



1933 - 1983

# HET VISSERIJ BLAD

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 27 JANUARI 1984 - NR. 4



# 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

Voor uw **AANKOPEN** van  
**PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

**RUBBER REDDINGVLOTTEN**

**MAZOUT — SMEEROLIEN**

**BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD**

**MAZOUT- en OLIEFILTERS**

**KUNSTVEZELS — TOUWWERK**

**GARENS en NETTEN**

**BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI**

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

**BIJ**

# S C A P SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE

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)

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

# het visserijblad

Vrijdag 27 januari 1984 – Nr. 4

## BEGROTING VAN LANDBOUW EN DE ZEEVISSERIJ

In de Kamer van Volksvertegenwoordigers verscheen het verslag namens de Commissie voor de landbouw over de begroting voor het begrotingsjaar 1984.

We hebben hieruit het gedeelte dat over de zeevisserij gaat, gelicht en geven dit onverkort weer.

### EVOLUTIE DER BRANDSTOFFPRIJZEN:

Een lid stelt vast dat de prijs van de brandstof op dit ogenblik een zeer zwaar kostenbestanddeel vormt voor de zeevisserij. Hij acht persoonlijk een rendabele zeevisserij niet mogelijk indien de prijs van de brandstof hoger is dan 10 fr. per liter. In dit verband wenst hij de reactie te vernemen van de Staatssecretaris over het gerucht als zou de Franse regering nog steeds subsidies toekennen met het doel deze brandstofprijzen voor de zeevissers te drukken.

Tot 1972, aldus de Staatssecretaris, bleef de gasolieprijs stagneren beneden de 2 fr. de liter en werd deze gasolie in feite voortdurend relatief goedkoper, zodat er zelfs een structurevoluitie ontstond naar duurere visserijmethodes. Vanaf 1973 namen de energieprijzen echter gestaag toe. De overheid bleef niet ongevoelig voor deze nieuwe situatie en kende in 1974 en 1975 compensatietoelagen voor gasolieleveringen in de zeevisserij toe. In 1979, 1980 en 1981 bleven de gasoliekosten stijgen, resp. + 39%, + 39% en + 22% terwijl de besommingsgroei per zeedag aanzienlijk achterop bleef en zelfs afnam in 1980.

De overheid kwam als overbrugging hier voor 1981 indirect ter hulp met het koninklijk besluit van 26 februari 1981 tot bevordering van de brandstofbesparing in de zeevisserij, waarbij een premie van 5 fr./l. werd toegekend voor iedere uitgespaarde liter brandstof. In 1982 werd beslist het premiebedrag op te trekken van 5 fr. tot 8 fr./l. bespaarde brandstof in 1981. Het totaal uitbetaalde bedrag aan gasoliebesparingspremies beliep 137 miljoen fr. De Europese Commissie oordeelde echter dat deze maatregel concurrentievervalsing veroorzaakte in de Gemeenschap en dwong België tot het stopzetten van deze maatregel. Simultaan dwong de Commissie de afschaffing af van andere steunmaatregelen m.b.t. de gasolie in andere lidstaten waaronder:

- de zogenaamde toegekende steun voor het behoud van de werkgelegenheid in de zeevisserij van 1979 tot 1982 in Frankrijk;
- de Italiaanse brandstofsubsidies in 1980 en 1981 voor de vissers in de Middellandse Zee;
- de Britse buitengewone subsidies in 1980 en 1981, toegewezen op basis van de lengte van het vaartuig.

Het hoeft inderdaad geen betoog, aldus de Staatssecretaris, dat de gasoliekostenpost een determinerende invloed blijft uitoefenen op de rendabiliteit van het visserijbedrijf. Daarom achtte de nationale overheid het nuttig de brandstofbesparende investeringen te stimule-

ren. De investeerder kan derhalve kapitaalsubsidies van 33% bekomen.

### DE STILLIGPREMIE:

Ditzelfde lid wenst ook meer uitleg over de toepassing van een E.G.-richtlijn die een stilligpremie zou toekennen aan vissers aan wie het ingeval de vangstregelingen op Europees vlak, niet toegelaten zou zijn uit te varen voor bepaalde vangsten.

De Staatssecretaris antwoordt dat het beleid van zijn departement gebaseerd is op het zoeken naar een evenwicht tussen de totale productiecapaciteit van de vissersvloot en de jaarlijkse quota zoals die door de Europese Ministerraad worden vastgesteld. De stilligpremie heeft alleen zin wanneer er een wanverhouding bestaat tussen de omvang van de vloot en de quota.

De Richtlijn van de Raad van 4 oktober 1983 inzake bepaalde acties voor de aanpassing van de capaciteit in de visserijsector (E. G./83/515) is immers één van de middelen van het structureel beleid die erop gericht zijn de communautaire vloot in staat te stellen zich aan te passen aan de nieuwe omstandigheden, die voortvloeien uit het invoeren van een maritieme economische zone en de precare biologische toestand van sommige visbestanden.

Deze Richtlijn, die naast een stilligpremie ook een slooppremie beoogt, is een regeling die opgenomen dient te worden in de nationale maatregelen. Waar dit voor de slooppremie gebeurt, is het voorlopig niet de bedoeling dit voor de stilligpremie te doen.

Immers, gelet op:

- de hoogte van de premie (ten hoogste 12%

van de aankoopkosten of de verzekerde waarde van het betrokken vaartuig) of ternauwernood de hoogte van de interestvoet;

- de minimum stilligperiode van 45 dagen, wat in de eerste tijd voor onmogelijk gehouden wordt voor Belgische vaartuigen;

- de maximumduur van de richtlijn, nl. 3 jaar;
- het bemanningsprobleem dat, ingevolge dergelijke lange stilligperiodes, onvermijdelijk moet ontstaan;

- een vacuüm op de markt met als gevolg hiervan de nodige structuurwijzigingen wat betreft afzetgebied voor de visserijproducten, kan deze regeling slechts in het uiterste geval een oplossing betekenen en is zij in feite in de praktijk nu niet toepasselijk op de Belgische vloot vermits deze tijdens de laatste tien jaar geen uitbreiding meer nam.

### VERBETERING VAN DE INRICHTINGEN AAN BOORD:

Inzake de steun toegekend ingevolge artikel 51.50 van sectie 31, Titel II voor de verbetering van de inrichtingen en van het materieel aan boord van de vissersvaartuigen, verklaart ditzelfde lid het krediet van 2 miljoen onvoldoende te vinden. Het in het verantwoordingsprogramma geraamde investeringsbedrag van 10 miljoen wordt inderdaad jaarlijks in ernstige mate overschreden. Om deze reden en ook omwille van de zijns inziens soms onnauwkeurige wijze van subsidiëring, waarbij de premies toegekend in het begin van het jaar ruimer zouden zijn dan deze toegekend op het einde van het jaar, acht hij een verdubbeling van dit krediet noodzakelijk.

(Vervolg volgende blz.)



De Staatssecretaris antwoordt dat het koninklijk besluit van 1 maart 1958, aangepast in juli 1975, betreffende de aanmoediging tot verbetering van de inrichtingen en van het materieel aan boord van Belgische vissersvaartuigen, de mogelijkheid schept een eenmalige toelage, die ten hoogste 30% van het investeringsbedrag bereikt, als kapitaalsubsidie te verlenen. Het is duidelijk dat er door dit koninklijk besluit geen automatisch recht op een maximale tussenkomst van 30% ontstaat.

De Minister beslist, binnen de budgettaire mogelijkheden, over de hoogte van de tussenkomst voor ieder dossier afzonderlijk.

De toekenning in het begin van het jaar is niet ruimer dan op het einde van het jaar, daar het totale krediet van 2 miljoen fr. per jaar tot nu toe toereikend was. De Staatssecretaris bevestigt daarbij dat de premie toegekend wordt in functie van de aard van de investering. Zo kunnen aanpassingen in het visruim, automatische garnalenzeef of viswasmachine, enz. een maximale tussenkomst genieten, terwijl voor aanpassingen aan de brug en de behandelingen van het dek minder gerekend wordt.

Het nationaal krediet van 2 miljoen fr. is ook voldoende voor de toekomst. Voor steun aan gro-

tere moderniseringswerken (minstens 20.000 ecu) kan immers beroep gedaan worden op een communautaire tussenkomst van de E.O.G.F.L.-afdeling Oriëntatie. Naast een minimum premie van de lidstaat van 5% kan er van een E.G.-subsidie van maximaal 25% genoten worden.

Wat de toekenning van een gasoliepremie betreft, werd inderdaad bij het Hof van Justitie tegen België een klacht ingediend omdat deze premie een verdoken subsidie zou zijn en bijgevolg concurrentievervalsend zou werken ten overstaan van de vissers uit de andere landenlidstaten. Voor zover wij weten, is er hieromtrent nog geen uitspraak gevolgd. Wat we anderzijds klaar kunnen stellen, is het feit, dat tot 1972 de prijs van de gasolie beneden de 2 fr. (!) bleef en deze prijs nu meer dan verzevendubbeld is. Er is geen enkel andere bedrijfstak die zo zwaar getroffen werd, omdat alle landbedrijven met elektrische energie werken, waarvan we in een vroeger artikel bewezen, dat de prijs hiervan nog niet eens verdubbeld. Wel is een uitzondering te maken voor de tuinbouw waar serren beroep doen op stookolie voor de verwarming.

