lieten ophitsen.

Onmiddellijk is er weinig of niets veranderd.

Er heeft bloed gevloeid, er zijn zes doden gevallen, vrijwel voor niets...

M. SIFFER

Uit het driemaandelijks tijdschrift van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke.

- CENTRALE VERWARMING
- WARME LUCHT
- SANITAIR
- Nieuwbouw en renovatie

BRULEC

Gespecialiseerd in scheepswerken
en visserijvaartuigen.
Reparatie – montage – onderhoud

ARENDLAAN 21, WESTENDE
☎ (059) 30 03 84

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GEVAAR VAN VISSSEN MET ENKELDRADIG STAAND WANT

Eveneens door de Engelse Europese Parlementair Sir Jacky Stewart, werd een vraag gesteld aan de Commissie te Brussel in verband met het gevaar voor de vis vanwege het veelvuldig gebruik van staande netten.

Hieronder gaat vraag en het antwoord uitgaande van de E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij.

Betreft: Het gevaar van het vissen met enkeldradig staand want

Het veel voorkomende gebruik van het nieuwe enkeldradig staand want vormt een ernstige bedreiging voor de visbestanden in de hele Gemeenschap. Een Britse krant heeft becijferd dat het ongelimiteerde gebruik hiervan in de Britse kustwateren het bestand en bijgevolg de werkgelegenheid van kustvissers verloren doen gaan.

De bedreiging van deze arbeidsplaatsen komt voornamelijk door het toenemende aantal amateurvissers dat in het weekeinde met letterlijk kilometerslang enkeldradig staand want vanuit kleine boten of bij laag water zelfs vanuit voertuigen met vierwiel aandrijving alles vangt wat er voorbij zwemt, inclusief jonge onvolwassen en geslachtsrijpe vis.

Verder bestaat er het risico van losgescheurde segmenten enkeldradig staand want die, omdat het niet verrot, jaren op of vlak onder het oppervlak blijven drijven waardoor alles wat er zwemt in de netten verstrikt raakt.

Aangezien de kustvissers in toenemende mate in hun bestaan bedreigd worden, moeten zij steeds vaker ditzelfde soort netten gebruiken om te kunnen concurreren. Dit werkt de uitroeiing van de visbestanden in de hand.

Deze bedreiging wordt in Noord-Amerika en Zuid-Afrika, echter nog niet in Europa, zeer serieus genomen. Is de Commissie voornemens om, als zaak van hoge prioriteit, het gebruik van enkeldradig staand want in kustwateren te verbieden ten einde de nog niet volwassen en geslachtsrijpe visbestanden en de werkgelegenheid van de kustvissers te beschermen?

Aanvullend antwoord van de heer Contogorgis namens de Commissie

In aansluiting op haar antwoord van 14 september 1983 heeft de Commissie, het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij (WTCV) geraadpleegd, dat in zijn zesde verslag het volgende verklaarde:

Het WTCV heeft beschikking gekregen over kwantitatieve gegevens betreffende de aanvoer van met staand want gevangen demersale vis in Engeland en Wales. Uit deze gegevens blijkt dat met staand want (dat niet steeds enkeldradig is) slechts ongeveer 2% wordt gevangen van de totale hoeveelheid demersale vis die in Engeland en Wales wordt aangevoerd (inclusief baars maar exclusief zalm). Een ernstige achteruitgang van de demersale bestanden rond Engeland en Wales als gevolg van het vissen met

staand want lijkt dan ook in dit stadium onwaarschijnlijk.

Enkeldradig staand want wordt ook gebruikt om baars te vangen in Engeland en Wales, waar op die manier 20% van de totale hoeveelheid wordt gevangen. Er wordt momenteel onderzoek verricht naar de totale omvang van het bestand.

Voor de zalmvisserij is enkeldradig staand want onwettelijk in Schotland en Ierland, maar wel toegestaan in bepaalde kustwateren van Engeland en Wales, terwijl er ook een belangrijke visserijactiviteit bestaat langs de noordoostkust van Engeland. Deze visserij staat onder streng toezicht.