Wat de stilligpremie betreft, is het inderdaad wel zo, dat in België het stilliggen niet specifiek dient te gebeuren vanwege een overuitrusting en

hierop rechtstreeks inhakende vanwege dus een tekort aan viskwota. België is inderdaad een laatkomer in vernieuwing en modernisering van de vloot, terwijl anderzijds heel wat oude vaartuigen uit de vaart genomen werden en gesloopt. Het is slechts in de laatste jaren, dat er tot een bepaalde vernieuwing werd overgegaan, die echter nog altijd niet vergelijkbaar kan gesteld worden met deze die intussen gebeurde en nog altijd gebeurt bij onze Noorderburen, die werkelijk reeds volop in het probleem zitten van de overuitrusting, waar dit van België niet kan gezegd en het aangevoerd kwantum vissoorten die beperkt zijn, nog niet bereikt werd.

Inzake steun toegekend voor de verbeteringen van de inrichtingen en van het materiaal aan boord, zijn we eveneens van oordeel dat het krediet van 2 miljoen ver van voldoende is, of in de loop der tijden onvoldoende zal blijken. Inderdaad gezien de verschijning eveneens aan boord van de vissersvaartuigen van altijd maar beter en meer gesofistikeerd vistuig en apparatuur, met de hiermede gepaard gaand immer hoger oplopende hogere aanschaffingssommen, zou dit krediet zeker meer dan verdriedubbeld moeten worden, wat nog een peulschilletje betekent.

## VERS VAN DE PERS:

# BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

Zopas is de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, verschenen. De editie 1984, die opnieuw volledig werd nagezien op juistheid en volledigheid, omvat 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 komplekser 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?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is 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:

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.

## TUSSENKOMSTEN VAN KAMERLID E. DEZUTTER BIJ BESPREKING BEGROTING VAN LANDBOUW

Ter gelegenheid van de bespreking van de begroting van landbouw waartoe ook de visserij behoort, heeft de heer E. Dezutter, lid van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, voor de zoveelste maal ten voordele van de visserij tussen gekomen.

Aan de Staatssecretaris van Landbouw werd er door volksvertegenwoordiger E. Dezutter op gewezen, dat de visserij eerder stiefmoederlijk behandeld wordt, hetgeen de heer De Keersmaecker verplichtte te wijzen op de goedkeuring binnen de Gemeenschap van één voor België gunstig kwotasysteem en dat door België voor bepaalde vissoorten kleine vermeerderingen werden bekomen, onder meer ook voor de haring. Dit laatste is echter wel het rechtstreeks gevolg van het vrij geven van groter haringkwota.

Wat de belang verdediging van de visserij betreft, vinden we het toch spijtig, dat niet alle verkozenen van de kustarrondissementen en zelfs van West-Vlaanderen in het algemeen, niet meer op de bres te vinden zijn voor het verdedigen van de visserij. Hierdoor tracht men de visserij maar al te dikwijls blij te maken met een doede mus.

De visserij brengt het land miljarden deviezen bij uit zee. Zij verschaft werk aan duizenden mensen, vergt geen miljarden staatstussenkomsten, zoals de kolen, het staal en de textiel en er wordt in dit gans bedrijf noch de handel van stakingen gesproken, want de syndikaten hebben er geen vat op.

Gelukkig is het dat onze Staatssecretaris van Landbouw, zijn ambtenaren en het Ministerie van Verkeerswezen dat beseffen!

# NOG HET VERGAAN VAN DE Z.424 „ZEEPAARD” ONMENSELIJKE WEERSOMSTANDIGHEDEN BELETTEN IDENTIFICATIE VAN TREILER

## LOFWAARDIGE POGINGEN VAN ONZE ZEEMACHT

Duikers van onze Belgische Zeemacht zaten medio vorige week, bij wijze van spreken, met de neus boven een wrak waarvan aangenomen wordt, dat het gaat om de sedert 13 januari vermiste treiler Z.424 „Zeepaard”, en toch is men afgelopen zondag, onverrichterzake, weer te Zeebrugge binnen gelopen. Absolute zekerheid heeft men dus nog altijd niet en het is nu zeer de vraag of de Stafchef van onze Belgische Zeemacht zal beslissen tot een hernieuwde poging om het wrak te identificeren. Daarover is alsnog geen uitsluitsel gevallen, maar vrezende dat gezien de zee ondertussen verder zijn vernielend werk zal doen, alle verdere pogingen nutteloos zijn, het schip tussen 50 en 60 m diepte liggend en de woelige zee aldaar verder zijn vernietigend werk heeft verricht.

Niettemin, het hoort hier omgeremd hulde te brengen aan Vice-Admiraal André Schlim, Stafchef van de Belgische Zeemacht, die de beslissing nam de mijnenveger M.902 „Van Haverbeke” naar het rampgebied te laten afvaren om het wrak te lokaliseren en te identificeren. Eveneens moet de erkentelijkheid uitgaan naar Luitenant ter Zee eerste klas Jacques Rosiers en zijn crew die, in omzeggens onmenselijke omstandigheden, toch pogingen hebben ondernomen om zekerheid te krijgen dat het wrak wel degelijk dat is van de Z.424 „Zeepaard”.

Helaas, ondanks de grootste inspanningen, is men er niet in geslaagd. Toch is het zo, dat vrijwel zeker mag aangenomen worden, dat het wrak wel degelijk dat is van de „Zeepaard”. Eerder al had een Engelse visser uit Scarborough, met name Raymond Trotter, een wrak gevonden waarvan hij aannam, dat het dit van de „Zeepaard” was omdat het zich bevond op slechts één mijl van de positie waar de Zeebrugse treiler voor het laatst werd signaleerd. Bovendien bevestigde schipper Trotter reeds meerdere jaren dit gebied en nooit eerder had hij in die positie een wrak opgemerkt. Steeds volgens de Engelse schipper, ligt het wrak op een diepte van 56 meter en dat stemt nauwkeurig overeen met de gegevens die nadien werden ingenomen door de mensen van de „Van Haverbeke”.

De M.902 „Van Haverbeke”, een in 1960 gebouwde mijnenveger van de Belgische Zeemacht is, onder het bevel van luitenant ter Zee eerste klas Jacques Rosiers, vorige week dinsdag, in de vooravond, de Oostendse haven uitgevaren, bestemming het rampgebied waar de Z.424 „Zeepaard” sedert de voorgaande vrijdag vermist is. Dat rampgebied is gelegen op enkele mijlen van het vuur van Flamborough Head op de Noordoostkust van Engeland. Na een reis van ongeveer twintig uren, midden een zeer zware storm, is de „Van Haverbeke” woensdag in de late namiddag ter plaatse gekomen, niet nadat de Blankenbergse scheepswerf links en rechts een grote hoeveelheid pillen tegen zeeziekte had weten te slikken. In de loop van dinsdagnacht deed niemand, aan boord van het hevig slingerende vaartuig, een oog dicht. Zo slecht waren de weersomstandigheden. Bij momenten heersten windvlagen van kracht 8 tot 9 Beaufort.

## WRAK GELOKALISEERD

Woensdagavond, omstreeks 22.15 u. heeft men dan het bewuste wrak weten te lokaliseren, op ongeveer tien mijl buiten de oostkust van Engeland, vlak in de buurt van Flamborough Head. Alhoewel er in de onmiddellijke omgeving nog vele andere wrakken liggen, is men omzeggens zeker, dat het gaat om dat van de „Zeepaard” maar op dat ogenblik lieten de weersomstandigheden het niet toe de „PAP” een zogenaamde miniduijkboot naar het wrak te sturen, laat staan duikers naar beneden te zenden.

Bedoeld wrak werd al, op een afstand van 900 meter geplot door de sonar van de „Van Haverbeke” en ligt op een diepte die op 55 meter mag geschat worden. Tevens ligt het wrak op 100 tot 150 meter van de posities die werden opgegeven door de andere vaartuigen toen er nog radiokontakt was met de „Zeepaard” wanneer vele vissersvaartuigen vrijdagmorgen, na een plots opstekende storm, heil gingen zoeken in de kustwateren.

Op het sonarscherm was toen duidelijk een wrak zichtbaar, liggend in de oost-west-richting en waarvan de afmetingen overeenstemmen met deze van de „Zeepaard”. Het wrak ligt op een vrij vlakke zeebodem met lichte kapseizing, vermoedelijk over bakboord. Volgende positie werd doorgegeven naar de Engelse kustwacht: 44°20'N-0°07'W. Donderdagmorgen stak echter al weer een fikse Noorwesterstorm op met windkracht 8 en, omdat dan op de sonar toch valse echo's worden geplot, besloot bevelvoerder Rosiers voorlopig onder de kust te gaan schuilen.