De totale hoeveelheden vis die met dergelijke netten in de wateren van de Gemeenschap door amateurvissers worden gevangen zijn niet bekend, maar men denkt dat ze in vergelijking met de door de beroepsvissers aangevoerde hoeveelheden vrij klein zijn.

Het probleem van de losgescheurde netten (de zogenaamde „spooknetten”) die vis blijven vangen, is door Engelse onderzoekers bestudeerd. Uit deze studies is gebleken dat de netten geen vis blijven vangen daar zij snel verstopt raken met zeewier en allerhande afval. Bovendien raken ze vlug in elkaar verward. De proefnemingen worden gedaan in ondiepe kustwateren,

omdat deze netten voor de kust van Engeland en Wales vooral in dergelijke wateren worden gebruikt. Het is mogelijk dat de resultaten van het onderzoek niet van toepassing zijn indien staand want wordt gebruikt in diepere wateren waar betrekkelijk weinig zeewier voorkomt en waar de getijstromingen zwakker zijn. Er is ons medegedeeld dat in het noordwestelijk deel van de Atlantische Oceaan momenteel pogingen worden gedaan om spooknetten te verwijderen.

Het is wel mogelijk, dat de netmazen in ondiep water, hetzij met wier en lis verstopt geraken, of verzanden en aldus geen vis meer strikken, maar in hetzelfde ondiep water vormen zij toch een belemmering voor de netten van de vissers en aldus losgewoeld, vormen zij eveneens een bedreiging voor het schroef van de betrokken vaartuigen.

Vermits doorgaans de staande netten in ondiep water gebruikt worden, is het niet ondenkbaar, dat door het schroefwater de stukken, al of niet gerotte netten, opgejaagd worden en in het schroef geraken.

Dit is natuurlijk een probleem en een miserie waaraan de Gemeenschap en de Commissie zich niet stoort, maar dat vooral voor het bedrijf zeer ergerlijk is. Dergelijke ongevallen komen doorgaans overeen met een opsleping, kosten voor de vaartuigen en een groot visverlet en economisch verlies.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DE BOUWBEPERKINGEN IN GROOT-BRITANNIE IN DE VISSERIJ

Bij onze overburen werd een beperkend vergunningssysteem ingevoerd voor de bouw van vaartuigen boven de 40 voet (12,20 m).

Onder de 40 voet is dit niet nodig. Wie een vaartuig wenst te bouwen boven de 12,20 m moet zien, dat hij over een vergunning beschikt voor dergelijk vaartuig. Het is zo een beetje het Hollands systeem, dat men eerst ergens een oud vaartuig van meer dan 12,20 m dient te kopen vooraleer dat men ter visserij mag uitvaren of vooraleer men een nieuw vaartuig van meer dan 40 voet mag bouwen, mits het oude vaartuig uit de vaart te nemen.

Er zal dus in Groot-Brittannië eveneens een handel in oude vaartuigen van meer dan 12,20 m, die nog niet geschrapt werden, ontstaan.

Voor de bezitters van een oud vaartuig boven de 12,20 m die de visserij wenselijk stil te leggen is, of wordt het een onverhoopte medevaller, want thans zal de waarde van dit vaartuig stijgen, voor hen die in het bezit zijn van een vergunning.

Voor de kleine visser die wenst hoger op te raken en zich een ruimer schip aan te schaffen, wordt het anderzijds wel een heel stuk moeilijker en waarschijnlijk eveneens een heel stuk kostelijker.

Het wordt in elk geval een bijzondere harde tegenvaller voor schippers of reders, die op de toekenning van een bouwkrediet aan het wachten waren voor de bouw van een meer dan 40-footer en nu nog eerst mogen gaan rondzien om een vergunning indien zij hierover zelf niet beschikken.

Nochtans schijnt het dat één of ander beperkende maatregel om de vloot binnen controle te houden er beslist nodig was.