## VICE-ADMIRAAL SCHLIM GING TER PLAATSE

Zaterdag, in de namiddag is Vice-Admiraal André Schlim, hem zelf, per heliëchter, naar het rampgebied gevlogen om de werkzaamheden te overschouwen. Met zich had hij een bouwplan van de Z.424 „Zeepaard” dat hem werd overgemaakt door de h. Vandenberghe, direc-

teur van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood, waar het vissersvaartuig verzekerd was.

Dit plan was bedoeld als een leidraad, mocht men er inderdaad in gelukken tot bij het wrak te komen. Maar helaas, zo ver is men niet geraakt! Zaterdagmorgen besliste men de opzoekingen definitief te stoppen. Langsheen de Engelse oostkust woedde op dat moment weer een zware sneeuwstorm die de opzoekingen onmogelijk maakte. Niettemin, in de ochtend had men tot een „PAP”, de miniduijkboot dus, te water gelaten maar de beelden die men binnen kreeg, waren onduidelijk wegens het voortdurend opdwarrelende zand. Toch kon men een reling en een scheepslamp onderkennen.

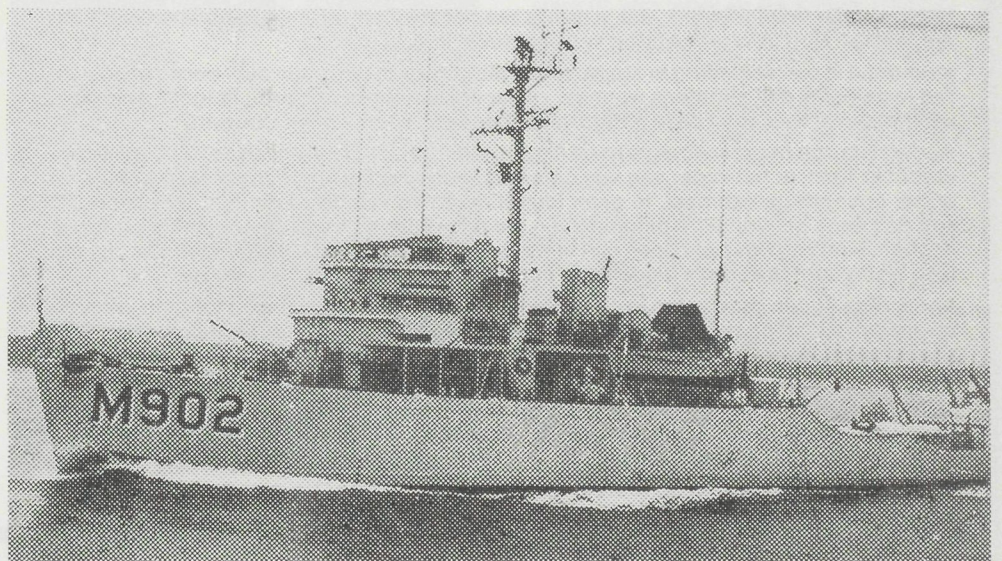
## Luitenant ter zee LEGEIN: „OMSTANDIGHEDEN ZATEN ECHT NIET MEE!”

Onder de bemanning van de „Van Haverbeke” zaten ook enkele Oostendenaars. Eén van hen is luitenant ter Zee eerste klas G. Legein, die op de Vuurtorenwijk woont. In onderstaand gesprek geeft de h. Legein een zeer waarheidsgetrouw beeld van de opzoekingen en daaruit blijkt in welke, vaak onmenselijke omstandigheden, diende gewerkt te worden. Onderstaand nu luitenant ter zee Legein:

„Neem van mij aan, dat alles wat menselijk mogelijk was werd ondernomen om het wrak met zekerheid te identificeren maar helaas, de weersomstandigheden lieten dit niet toe. Via de PAP kregen wij op de T.V.-monitor wel beelden van het wrak, dat vermoedelijk dat is van de Z.424 „Zeepaard”. Wij zagen een reling en een lamp maar nee, met zekerheid mogen wij niet stellen, dat wij bij het goede wrak zaten. Spijtig natuurlijk!

Ik zelf heb ondermeer gedoken naar het wrak en wij kwamen er vlak bij. Het was duidelijk dat het hier ging om een heel nieuw wrak; er was geen begroeiing op de scheepsrump, de netten lagen verstrengeld rond het schip en bewust wrak was

(Vervolg volgende blz.)



niet eerder in kaart gebracht. Een naam of een nummer of een boei hebben wij echter niet kunnen zien.

Bij het duiken, eenmaal beneden de dertig meter diepte, was het zicht nul. Wij zagen bij wijze van spreken geen hand voor de ogen door het voortdurend opwarrelende zand. Hadden we bijvoorbeeld twee tot drie meter zichtbaarheid gehad, dan gaf dit een totaal andere uitgangspositie. De stormen van de voorbije weken hadden het water echter zeer dik gemaakt, terwijl ook de zwakte van het zonlicht, in het midden van de winter, geen bijkomende steun was.

Bovendien, en dat is zeer vitaal, moesten wij zeer omzichtig te werk gaan. De afstand tussen het zee-oppervlak en het wrak, neemt bij dergelijke diepte, al de helft van de duiktijd in beslag. Dat beduidt dat wij hoogstens een goede vijf minuten in de buurt van het wrak konden blijven voor onze opzoekingen. Bovendien mag je in zo'n omstandigheden helemaal niet gehaast te

werk gaan.

De duikers zijn onderling met een draad verbonden maar het is niet ondenkbaar, dat die draad bijvoorbeeld blijft haperen achter een uitsteeksel van het wrak. Bovendien vraagt de oriëntering ook wat tijd en moet je de duiktijd in het oog houden.

Ik herhaal het, wij beschikten over een goeie vijf minuten om onder water de werkzaamheden te doen. Dat is wel voldoende als er genoeg zichtbaarheid is, maar nu zat echt alles tegen", besluit luitenant ter zee eerste klas Legein.

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

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

## VISSERS OPGEPAST !!!

# DEENSE CARGO VERLOOR DEKLADING GIFTIGE VATEN OP ZEE

Het hoofdwaterschoutshoutskantoor te Oostende, meldt dat de Zeemachtbasis van Zeebrugge volgend bericht doorgeeft:

„Op 13 januari 1984 verloor een Deense cargo haar deklading in positie 55,50'03''N en 03°48'0. Onder deze deklading bevonden er zich een 80-tal vaten van 200 liter, bevattende een zeer giftig produkt „MENENOL" IMCO Codenummer 1: 2779.”

De inhoud van deze vaten is een geelachtig poeder. De vaten zelf zijn geelkleurig en als volgt gemerkt: DNPB - KVK 250 KG - 17886/GB/016 - AG/DINOSEB - Klasse 6.1 vergif.

Deze vaten zijn vermoedelijk gezonken. Eventuele vinders dienen gewaarschuwd te worden deze vaten niet te openen of te beschadigen daar het produkt zeer giftig is bij aanraking of gebruik.

Andere vermoedelijke posities zijn:

- 1) 55°37'N - 03°07'0
- 2) 55°42'06''N - 03°13'0
- 3) 55°49'01''N - 03°21'03''0
- 4) 55°50'N - 03°30'20''0
- 5) 55°48'09''N - 03°43'09''0
- 6) 55°47'03''N - 03°55'0.

Dit bericht werd overgemaakt door de vlagge-officier van Denemarken.

Naar we vernemen werd de Deense visserij reeds een verbod opgelegd in dit gebied te gaan vissen omdat er zou gevaar bestaan dat men met het vistuig de vaten zou kunnen beschadigen waardoor het gif door het zeewater zou kunnen opgenomen worden met alle kwalijke gevolgen van dien.

Het is in feite onbegrijpelijk, dat in zware zee, tot zelfs storm, men toegelaten heeft dat dergelijke vaten deel uitmaakten van een deklading.

Inderdaad is een deklading in stormweder, altijd onderheving aan over boord schuiven. Het is duidelijk dat, minstens wanneer zwaar weder verwacht wordt, hetgeen sinds weken het geval was, men deze giftige vaten beneden had moeten stouwen.

Anderzijds zou het zeer voor de hand liggen, moest een smaldeel van de Navo thans opdracht krijgen, in het kader van een oefening, om de vaten met hun precisie-sonars en ander opsporingsmateriaal, te gaan identificeren en van de zeebodem weghalen. Dit zou dan eens een militaire oefening zijn die terzelfdertijd een humanitair karakter zou hebben. Men zou dus best doen niet te wachten tot deze vaten, die niet voorzien zijn om lang weerstand te kunnen bieden aan corrosie, hun gif afgeven aan de zee.

Anderzijds liggen deze vaten in een gebied dat zeer visrijk is. Dat men dus zijn vergeefse hoop niet stelt op het aanspoelen van deze vaten, want zelfs dan vertegenwoordigen zij nog een gevaar voor personen die wellicht zullen menen een vondst gedaan te hebben.

Welke Euro-parlementair bindt hier de kat aan de bel voor een schoonkuisen door de Navo van de zeebodem in dit gebied. De visserij in het bijzonder en elkeen in het algemeen, zouden dit best waarderen.