Dit vooral ook vanwege de mindere vangstkwaota aan kabeljauw en schelvis, die voor 1984 werden toegekend. De nieuwe vaartuigen met heel wat groter vangcapaciteit hebben verder ook het hunne bijgebracht om de regering er toe te bewegen een bepaalde maatregel tot beperking van de uitbreiding van de vloot te gaan nemen.

Voor diegenen die het anderzijds zouden wagen ter visserij uit te varen met een vaartuig van meer dan 40 voet lengte en dit zonder in het bezit te zijn van een vergunning, zal het anderzijds niet van de poes zijn, omdat op deze overtreding boetes staan tot 4 miljoen B.fr.

EN IN BELGIË

Het is niet de eerste maal dat we er op gewezen hebben, dat het voor de Belgische visser een geluk uitmaakt dat we nog altijd voor alle vaartuigen rond komen met de ons toegekende kwota.

Nochtans menen we, dat het wel goed ware dat wij hier ook nuchter blijven en zorg dragen dat de modernisering van onze vloot verder doorge-

dreven wordt in functie van uitgeschakelde. of uit te schakelen oude vaartuigen.

Niemand heeft er inderdaad bij te winnen om aan nieuwbouw te doen waarvoor geen plaats onder de zon zou zijn, omdat dit tot drama's zou leiden, vooral voor de bevoorradingsbedrijven die gewoonlijk het voornaamste slachtoffer zijn van een eventuele staking van betalingen. Hoe graag we het ook anders zouden willen zien, moeten we de moed opbrengen om hierin klaarheid te scheppen.

Anderzijds is het een feit vast te stellen, dat de modernisering van de vloot aan een gemiddeld van zes à acht vaartuigen per jaar, bij ons geen gevaarlijke afmetingen heeft genomen, zoals in Holland.

Waar ons land in 1962 nog over 412 vaartuigen beschikte, is dit in 1984 officieel teruggevallen tot 201, waarvan een tiental uit de vaart zijn ge-

GROOT-BRITANNIE

■ Een 49-meter treiler uit IJsland kwam naar Grimsby om een nieuwe motor te laten plaatsen in vervanging van de oude. Wat wel opvalt is het feit dat de eigenaars van deze tien jaar oude hekreiler de motorsterkte die 2.400 p.k. was, verminderd hebben tot 2.000 p.k. aan 600 t/min. Ook in de IJslandse visserij krijgt men schrik van de brandstoffaktuur.

■ Ten noorden van de Schotse haven „Peterhead”, ging de Schotse treiler „Ocean Herald II” op de rotsen. Het is een vaartuig van 24,60 m. Het was een tamelijk recent vaartuig gebouwd in 1978. Gezien het stormweder, werd het vaartuig totaal aan stukken geslagen en de wrakstukken verdwenen her en der.

nomen en 107 meer dan 20 jaar oud zijn, dus voor vernieuwing vatbaar.

Weliswaar is de brutotonnage en de motorcracht niet verminderd, maar de moderne visserijmethoden stellen meer eisen inzake p.k. en comfort, dan we ons twintig jaar geleden hadden kunnen doen voorstellen.

En wat vooral opvallend is, is het steeds kleiner worden van onze kust- en garnaalvisserijvloot.

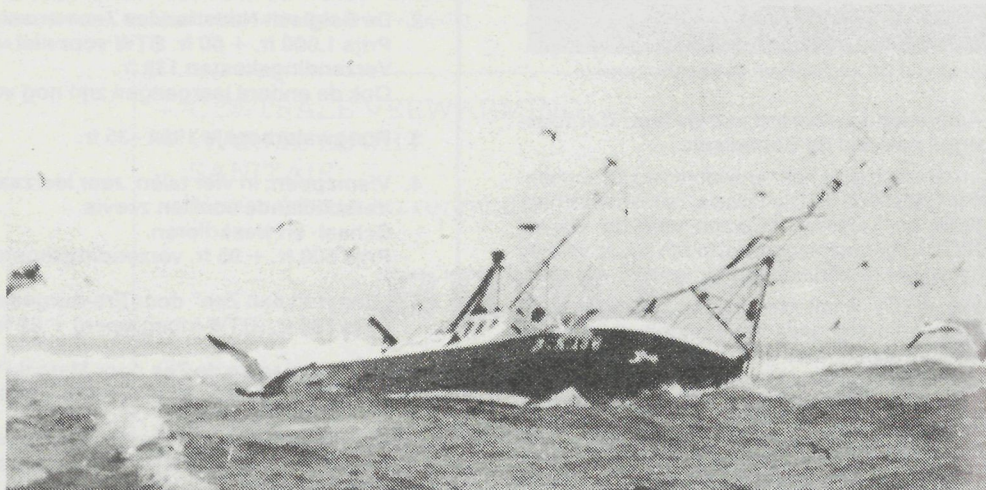
In verhouding is de kostprijs voor nieuwbouw ervan zeer duur en stelt zich de vraag of zij het kapitaal kunnen opbrengen er in geïnvesteerd.