Vermelden we nog dat het bericht van de vlagge-officier van Denemarken doorgegeven werd als één der verplichtingen opgenomen door de ondertekende landen in het kader van de bestrijding van de verontreiniging van de Noordzee.

## HET BEWIJS VAN DEUGDELIJKHEID REDERS OPGEPAST !!!

De Zeevaartinspectie en het Waterschoutsbamb hebben de reders er op attent gemaakt dat, gezien verschillende onder hen nu en dan in het buitenland en vooral in Engeland verkopen, het kan gebeuren dat het bewijs van deugdelijkheid vervalt tijdens die periode.

Op dat ogenblik, wanneer ze de thuishavens niet aandoen en het bewijs van deugdelijkheid vervallen is, zijn ze niet alleen niet meer gedekt door de verzekering, maar zijn ze strafbaar.

Verder is het een feit dat voor redenen van besparing talrijk consulaten werden afgeschaft, waaronder ook nuttige, zoals die van Grimsby waar de Belgische vissers veel aanleggen.

We raden dan ook alle reders aan vooraleer de Belgische havens te verlaten, geen risico's te lopen tijdens hun verblijf op zee of in de vreemde, hun bewijs van deugdelijkheid te zien vervallen verklaren en liefst een reis eerder zich aan een vernieuwing van het bewijs van deugdelijkheid te onderwerpen.

Wie het niet doet riskeert een nutteloos proces-verbaal op te lopen en is ook niet meer door de verzekering gedekt, wat nog belangrijker is.

## NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

## 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.

In memoriam ...

## RICHARD PANESI

Op ruim 90-jarige leeftijd is, in het Koninkin Elisabethinstituut te Koksyde, de heer Richard Panesi overleden en daarmee is een van de meest markante scheepsbouwers uit onze kusthistoriek heen gegaan.

De heer Richard Panesi had zich trouwens al lang uit de scheepsbouw terug getrokken en werd destijds opgevolgd door zijn zoon, die eveneens Richard heette.

De werf bestond reeds vóór de jaarwisseling maar tijdens de eerst wereldoorlog was de bedrijvigheid nogal miniem. Het was echter na de oorlog dat, onder forse impulsen van Richard Panesi, de werf een enorme bedrijvigheid kende. Er werd niet alleen keihard gewerkt aan de bouw van nieuwe vissersvaartuigen maar ook werden in Engeland aangekochte „smacks” omgebouwd en aangepast aan de Vlaamse visserij.

In de jaren 1920-27 breekt dan een baanbrekende periode aan wanneer in de houten sloepen motoren worden ingebouwd en dat zou later de basis blijken van de bloei van onze zeevisserij. In de daaropvolgende periode waren talrijke hoogzeetreibers en middenslagvaartuigen gebouwd. Dat duurde tot eind van de jaren dertig. Toen kregen die werven, die nog gevestigd waren op de gronden waar nu het nieuw stadhuis van Oostende staat, opdracht zich klaar te maken voor de verhuis naar de zone in de buurt van de nieuwe vismijn. Vooral in die periode komen de ambitie en de werkkraft en onverzettelikheden van Richard Panesi naar voren. Die verhuis bracht niet alleen heel wat problemen met zich mee maar ook financiële lasten.

De heer Richard Panesi scheen zowat als de spreekbuis van de scheepsbouwers te moeten optreden en in 1937 wordt hij dan ook als voorzitter der houtscheepsbouwers aangesteld, om als dusdanig in de vissershavencommissie te zetelen.

In die commissie liet dhr. Panesi zich het gras niet onder de voeten wegmaaien en zette er breedvoerig uiteen wat de scheepsbouwers wensten, in verband met het oprichten der nieuwe werven.

In 1939 gelukt dhr. Panesi er dan, naast nog andere voordelen, ook in voor de scheepsbouwers een pacht van 50 jaar te bekomen voor de gronden van de nieuwe scheepsbouwerven.

In juni 1939 worden de scheepsbouwers er door Bruggen en Wegen nogmaals op gewezen naar de nieuwe vissershaven over te gaan, daar het noodzakelijk is dat de 3<sup>e</sup> bassin opgevuld wordt.

En teneinde deze hachtelijke toestand te bespreken wordt er door het Stadsbestuur zelfs een vraag gericht tot het bevoegd Ministerie, om, met het Sche-

pencollege en een afvaardiging van de scheepsbouwmeesters, de toestand te bespreken.

Steeds in juni 1939, wordt er een vergadering op het Stadhuis belegd, alwaar door dhr. Panesi een vergoeding voor de scheepsbouwers gevraagd wordt, veroorzaakt door de verplaatsing van de werven, en welke geraamd wordt op 50.000 fr per werf, zegge 300.000 fr. voor de zes werven welke dienen te verhuizen.

Inmiddels breekt de oorlog uit en worden al deze plannen opgedoekt en kalmer tijden afgewacht.

Eens ons land opnieuw bevrijd wordt de kwestie ter sprake gebracht, totdat dhr. Panesi op een gegeven ogenblik ziek komt te vallen; hiermede beginnen die besprekingen te slabakken en eens wanneer dhr. Panesi terug te been is, wordt er daarover van weerskanten niet meer gesproken. Uitgesteld schijnt daarom nog niet verloren te zijn.

En zo komen wij dan tot de laatste gebeurtenissen in dit verhuizingsdrama. In januari 1947 wordt er in een zitting

van het Schepencollege besloten: dat vanaf 1 juli 1947 de waterweg van het derde handelsdok volledig buiten gebruik zal gesteld; dat de Sint-Jansbrug vanaf dezelfde datum onwederroepelijk zal dichtgehouden en de aanvulling van bedoeld derde handelsdok zal doorgedreven worden.

Maar... het Schepencollege wikte en... dhr. Panesi beschikte, want het is allemaal wel van te zeggen dat het praktisch zo en zo zal moeten gaan, wanneer men theoretisch weinig van op de hoogte is wat een vissersvaartuig in aanbouw vergt om degelijk in staat om te varen van stapel te laten lopen. het betreft hier toch geen kinderspeelgoed!

En zo kwam het dat wij en het Schepencollege naar die „laatste zucht” dienden te wachten tot begin september 1947. Maar dhr. Panesi kon in eer en geweten het door zijn firma vervaardigd vaartuig van stapel laten komen; de rederij Christiaens, uit De Panne, voor wie het bestemd was, kon er met een gerust hart bezit van nemen.

### VERWOED KARABIJNSCHUTTER

Richard Panesi is in feite afkomstig van een Italiaanse scheepsbouwersfamilie uit Genua. Die familie vestigde zich omstreeks 1832 in Oostende en daar werd Richard ook op 27 maart 1893 geboren.

Hij trad in de voetsporen van zijn vader als scheepsbouwer tot hij, na een zeer vruchtbare loopbaan, de zaak overliet aan zijn zoon.

Vanaf dan had hij ruim de tijd om zijn favoriete sport te beoefenen, met name het karabijschieten. Eerder echter had hij zich aangesteld als een van de medestichters van de „Ostend Swimming Club” en hield hij zich fit bij de ... „Jonge Turners”. Bovendien was hij roeier bij de „Sport Nautique”.

Het was in 1929 dat hij echter aansloot bij „Les Carabiniers” en hij werd al meteen materiaaloverste. Nadien, in 1939, werd hij voorzitter en die functie wist hij te handhaven tot ... 1969. Nadien werd hij ere-voorzitter en ... bleef een fervent schutter.

Uit bovenstaande staat vast, dat Oostende in het algemeen en de visserij in het bijzonder, een zeer markant figuur hebben verloren.

Vandaag vrijdag, 27 januari wordt de heer Panesi naar zijn laatste rustplaats gedragen. Om 11 uur grijpt er in de dekanale kerk van St. Petrus en Paulus een uitvaartmis plaats, gevolgd door de teraardebestelling op de begraafplaats aan de Nieuwpoorsteenweg te Oostende.

Ons blad biedt aan de familie van wijlen Richard Panesi zijn oprecht rouwbeklag aan.



## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEËBRUGGE

☎ (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 - ☎ 32.11.01



## LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES  
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :

**JAMES A. LAMBERT**

Werfkaai 43,  
8380 Zeebrugge

☎ (050) 54.64.26

Privé : (02) 731.74.66

# Gullevisiers

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



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

# S.C.A.P.

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

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

# ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting werden door de Raad diverse zaken behandeld met centraal in het gebeuren meerdere arresten tegen schippers die hun vaartuig een scheve koers lieten lopen en daarmee een overtreding begingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Al deze schippers werden bestraft met kleine tot zwaardere sancties. Onderstaand de schippers die de overtreding begingen:

– schipper **Savels Rudy** van de Z.296 „Mooie Meid” stuurde zijn vaartuig gedurende ruim een halfuur in een scheve koers en, omdat het hier niet om de eerste veroordeling gaat van betrokken schipper, krijgt hij een schorsing van niet minder dan 10 dagen aangesmeerd;

– schipper **Jean Verleene** van de N.3 „Patrick-Federick” beging eveneens een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel; hij liep gedurende ongeveer een uur foute koers in Dover Strait en dat moet hem een schorsing van 1 dag kosten;

– de schipper van de Z.126 „Marretje”, met name **Ackaert Pedro** is de volgende aan de beurt. Hij werd door de Franse autoriteiten in overtreding genomen en daarvoor wordt hij nu bestraft met een vermaning;

– verder is er nog schipper **Savels Dirk** van de Z.44 „De Caine”. Hij werd door de Franse autoriteiten in overtreding genomen maar aan de hand van de gegevens in zijn logboek, kan hij onmogelijk in de positie gevaren hebben die de Fransen opgeven. Vermits er dus geen zekerheid bestaat nopens de identiteit, wordt schipper Savels buiten zaak gesteld;

– en tenslotte is er schipper **Jungbluth Roger** van de O.118 „Maurits-Roger”. Op 9 juni van vorig jaar stuurde deze schipper zijn vaartuig gedurende twee en half uur in een verboden koers en beging derhalve een zware overtreding. Dat kost hem nu een schorsing van drie dagen;

## GEEN BEROEPSFOUTEN

Uiteindelijk werd ook nog arrest geveld inzake het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van de O.369 „Koningin der Engelen” op 26 oktober 1981. Bij het aanwinden van de koretouwen om het net binnen te halen, is een draainagel gebroken en kreeg stuurman Verleene Marnix een ijzeren beugel in het gelaat waardoor hij ernstig werd gekwetst. Volgens de onderzoeken zou het ongeval te wijten zijn aan metaalmoeheid. De Raad komt tot de konklusie dat noch door schipper Verleene Lucien noch door andere opvarenden beroepsfouten werden begaan.

## AANVARING TUSSEN Z.506 „NOORDHINDER” EN Z.536 „VIRTUS”

Een andere zaak betrof de aanvaring, die zich op 20 januari van vorig jaar voordeed tussen de Z.506 „Noordhinder” met schipper Rappé Eric als bevelvoerder en de Z.536 „Virtus” met schipper Rappé Gerard als gezagvoerder. Op het ogenblik der feiten was de zichtbaarheid verminderd tot hooguit een halve mijl maar niettemin oordeelden beide schippers het nodig een goede uitkijk te houden en precies dit gebrek, zo stelt rijkskommissaris Carly in zijn vordering, ligt aan de basis van de aanvaring. Tegen de schipper van de Z.506 vordert hij een schorsing van 4 dagen en tegen schipper van de Z.536 een schorsing van drie dagen.

## VERMANING GEVORDERD TEGEN NIEUWPOORTSE SCHIPPER

Een andere zaak waarin gevorderd werd, is deze van de stranding van de N.700 „Alex” ter hoogte van Oostduinkerke op 5 augustus van vorig jaar. Op een bepaald ogenblik kwamen beide boelen van het vaartuig vast te zitten in het slijk en nadien kwam een eind touw in de schroef terecht. Bovendien viel de motor uit. De schipper, Ronny Vanhoutte met name, kon wel de motor weer op gang krijgen maar de schroef weigerde alle werking. Even later kwam het vaartuig vast te zitten op het strand maar kon nadien weer vlot getrokken worden. In zijn beoordeling zegt rijkskommissaris Carly, dat de schipper er beter had aangedaan zijn beide boelen weer te laten zakken als een soort verankering en hij bovendien geen bedrijfsklaar anker aan boord had. Daarom wordt tegen schipper Vanhoutte Alex een vermaning gevorderd.

## SCHIPPER VAN HET OPLEIDINGSVAARTUIG GAAT VRIJUIT

Een andere zaak waarin werd gevorderd door rijkskommissaris Carly betreft het uitvaren, tegen de verkeersleiding in, door de O.29 „Broodwinner”, het opleidingsvaartuig voor de visserij met schipper André Vancraeynest aan boord. Men zal zich herinneren dat terzake de voornoemde schipper beweerde, dat hij wel toelating had gekregen - of minstens zo had begrepen - om uit te varen vóór de pakketboot „Reine

Astrid”. Achteraf werd echter door andere getuigen gezegd, dat hij moest wachten tot de pakketboot was vertrokken. In ieder geval gaat het hier om een zeer dubieuze toestand en zoervaart ook rijkskommissaris Carly het in zijn vordering. Hij gaat er van uit dat de verkeersseinen, vanop de verkeersleiding, vaak op een zeer onoordeelkundige manier werden aangewend en dat hierdoor inderdaad verwarring kan ontstaan. Hij betreurt het bovendien dat de gesprekken tussen de verkeersleiding en de vaartuigen niet op een magnetische band worden opgenomen zoals dat wel gebeurt in de meeste andere havens. Wat ook, in zijn konklusie oordeelt de rijkskommissaris, dat er door schipper Vancraeynest, die een zeer grote reputatie geniet, geen beroepsfouten werden begaan. Hij wordt derhalve buiten zaak gesteld.

## HUWELIJK

Op zaterdag 11 februari as. wordt te Nieuwpoort het huwelijk voltrokken van mejuffer Veronique Deschuytter met jongeheer Danny Hovaere, zoon van de heer Gerard Hovaere, directeur van de Stedelijke Vismijn te Nieuwpoort.

Aan het jonge paar en de wederzijdse ouders onze hartelijke gelukwensen.

„appetit”

**AUG. VAN DEN ABEELE pvba**  
Pathoekeweg 68-70, Brugge

Onze firma heeft zijn 125ste  
aktiviteitsjaar ingezet en ziet de  
toekomst dynamisch tegemoet.

Uitbreiding van activiteiten vergt de  
aanwerving van:

## TWEE COMMERCIELE MEDEWERKERS

Indien VERKOPEN je in het bloed zit, je als lid van ons verkoopsteam vanuit het bedrijf of op de baan de dagelijkse kontakten met een uitgebreid en gevarieerd cliënteel wil onderhouden, dan hebben we een goede en vaste betrekking voor je.

Diploma's strekken tot aanbeveling, maar commerciële gerichtheid en inzet zijn de hoofdvereisten.

**Stuur je kandidatuur naar:**

**AUG. VAN DEN ABEELE pvba**  
PATHOEKEWEG 68-70, 8000 BRUGGE

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Toch iets meer vis dan verleden week en ook wel iets meer dan verwacht. Niet dat het overliep, integendeel. Er was bovendien eerder weinig variatie aangezien vooral vangsten van de West gebracht werden. Wijting en gul vormden dus de hoofdschotel.

Toch ook een paar kanaalvangsten waardoor we maandag ook een 7.500 kg. tong aan de afslag kregen. Woensdag kwamen nog twee schepen met tong, zij het eerder kleine vangsten na korte reizen.

Aangezien er van goed weer niets in huis gekomen is, een paar dagen tussenin misschien wat minder slecht dan anders, was er van regelmatig vissen en grote vangsten niet veel spraak. Toch zette de Z.185 maandag ruim 400 bennen en 4.000 kg. tong in de afslag en besomde daar ruim 2,3 miljoen mee.

Alle soorten gingen zeer vlot weg met kabeljauw en gul toch goedkoper dan verleden week. Waar maandag nog tot 102 fr. het kg. gegeven werd viel die prijs dinsdag al terug tot 85 fr.

De gulsoreringen noteerden tussen 56 en 74 fr. met de kleine soorten minder sterk in prijs gedaald dan de grotere sorteringen. Voor wijting bleef de prijs erg goed; de kleine sortering liep dinsdag zelfs weer op van 30 naar 45 fr., de grote sortering werd verkocht tussen 58 en 66 fr.

Steenschol en schar waren weer erg gewild met de eerste soorten tussen 90 en 188 fr. volgens de grootte. Schol was eerder schaars en kreeg tussen 52 en 68 fr. Roggen waren vrij schaars en kregen tussen 60 en 105 fr.

Voor de haringschepen is het iets minder slecht geweest dan verleden week. Er kon toch een drietal dagen uitgevaren worden. De vangsten waren niet zo groot als wel zou moeten om de schade in te lopen.

De prijs viel ook terug tot het minimumpeil en een 400 bennen moesten zaterdag zelfs naar vismeel verwezen worden. Het experiment van de zaterdagverkoop is dus niet al te best gelukt. Al met al zal het voor de haringvisser een magere januarimaand worden ook al worden soms flinke vangsten wijting bijgevangen die gelukkig goede prijzen krijgen.

De garnaalaanvoer was ook iets groter dan verleden week. Maandag kregen we echter alweer de laatste vangsten. De garnaalprijs blijft natuurlijk op een hoog peil en varieerde tussen 130 en 180 fr. het kg.