Weliswaar zijn deze schepen gezien hun geringe kosten van brandstofverbruik en de modernisatie van het vistuig ook hier een stimulerende kracht, maar toch is een staats- en F.E.O.G.A. steun alsook het veel strenger bewaken van de twaalf-mijlszone een absolute noodzakelijkheid wil men deze tak van onze vloot leefbaar houden.

Voorals dit laatste door de betrokken overheid met harde hand beteugeld wordt, is er voor de kustvisserij een opbrengende exploitatie zeker mogelijk.

Maar dan moet de overheid zorgen dat de vissers zelf tegen hun eigen roofmethoden beschermd worden.

■ Volgens bepaalde leden van het Lagerhuis, zijn de straffen die door bepaalde Britse rechtbanken uitgesproken worden voor overtredingen van de visserijreglementen, niet zwaar genoeg. Voorbeelden werden gegeven van 3 overtredingen vanwege een Deense treiler op smelt voor vismeeldoelinden en die betrappt werden op een hoog % aan bijvangst. Het gaat om 3 gevallen voor de Sheriff-rechtbank van Aberdeen, waarbij een boete opgelegd werd respectievelijk van 240, 160 en 60 duizend B.fr. In geen enkel dezer drie gevallen, werden de netten noch de vangst aangeslagen. Volgens deze parlementsleden staat het vast, dat dergelijke kleine straffen niet van aard zijn om de Deense schippers en reders af te schrikken. Als men verscheidene malen door de mazen glipt en groot geld maakt van de bijvangst, kan er wel eens een boete van af.



We zien hier het vaartuig aan de grond voor Peterhead met nieuwsgierige meeuwen. De bemanning werd gered. (Foto: Fishing News Highway House London).

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VELE KLACHTEN VAN BRITTEN AAN BOORD VAN SPAANSE SCHEPEN

De Spaanse vlaggeschepen, zijnde Spaanse vissersvaartuigen, die in Engeland onder Britse vlag geregistreerd werden en in de Gemeenschapswateren vissen, zijn nogmaals in het nieuws gekomen en weerom op een verkeerde wijze.

Verscheidene Britse vissers aan boord van dergelijke schepen zijn met een ganse waslijst aan klachten naar een raadsman gegaan, die de uitbatende maatschappij(-en) voor de rechtbank zullen moeten dagen.

Tot nog toe zijn er drie Spaanse vlaggeschepen betrokken in deze zaak waarbij klachten van negen bemanningsleden zijn ingediend. Het gaat al over willekeurige brutobesommingen waarover geen nazicht kan bekomen worden, afhoudingen voor eetwaren, vistuig, verplaatsingen per vliegtuigen en ontvangen checks zonder dekking, enz...

Klachten gaan uit over de afhouding van 4.200 B.fr. voor voedingswaren voor een reis van 12 dagen, afhouding voor beschermkledij tegen zeewater voor een Britse kok, die er nooit over beschikt heeft. Verscheidene vissers werden 9.400 B.fr. afgetrokken voor een vliegtuigticket van Spanje naar Londen, dit niettegenstaande men hen had voorgehouden, dat zij zouden afgezet worden te Castletown in Ierland, waar zij aan boord gekomen waren.