### DONDERDAG 19 JANUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
<b>KUST</b>				
O.104/491	1	15	—	39.438
O.184/211	1	12	—	39.028
O.116/142	1	11	—	41.248
O.135/275	1	25	11.600	186.126
O.309/719	1	39	13.500	248.100
O.127/303	1	50	24.200	399.752
N.3/232	1	24	19.850	296.044
O.128/279	1	30	10.050	206.556
O.141/243	1	2	8.300	117.728
N.708/709	1	32	22.500	351.370
O.26/306	1	5	14.800	220.786

### VRIJDAG 20 JANUARI 1984

<b>KANAAL</b>				
Z.183	15	100	1.000	886.364

<b>WEST</b>				
O.114	2	40	—	117.872
<b>KUST</b>				
N.719/309	1	75	11.650	231.328
O.141/243	1	4	14.250	180.060
O.135/275	1	5	7.800	95.786
N.708/709	1	60	14.150	228.300
O.128/279	1	40	12.500	202.966
O.127/303	1	40	8.150	157.424
O.26/306	1	20	12.800	167.116
O.111/470	1	14	—	31.400
O.116/142	1	12	—	32.793
O.104/491	1	9	—	17.380

### ZATERDAG 21 JANUARI 1984

<b>KUST</b>				
O.135/275	1	—	8.000	81.600
O.128/279	1	—	10.250	104.550
O.141/243	1	—	19.250	100.876
O.26/306	1	—	3.750	38.250
N.3/232	1	—	31.300	243.550
O.309/N.719	1	—	5.700	58.640
N.708/709	1	—	10.900	111.180
O.127/303	1	—	11.350	118.040

### MAANDAG 23 JANUARI 1984

<b>IJSLAND</b>				
O.216	19	390	—	1.418.002
O.129	20	375	—	1.225.089
<b>KANAAL</b>				
Z.185	16	400	4.000	2.411.229
O.33	14	275	3.000	1.897.915
O.206	16	230	—	911.305
<b>WEST</b>				
N.706	5	210	—	617.054
N.40	6	190	—	694.977
O.123	8	180	—	574.987
N.752	5	115	—	297.830
N.45	5	140	—	378.057
<b>KUST</b>				
RI.11	4	320	—	982.581
O.127/303	1	5	6.850	81.444
N.3/232	1	20	3.750	39.930
O.26/306	1	18	10.650	138.682
O.128/279	1	63	6.450	153.760
O.141/243	1	50	3.550	105.166
N.708/709	1	64	7.350	163.500
O.135/275	1	49	4.950	105.336

### DINSDAG 24 JANUARI 1984

<b>WEST</b>				
O.118	6	230	—	651.234
O.285	6	190	—	534.538
Z.502	6	155	—	421.004

### WOENSDAG 25 JANUARI 1984

<b>NOORD</b>				
Z.596	15	150	1.000	629.133
<b>WEST</b>				
Z.296	10	160	700	595.713
O.229	6	120	—	309.046

## IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 23 januari 1984

Grote schelvis	74,00/ 77,00
Mid. schelvis	70,00/ 76,00
Kleine schelvis	74,00/
Kabeljauw	64,00/ 74,00
Gul	62,00/ 65,00
Wijting	54,00/ 57,00
Schaat	82,00/ 91,00
Zeebaars	61,00/ 67,00
Leng (witte)	81,00/ 86,00
Blauwe leng	87,00/ 89,00
Schartong (Schotse schol)	28,00/ 37,00
Heilbot	211,00/263,00
Koolvis	44,00/ 55,00
Hondstong (mieten)	41,00 73,00
Zeewolf	81,00/ 95,00
Staat	240,00/294,00

## Verwachtingen

### VRIJDAG 27 JANUARI

WEST: Z.196 (200 vis, 1300 tong)  
GO.54 (350 vis)  
O.35 (40 vis)

### MAANDAG 30 JANUARI

WEST: O.134 - O.274 - Z.499  
KANAAL: O.51

## ZEEBRUGGE

### VRIJDAG 20 JANUARI 1984

O.108	N	600	300	19	1.226.190
Z.89	N	2.500	250	19	2.089.420
Z.564	W	300	130	10	713.430
Z.437.548	K				234.440
Z.471/447	K				199.970
					<b>4.463.450</b>

### MAANDAG 23 JANUARI 1984

Z.12	K	300	40	9	322.620
Z.568	K	450	45	9	308.390
Z.16	W	2.200	360		1.918.400
Z.47	W	100	70	1	354.530
Z.46	W	1.400	400	8	1.774.940
Z.90	KN	3.000	170	16	2.402.440
Z.201/601	K				127.580
Z.554/560	K				142.010
Z.437/548	K				153.420
Z.447/471	K				156.490
Z.580/578	K				752.290
					<b>7.736.110</b>

# Apollinaris

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

**DINSDAG 24 JANUARI 1984**

ARM.27	N	200	80		103.503
Z.162	N	2.000	110	19	2.035.749
Z.465	W	300	30	6	540.260
Z.402					162.250
					<b>2.841.762</b>

**WOENSDAG 25 JANUARI 1984**

Z.584	N	700	120	8	505.774
B.5	W	700	250	8	1.127.130
Z.43	W	500	150	8	726.790
Z.284	W	100	170	6	848.780
N.27	W	2.500	340	8	1.737.100
Z.53	W	300	220	6	808.990
					5.754.564

**NIEUWPOORT**

**DONDERDAG 19 JANUARI 1984**

**GARNALEN**

N.700	105 kg.	21.570 fr.
N.349	87 kg.	19.075 fr.
N.782	68 kg.	14.280 fr.

Na een lange inactieve periode der garnalaanvoer, die door het aanhoudende stormweer werd beïnvloed, losten drie garnaalvaartuigen op de donderdagmarkt hun vangst. De marktprijs was dan ook langs de dure kant gelegen en varieerde van 179 à 210 fr./kg.

**VRIJDAG 20 JANUARI 1984**

**VIS**

N.512	1.244 kg.	130.064 fr.
N.738	3.252 kg.	186.760 fr.
N.172	1.066 kg.	58.585 fr.
N.788	1.066 kg.	58.585 fr.
N.88	1.228 kg.	65.236 fr.
N.590	1.228 kg.	65.237 fr.

**GARNAAL**

N.22	86 kg.	24.985 fr.
N.700	130 kg.	27.455 fr.

Op de vrijdagmarkt losten twee Westvaartuigen en twee koppels spanvissers ongeveer samen 9.300 kg vis. Tong nr. 1 kreeg 294 à 300 fr./kg en tong nr. 2 302 à 310 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 318 à 326 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 302 à 308 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 274 à 286 fr./kg en kleine tong 210 à 238 fr./kg. Voor grote tarbot werd 408 à 460 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 320 à 360 fr./kg voor varia 190 à 240 fr./kg en voor griet 260 à 298 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1700 à 2900 fr. de ben opgekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 3000 à 3400 fr. de ben en visjes tegen 1700 à 1850 fr. de ben. Voor Westvis werd opnieuw een dure prijsnotering bekomen. Kabeljauw haalde 148 à 165 fr./kg en gul 3250 à 6000 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 3260 à 3380 fr. opgetekend. Grote wijting werd tegen 3100 à 3200 fr. de ben geboekt en kleine wijting tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote zandschar noteerde men 2000 à 2100 fr. de ben en voor kleine zandschar 1700 à 1750 fr. de ben. Voor de schaars aangevoerde rog werd 70 à 88 fr./kg neergepend en voor zeehond 2700 à 2800 fr. de ben. Tongschar bekam 178 à 185 fr./kg, staartvis 390 à 430 fr./kg en knorhaan 2250 à 2600 fr. de ben. Een goede interesse werd vanwege de handelaars op de vrijdagmarkt vastgesteld.

**ZATERDAG 21 JANUARI 1984**

**GARNAAL**

N.700	133 kg.	22.485 fr.
N.22	27 kg.	4.374 fr.
N.349	69 kg.	12.548 fr.

**MAANDAG 23 JANUARI 1984**

**VIS**

N.346	2.963 kg.	117.427 fr.
N.551	1.804 kg.	197.917 fr.
N.88	928 kg.	59.220 fr.
N.590	929 kg.	59.220 fr.
N.736	4.151 kg.	263.828 fr.
N.720	2.488 kg.	119.091 fr.
N.738	1.369 kg.	71.480 fr.
N.723	3.776 kg.	190.138 fr.
N.597	4.346 kg.	251.121 fr.

Zeven Westvaartuigen en één koppel spanvissers losten op de maandagmarkt samen ongeveer 22.700 kg vis, voor een brutowaarde van 1.329.442 fr. Er werd tong, tarbot, varia en Westvis aangevoerd, zodat iedere handelaar ruimschoots in de mogelijkheid verkeerde de voor hen nodige soorten aan te kopen. Tong nr. 1 kreeg 264 à 268 fr./kg en tong nr. 2 282 à 290 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 328 à 336 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 328 à 340 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 288 à 298 fr./kg en kleine tong 226 à 240 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 668 à 684 fr./kg genoteerd, middenslag tarbot tegen 240 à 360 fr./kg, varia tegen 190 à 230 fr./kg en griet tegen 186 à 298 fr./kg. Voor grote pladijs werd 1700 à 3000 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslag pladijs 3300 à 3500 fr. de ben en voor visjes 1900 à 2200 fr. de ben. De marktprijs van kabeljauw werd 6300 à 6500 fr. de ben en van gul 2950 à 5000 fr. de ben. Rog werd opnieuw erg gegeerd en de prijsnotering er voor geboekt, kan als zeer duur beschouwd worden. Moerrog haalde 5200 à 5300 fr. de ben, tilten 4850 à 4950 fr. de ben, scherpstaarten 4800 à 5200 fr. de ben en katrog 3400 à 3700 fr. de ben. Voor grote wijting werd 3050 à 3200 fr. de ben neergepend en voor kleine wijting 1700 à 2000 fr. de ben. Tongschar kreeg 106 à 160 fr./kg, grote zandschar 2200 à 2300 fr. de ben en kleine zandschar 1900 à 2000 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2900 à 3250 fr. de ben geboekt, zeehaai tegen 30 à 35 fr./kg en knorhaan tegen 510 à 800 fr. de ben. Er was op de maandagmarkt een ruime belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen.