Omdat in Spanje twee vissers niet aan boord van het vliegtuig toegelaten werden beiden dronken zijnde, werd de derde man die wel toegelaten werd, de twee andere ticketten ten laste gelegd zodat deze ten slotte na de afrekening van de reis, met een schuld overbleef aan de maatschappij te betalen.

De echtgenote van een visser die haar ontvangen check verzilverde in een grootwarenhuis, zal vervolgd worden omdat het over een check zonder dekking ging. Toen ze naar de maatschappij belde, werd zij eerst van de ene naar de andere gezonden om tenslotte te horen verkondigen, dat zij daar geen weet hadden van de aanmonstering van haar man op één van hun Spaanse vlaggeschepen!

Ten slotte klagen alle mannen over de vuilheid aan boord en het totaal gebrek aan sanitaire voorzieningen. Er zijn ratten aan boord en kakkerlakken zo groot als een kleine pink.

De W.C. zijn nog aller ouderwets, een brede plank met een gat in, enz... Wat het eten betreft, moet de kok praktisch alle dagen, van 's morgens tot 's avonds vis koken, die men gevangen heeft, die dan met een struk brood gegeten wordt.

De Britse matrozen werden, bij aanmonstering, de zekerheid mede gegeven dat zij elke dag 40 pond (nagenoeg 3.200 B.fr.) zouden verdienen, maar één der vissers kreeg van zijn toegekende 300 pond na een geslaagde reis, (24.000 fr.) na aftrek van alles en nog wat, juist geteld 2 pond (160 fr.) in de hand.

We kennen zo wat dit ouderwetse en feodale systeem om van alles en nog wat in rekening te brengen, maar als de Spanjaarden menen, dat

zij dit hier meer dan eens zullen kunnen toepassen en dat de gedupeerden dan nog braafjes zullen zwijgen, dan hebben zij het wel verkeerd voor.

En zeggen dat men spreekt over een zeer grote mogelijkheid van intreden van Spanje op 1/1/1985 in de Europese Economische Gemeenschap.

Of zij zich zo gemakkelijk zullen aanpassen, niettegenstaande ze de mond vol hebben van democratie, is wat anders.

GROOT-BRITANNIE

■ Het totaal van de landingen vis door onze overburen in Schotse havens aangevoerd bedroeg in de maand oktober nagenoeg 1,3 miljard B.fr. Voor de eerste tien maanden van 1983, wordt dit aldus meer dan 11 miljard, hetzij een vermeerdering in waarde met 13%. We herhalen dat het hier maar gaat over de aanvoer in Schotse havens alleen, buitenlandse vaartuigen niet mede gerekend. Een indrukwekkend cijfer, vooral als men rekening houdt dat, wat de haring- en makreelvisserij betreft, hoofdzakelijk op zee op vreemde faktorijschepen overgeladen wordt en hiermede geen rekening gehouden werd.

■ In het gebied van Easington ter hoogte van de Humber voor de Britse kust, wordt een nieuw olieproductieplatform evenals een boor- en accommodatieplatform in zee gebouwd in een gebied, dat ten eerste door kustvissers bewerkt wordt. Er hadden reeds vergaderingen plaats tussen vertegenwoordigers van de visserij en van de oliemaatschappij. Er wordt eveneens een pijpijle naar Easington aangelegd. De visserij vreesst vooral beschadigingen in verband met afval voortkomende van de platforms waaronder voornamelijk het schrootafval dat een ware gesel is voor de beschadiging van de netten.

■ Er is een nieuw wetenschappelijk verslag verschenen uitgaande van de Britse visserijdienst, dat aantoonde, dat er een verband bestaat tussen bepaalde antiroestverven op de rompen van de vaartuigen en misgroeiingen en zelfs de dood van schelvis en schaaldieren. Dit is vooral het geval met antiroestverven waarin het giftig produkt „tintributiel” aantreft. Dit produkt lost zich op in het water en maakt dit giftig voor schaal- en schelpdieren, die plaatsgebonden zijn en het onzuiver water niet kunnen ontvluchten.