**VISAANVOER**

**NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)
20 jan.	4		9.374	576.103
23 jan.	8		22.754	1.329.442

**GARNAALAANVOER**

**NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
19 jan.	3	260	54.925	179	210	
20 jan.	2	216	52.440	169	195	
21 jan.	3	229	39.407	162	175	

**ZWARE VAL**

Vishandelaar Tant André uit Kortemark, kwam maandagmorgen omstreeks 9 uur op een onfortuinlijke manier, tijdens de veiling in de stedelijke vismijn van Nieuwpoort, ten val.

Door de hulpdienst van de Nieuwpoortse Brandweer werd hij naar het H. Hartziekenhuis van Roeselare overgebracht.

Een spierscheuring aan de schouder werd vastgesteld.

**GETIJEN TE OOSTENDE**

**JANUARI**

27 vrijdag	0822	380	0231	078
	2108	372	1520	034
28 zaterdag	0938	373	0344	079
	2216	371	1627	062
29 zondag	1050	383	0456	068
	2319	379	1730	061

30 maandag	1147	397	0557	052
	0006	394	1820	057
31 dinsdag	1232	413	1903	052

**FEBRUARI**

NM 1 woensdag	0044	410	0729	022
	1312	427	1940	045
2 donderdag	0121	426	0808	010
	1349	437	2014	037
3 vrijdag	0156	437	0845	000
	1424	442	2050	028
4 zaterdag	0231	442	0921	-007
	1459	440	2155	021
5 zondag	0308	440	0956	-007
	1534	433	2202	021

6 maandag	0340	432	1028	000
	1606	423	2234	029
7 dinsdag	0412	421	1100	015
	1636	412	2305	045
8 woensdag	0443	409	1128	035
	1707	401	2337	066
9 donderdag	0518	399	—	—
	1745	389	1203	058
EK 10 vrijdag	0600	387	0017	089
	1834	374	1250	081
11 zaterdag	0656	375	0113	108
	1940	360	1353	097
12 zondag	0813	367	0228	117
	2104	357	1514	099

13 maandag	0904	374	0350	106
	2225	371	1633	084
14 dinsdag	1055	397	0506	078
	2327	396	1740	059
15 woensdag	1156	426	0610	042
	—	—	1833	032
16 donderdag	0017	423	0703	007
	1246	452	1922	010

**VERKLARING**

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

**BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :**

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

**BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :**

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

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	23 januari	24 januari	25 januari
Lappen .....	271 278	.....	270 280
Grote .....	271 278	.....	260 273
3/4 .....	230 291	.....	300
Bloktongen .....	247 257	.....	309
Vóór-kleine .....	210 222	.....	267 278
Kleine .....	181 186	.....	200 223
Slips .....	179 128	.....	168

### ZEEBRUGGE

	274 277	260 274	285 292
Grote .....	274 277	260 274	285 292
Bloktongen .....	279 289	275 287	290 302
Fruittongen .....	260 308	236 305	308 339
Schone kleine .....	262 300	241 307	284 298
Kleine .....	212 255	220 252	246 257
Tout petit .....	171 191	172 178	176 195
Slips .....	150 180	150 172	157 172

### NIEUWPOORT

	264 268	.....	.....
Tong I .....	264 268	.....	.....
Tong II .....	282 290	.....	.....
Tong III .....	328 336	.....	.....
Tong IV .....	328 340	.....	.....
Tong V .....	288 298	.....	.....
Kleine tongen .....	226 240	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	23 januari	24 januari	25 januari
Platen .....	45 58	58 62	45
Iek (groot-klein) ...	50 62	59 65	48 53
Derde slag .....	55 62	64 68	44 54
Platjes .....	28 45	36 40	28 35

### ZEEBRUGGE

	41 46	47 54	36 46
I .....	41 46	47 54	36 46
II .....	41 46	50 56	40 52
III .....	52 58	50 59	52 56
IV .....	42 47	38 46	42 50
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	34 60	.....	.....
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	34 60	.....	.....
Platjes .....	66 70	.....	.....
Drielingen .....	38 44	.....	.....

## OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 29.1 tot 4.2.84

### SCHEPEN

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 29.1 en 4.3.84
- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.

#### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 08.00 u., behalve op 29 en 30.1.84
- Dagelijks te 18.00 en te 23.20 u., behalve op 04.2.84
- Op 1 en 2.2.84 bijk. af. te 11.30 u.
- Dagelijks te 20.00 u.

#### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.15 en te 05.15 u.

#### Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 18.30 u.

#### Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 29.1.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 29.1 en op 04.2.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 29.1 en op 04.2.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 04.2.84
- Op 1 en 2.2.84 bijk. afv. te 16.00 u.

#### 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.

## MODERNISERING VISMIJNEN

### WERK VOOR ONZE NIEUWE SCHEPEN

In Nederland ontvangt Lauwersoog voor de uitbreiding van de vissershaven 6,6 miljoen gulden (bijna 120 miljoen B.fr.), uit het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling. De Nederlandse vismijnen en bedrijven moderniseren zich aan de lopende band, hetgeen we niet kunnen zeggen van de Belgische afslagen.

De Oostendse vismijn is aan een dringende modernisering toe, maar men blijft er bij de pakken zitten. Moest men het K.B. van 1974 op de viskeuring strikt in toepassing wensen te brengen, dan mag men de Oostendse vismijn gaan sluiten. En nochtans kan Oostende een beroep doen op aanzienlijke E.E.G.-gelden voor de modernisatie van haar vismijn. Men heeft daar echter waarschijnlijk nog nooit over gehoord.

Sedert jaren weet men dat er zowel aan Ierse, Engelse, Franse modernisering van vismijnen honderden miljoenen door de E.E.G. toegekend worden.

Ons vroeger stadsbestuur heeft er al over gesproken, maar het werd nooit tot een realiteit gebracht.

Ondertussen heeft men overal de mond vol van moderniseren maar stellen we de vraag in hoeverre de havenindustrie van Oostende zich daar al mee bezig gehouden heeft en wat de uitslag ervan is.

Meer dan vijf jaar geleden werd die kwestie reeds door de heren Vandenberghen en Boels in de Vissershavencommissie voorgebracht. Toen zou het stadsbestuur bij monde van zijn havendirectie de nodige voetstappen aanwenden.

Sedertdien werd daar in alle talen verder over gezweven, maar liet men het integendeel aan het privaat initiatief over om modernisering op eigen risico uit te voeren, zoals dit nu het geval zal zijn met het inschakelen van moderne trans-

portmiddelen voor het lossen van de vis in de Oostendse visafslag en van een aangepaste en meer hygiënische zuiveringsinstallatie voor het reinigen van de bennen. Wellicht zal de stad nog deze pluim op de eigen hoed steken.

Wij zijn overtuigd dat schepen Makelberghe ook deze modernisering ter hand zal nemen, het vroeger dossier opnieuw boven zal halen om met bevoegden en technici te bekijken wat er van de E.E.G. pot kan terecht gebracht worden.

Onze Oostendse vismijn kan tot een der modernste van Europa omgevormd worden, maar dat kan maar door het nagaan van wat anderen in andere landen tot stand brachten inzake instellingen, koeling, wijze van lossen en dus uitbaten van een instelling, welke te Oostende een volledige omvorming eist.

Geen gemakkelijke taak maar een mogelijkheid.

Afwachten is de boodschap.