■ Door de visverwerkende bedrijven en de vishandel uit Aberdeen zal aan de Schotse minister voor de visserij, Lord Gray, een witte blindenstok gestuurd worden. De vishandel en visverwerkende bedrijven hadden regeringsubsidie gevraagd omdat het zo slecht ging. Ook was de minister uitgenodigd om met het bedrijf te komen spreken, maar hij zond zijn kat. Volgens de woordvoerder van het Aberdeens visverwerkend bedrijf is er niemand zo erg blind als deze die niet wil zien. Dat is de reden waarom Lord Gray een witte stok toegestuurd krijgt.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week verkochten terug een viertal vaartuigen hun vangst in de haven van Grimsby. Het zijn getrouwen (?) en vaste klanten van deze haven geworden.

Kwamen aan de afslag, de „Philadelphian” Z.319, de „Klauwaert” Z.84, de „Blue Angel” Z.60 en de „Falcon” O.313.

We vinden het echt spijtig, dat deze vaartuigen geen goede markt kunnen vinden in de eigen afslagen. Deze zouden geen zo grote opnamecapaciteit hebben voor bepaalde vissoorten zoals grote pladijsaanvoeren. Maar het sparen op de brandstof zit er ook wel voor een deel in de berekening van de rederijen, terwijl het dichter liggen tot de visserij wel een paar reizen kan maken over het jaar en dit voor dezelfde kosten van verzekering, huur, apparatuur, interesten op bouwleningen, enz...

Er dient nochtans aan toegevoegd dat de algemene kosten daar veel hoger oplopen dan in België en dat de brandstofprijzen er niet goedkoper om is.

Het was de Z.319 „Philadelphian” van de N.V. Noordvisserij die de grootste besomming van de 4 vaartuigen maakte met eveneens de grootste aanvoer. Dit vaartuig zette 693 van onze bennen in de markt waarvoor 2,13 miljoen B.fr. besomd werd, zijnde een gemiddelde per ben van 3.100 fr.

De Z.48 van de Rederij De Klauwaert voerde 550 bennen aan waar voor 2 miljoen gehaald werd, hetgeen een gemiddelde per ben geeft van 3.640 fr. De Z.60 van de rederij „Blue Angel” kwam met 602 bennen in de afslag en besomde hiermede 1,945 miljoen fr. of een gemiddelde per ben van 3.230 fr. Tenslotte bracht de O.313 eveneens van de N.V. Noordvisserij, 552 bennen aan waarvoor 1,860 miljoen fr. besomd werd of een gemiddelde per ben van 3.370 fr.

Ook de O.231 is een getrouwe klant van de afslag van Grimsby. Hij komt echter deze week aan de markt „overthere” en zijn resultaten zijn nog niet in ons bezit.

In totaal van deze vier vaartuigen bijna 2.400 bennen voor een brutobesomming van bijna 8 miljoen. Jammer dat de omstandigheden die de betrokken reders er toe brengen in het buitenland te gaan markten, want de eigen afslagen hebben het doorgaans niet te breed in aanvoer.

Het is nog treurig te moeten vaststellen dat deze reders dergelijke uitbating kunnen bewerkstelligen, dank zij nieuwbouw waarvoor de staat toelaat 80 % kredieten te verlenen aan een goedkope interest om buitenlandse handel en nijverheid te dienen.

„HET VISSERIJBLAD”

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

VAN HET E.E.G.-FRONT

OFFICIËLE VASTELLING UITPUTTING HARING IN ZUIDELIJKE NOORDZEE

Zoals we het reeds in onze vorige uitgave hadden geschreven, kon men elk ogenblik de officiële mededeling verwachten dat het, door de E.E.G. toegekend vangstkotum van 17 duizend ton in het zuidelijk deel van de Noordzee, uitgeput zou zijn.

Dit is intussen gebeurd en in het publikatieblad van de Gemeenschap verscheen nog **vrijdag 10 februari** de officiële mededeling van de Commissie dit bevestigd.

Deze mededeling geven wij tekstueel hieronder weer:

„Onder verwijzing naar artikel 3 van Verordening (E.E.G.) nr. 3702/83 van de Raad van 28 december 1983 betreffende de haringvangst in de Noordzee, in afwachting van de vaststelling van de TAC's en kwota voor 1984, deelt de Commissie de Lid-Staten mede dat de datum waarop de haringvangst door vaartuigen van de Lid-Staten in ICES-afdelingen IVc en VIId geacht wordt het quotum van 17.000 ton te hebben bereikt, 10 februari 1984 is.

Na die datum mag door vaartuigen van de Lid-Staten in dat gebied op haring worden **gevist**, overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 2 en 3 en de betrokken gegevens in de bijlagen I en II van de verordening inzake de vaststelling van de voor 1984 geldende voorlopige totaal toegestane vangsten voor bepaalde visbestanden of groepen van visbestanden in de visserijzone van de Gemeenschap en het voor de Gemeenschap voorlopige beschikbare gedeelte van deze vangsten, de verdeling van dat gedeelte over de Lid-Staten en de bij de visserij in het kader van de totaal toegestane vangsten in acht te nemen voorschriften”.

We kunnen nu ook verder herhalen, dat de betrokken Belgische haringvissers voor het probleem staan om verder te vissen, maar dan, op het reeds voor 1984, voor België voorlopig vastgesteld kwotum van 2.490 ton. Dit contingent werd voor België bepaald op, eveneens voorlopig (voor de verscheidene landen) op een vastgesteld algemeen vangstkotum van 50 duizend ton, dat in de loop van het jaar, na advies van de marine-biologen, verwacht wordt opgevoerd te zullen worden tot 150 duizend ton.

Ook voor België zal dit als gevolg hebben, dat de 2.490 ton zal verhoogd worden tot 7.100 ton. Indien er dus voor de haringkoppels verder gevist wordt op haring en dit tot uitputting van de 2.490 ton, zal er nog 4.610 ton overblijven voor later, waarvan we veronderstellen, dat dit met ingang van 1 oktober 1984 zal zijn. Dit natuurlijk op basis van 150 duizend ton toegekend algemeen vangstkotum, hetgeen we nog moeten afwachten.

WIE VIST ER VANDAAG NOG OP HARING?

Reeds vóór de bekendmaking van de uitputting van de 17 duizend ton haring in het gebied van de zuidelijke Noordzee waren er reeds twee spannen die, vanwege het slechte weder en de geringe aanvoer, de pijp aan maarten gegeven hadden.

Namelijk de O.303-O.127 en de O.275 met de O.135. Medereder Basiel Haelewijs van de O.127 had echter graag de haringvisserij verder gezet, maar was verplicht te stoppen omdat zijn maat verlangde uit te scheiden.

Toen slaagde hij er in de rederij Verbo van de O.135 te overtuigen het haringvissen samen verder te zetten en beide vormden aldus een nieuw span. Aldus was er ten slotte nog maar één span uitgevallen, of juist gezegd twee vaartuigen.

Thans bij het ter perse gaan, vernemen we dat een nieuw koppel haringvisserij stil legt, namelijk de O.26-O.306, respectievelijk van de rederijen Calcoen Louis en Georges en p.v.b.a. Rathé-Kiekens. Ook vernemen we in laatste in-

stantie dat het nieuw gevormd koppel O.127-O.135 er toch maar het bijtje bij neerlegt, zodat in totaal drie spannen of 6 schepen op een andere visserij overschakelden.

Thans zouden er nog 5 haringspannen bedrijvig zijn, namelijk O.141-O.369; O.128-O.279; N.3-N.232; O.309-N.716 en de N.708-N.709.

Alles zal natuurlijk afhangen van het weder en vooral van de aanvoer voor deze 5 koppels. In elk geval kunnen we nu reeds zeggen dat het huidig haringseizoen heel wat minder zal zijn dan het vorige en dit wel in de eerste plaats te wijten aan de vele stormen en het zwaar weder die de haringvloot soms zelfs verplichten tot een ganse week na elkaar binnen te liggen.

HET VISSERIJ-AKKOORD E.E.G. - GROENLAND ROND

Eindelijk is de overeenkomst tussen Groenland en de E.E.G. voor een visserij door de vloten van bepaalde lidstaten rond.

We mogen eigenlijk niet spreken van een bilaterale visserij-overeenkomst waarbij van beide zijden toelating bekomen wordt om in elkanders wateren te komen vissen.

Het is immers een eenzijdige visserij voor de E.E.G. tegenover toekenning van een geldelijke compensatie en van andere economische voordelen voor de Groenlandse Gemeenschap, zoals het vrij invoeren zonder douanerechten van Groenlandse goederen binnen de Gemeenschap, waaronder de eigen Groenlandse visserijproducten.

Verder zijn bepaalde waarborgen voor de Groenlandse visserij voorzien, zodanig dat in geval van grote teruggang van de betrokken visstocks, de Gemeenschap dan, deze of dat jaar geen visserij zou mogen bedrijven, terwijl de geldelijke tussenkomst ten voordele van de Groenlandse Gemeenschap toch doorbetaald wordt.

De overeenkomst wordt ondertekend voor 16 jaar, maar is per vijf jaar herzienbaar. Dit zou dan gebeuren op basis van de nieuwe toestand die zowel gunstig of ongunstig zou kunnen uitvallen voor de E.E.G.

Volgende kwota worden aan de E.E.G. toegekend: 12 duizend ton kabeljauw voor West-Groenland en 11.500 voor Oost-Groenland. Rode zeebaars 5.500 ton voor West-Groenland en 44 duizend ton voor Oost-Groenland. IJslandse garnaal: 1.300 ton en 3.050 ton.

Hoofdzakelijk komen deze kwota ten goede aan de West-Duitse en Britse diepzeevloten en in mindere mate aan de Franse.

Voor het afstaan van deze kwota bekomt de Groenlandse Gemeenschap jaarlijks rond de 850 miljoen B.fr. in E.E.G.-Ecu uitgedrukt.

Er is eveneens voorzien, dat in geval de stocks aangewassen zouden zijn, Groenland hogere

kwota kan toestaan waardoor ook in evenredigheid de geldelijke vergoeding zou verhogen. Wanneer de visstocks echter een gevaarlijke ondergrens bereiken, dan mogen de E.E.G.-kwota opgeschort worden, terwijl de geldelijke vergoeding blijft!

We mogen dus wel zeggen, dat van de zijde van de E.E.G. alles in het werk werd gesteld om het de Groenlandse autoriteiten gemakkelijk te maken. Ze blijven dus heer en meester over de visstocks. Wanneer deze gevoelig aanwassen, kunnen zij hogere kwota (tegen betaling) aan de E.E.G. toekennen, maar zijn hiertoe niet verplicht.

Bij de biologische katastrofen of tegenvallers of gevaarlijke uitdunning van de visbestanden, kunnen zij de toekenning aan de E.E.G. opschorten, maar blijven de vergoeding verder trekken.

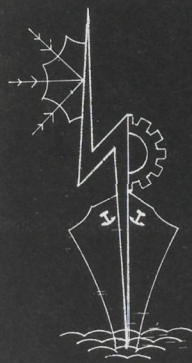
Een gevaar komt daarbij wel om de hoek kijken, namelijk dat de Groenlanders bewust aan overbevissing zouden kunnen doen om, hetzij het volgend jaar minder te moeten toekennen en toch van de economische voordelen en de geldelijke tussenkomst te kunnen blijven genieten, hetzij de kwota volledig op te schorten. In feite heeft men zowat op de fair-play van de Groenlandse autoriteiten gespekuleerd en kunnen we nu maar hopen, dat het geen verkeerde speculatie wordt.

Zeggen we nog dat het sinds 23 februari 1982 is, dat Groenland met een referendum met zeer nipt verschil besloten had uit de E.E.G. te gaan.

„HET VISSERIJBLAD”

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

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET

MB

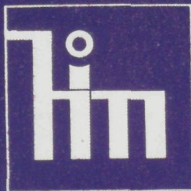


HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