### ALLERLEI

■ Meer en meer technische snufjes krijgen aan boord van de treilers hun toepassing. Thans werd door een Nederlandse machinefabriek een patent aangevraagd voor een nieuwe stripmachine voor het gutten van de platvis. De capaciteit hiervan bedraagt 2.000 stuks per uur. Toch een duur beestje want men verwacht dat de stripmachine, samen met de installatie hiervan nagenoeg 1 miljoen B.fr. zal kosten. Als we overwegen, wat men allemaal aan boord kan nemen om best uitgerust te zijn, dan wordt het langzamerhand een lange rij, met name een ijsmachine, een spoelmachine, een stripmachine (guttend), een sorteerband, enz., zonder van de visopsporings- en veiligheidsapparatuur te spreken.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	23/01	23/01	23/01	23/01	24/01	24/01	24/01	24/01	25/01	25/01	25/01	25/01	23/01	23/01	25/01	25/01
Tarbot groot	489	582	524	550	548	604	.....	.....	521	.....	488	574	668	684	.....	.....
Tarbot middel	295	365	407	434	.....	.....	431	445	320	350	354	358	240	360	.....	.....
Tarbot klein	255	288	280	299	.....	.....	152	289	.....	.....	249	289	.....	.....	.....	.....
Griet groot	216	230	184	297	.....	.....	211	325	289	.....	307	333	298	.....	.....	.....
Griet middel	180	206	147	229	.....	.....	163	239	201	.....	192	234	186	.....	.....	.....
Griet klein	130	.....	101	141	.....	.....	84	154	140	.....	129	145	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	131	141	146	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	111	136	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	76	91	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	58	80	47	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	86	102	100	.....	102	.....	81	.....	.....	.....	90	92	64	106	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	74	102	89	.....	90	.....	78	.....	.....	.....	90	95	97	94	.....	.....
Scherpstaart	74	82	117	.....	70	77	94	.....	.....	.....	95	118	96	104	.....	.....
Halve Mans	77	91	79	.....	60	82	76	.....	.....	.....	79	80	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	77	.....	.....	.....	72	.....	.....	.....	74	83	.....	.....	.....	.....
Katrog	37	.....	43	.....	45	.....	40	.....	18	.....	46	48	68	74	.....	.....
Kabeljauw	75	102	92	126	72	82	94	108	.....	.....	79	87	126	130	.....	.....
Gul (groot)	66	72	88	120	58	72	82	87	63	75	74	76	100	.....	.....	.....
Gul (middel)	65	68	66	78	63	66	71	78	54	61	56	60	59	.....	.....	.....
Gul (klein)	56	62	53	59	51	58	64	70	46	60	55	57	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	181	286	172	318	.....	.....	172	283	180	348	188	354	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	55	63	.....	.....	61	64	.....	.....	50	66	42	65	61	64	.....	.....
Wijting klein	29	35	.....	.....	38	45	.....	.....	36	44	.....	.....	34	40	.....	.....
Schar	45	56	37	42	44	52	40	45	35	47	27	35	39	45	.....	.....
Steenschol	90	180	52	155	82	188	23	157	84	138	70	152	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	59	70	65	68	61	68	.....	.....	73	.....	72	76	30	35	.....	.....
Hondshaai	47	50	.....	.....	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	54	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	18	60	10	37	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	20	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	11	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	30	45	.....	.....	34	40	.....	.....	27	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	60	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	65	79	67	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	35	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	45	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	20	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	57	85	.....	.....	.....	.....	43	.....	.....	.....	56	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	50	54	18	.....	.....	.....	.....	.....	53	.....	18	.....	10	18	.....	.....
Rode knorhaan	82	131	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	35	50	.....	.....	36	.....	.....	.....	20	28	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

Nadat er aan de dinsdagmarkt en woensdagmarkt totaal niets aangevoerd werd, kwamen aan de donderdagmarkt toch nog enkele waaghalzen met: 201 kisten kabeljauw; 36 kisten wijting; 14 kisten schar; 1 kist haring en 21 kisten met diversen aan de markt. Voor deze vis werd betaald voor: kabeljauw één 264-252; kabeljauw twee 292-282; kabeljauw drie 274-238; kabeljauw vier 254-198; kabeljauw vijf 212-164; wijting drie 169-144; schar 164-144; vot 52-46; kuit 132-192; haring drie 33 en dat alles per 40 kg.

Aan de **vrijdagmarkt van 20 januari** werd aangevoerd: 2.580 kg tong; 62 kisten tarbot en griet; 539 kisten kabeljauw; 174 kisten wijting; 152 kisten schol; 67 kisten schar; 749 haring; 451 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 37,67-36,18; grote tong 26,70-24,09; grootmiddel tong 23,80-21,65; kleinmiddel tong 21,61-19,81; tong één 22,80-21,81; tong twee 18,61-17,06.

Per 40 kg.:

tarbot 1.348-688; griet 710-429; kabeljauw één 252-180; kabeljauw twee 264-204; kabeljauw drie 234-176; kabeljauw vier 224-152; kabeljauw vijf 210-122; schol één 114-104; schol twee 144-134; schol drie 156-138; schol vier 140-124; wijting drie 140-65; schar 148-60; rogen 180-47; tongschar 108-47; bot 54-27; kuit 108-237; steenbolk 100-50.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 17.900; KW 12 f 4.300; KW 51 + KW 221 f 15.300; KW 173 + KW 214 f 8.000; UK 48 + UK 49 f 24.400; VD 19 + VD 73 f 15.400; IJM 3 + IJM 27 f 10.200; verder twee Goedereeders en een viertal Texelaars welke te zamen f 200.000 besomden.

## VLISSINGEN

VRIJDAG 20 JANUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	634	15.302	24,14
Tong gm	1.994	48.808	24,48
Tong km	2.141	43.454	20,30
Tong l	3.292	67.135	20,39
Tong II	2.160	33.806	15,65
Tarbot I	717	26.898	37,51
Tarbot II	379	10.395	27,43
Tarbot III	833	13.892	16,68
Tarbot IV	333	5.715	17,16
Tarbot afw	5	125	24,99
Griet I	1.079	16.514	15,30
Griet II	1.817	19.636	10,81
Schol 1 (G)	8.542	21.247	2,49
Schol 2 (G)	21.221	66.307	3,12
Schol 3 (G)	36.272	123.033	3,39
Schol 4 (G)	31.248	98.041	3,14
Kab 1 (G)	1.629	7.919	4,86
Kab 2 (G)	2.789	13.319	4,78
Kab 3 (G)	14.427	54.214	3,76
Kab 4 (G)	7.761	28.144	3,63

Kab 5 (G)	9.675	33.460	3,46
Kab (afw)	190	296	1,56
Wijt. 3 (G)	4.345	10.405	2,39
Wijt. 4 (G)	9.384	15.772	1,68
Schar 1	3.289	8.389	2,55
Tongschr I	999	7.830	7,84
Tongschr II	358	2.185	6,10
Tng besch.	2	7	3,47
Poon 1	60	127	2,11
Poon 2	1.611	3.140	1,95
Rog I	31	133	4,29
Rog II	77	322	4,18
Rog III	409	1.059	2,59
Koolv. 4 (G)	21	85	4,04
Schel. 3 (G)	16	89	5,59
Bot	1.264	1.475	1,17
Haai + P	3	15	4,84
Zandhaai	29	82	2,81
Inktvis W	101	1.102	10,92
Inktvis ZW	248	692	2,79
Kuit/Lever	631	1.232	1,95
Steenbolk	12.913	20.299	1,57
Kreeft	1	10	10,00
Hammen	32	519	16,23
Paling	2	30	14,88
Diversen	24.999	83.599	3,34
Krabben	126	253	2,01
Kommeraal	7	35	5,00
St. Zuigvis	9	4	1,40
Zonnevis	11	31	2,86
Krab. poot	15	71	4,70
<b>TOTAAL</b>	<b>210.131</b>	<b>904.648</b>	

## GOEDEREDE

VRIJDAG 20 JANUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	82	1.806	22,03
Tong gm	183	3.868	21,14
Tong km	160	2.901	18,13
Tong l	159	2.799	17,60
Tong II	130	1.955	15,04
Tarbot I	22	755	35,25
Tarbot II	23	579	25,96
Tarbot III	83	1.480	17,83
Tarbot IV	78	1.128	14,46
Tarbot afw	9	95	10,51
Griet I	24	367	15,31
Griet II	150	1.598	10,65
Kab 1 (G)	209	1.151	5,51
Kab 2 (G)	581	3.151	5,42
Kab 3 (G)	1.580	6.855	4,34
Kab 4 (G)	650	2.686	4,13
Kab 5 (G)	731	2.708	3,70
Kab (afw)	56	28	0,50
Wijt. 3 (G)	4.576	10.659	2,33
Schar 1/D	622	1.487	2,39
Poon 2	1	2	1,70
Rog I	5	20	4,00
Rog II	4	7	1,76
Koolv. 1 (G)	2	7	3,48
Schel. 3 (G)	1	5	4,85
Bot	1.935	2.489	1,29
Tongschar	18	136	7,55
Schol 1 (O)	746	1.911	2,56
Schol 2 (O)	1.172	3.620	3,09
Schol 3 (O)	2.295	7.938	3,46
Schol 4 (O)	2.557	7.252,84	
Krab	16	31	1,93

Kuit/Lever	422	1.744	4,13
Steenbolk	364	783	2,15
Diversen	19.659	74.091	
<b>TOTAAL</b>	<b>19.659</b>	<b>74.091</b>	

## BRESKENS

Gemidd. prijs per kg.

4.039 kg. export garnalen	voor f	10,95
524 kg. pellerij garnalen	voor f	12,95
773 kg. bot	voor f	0,93
894 kg. schar	voor f	2,81
38.309 kg. schol	voor f	3,09
2.315 kg. tong	voor f	21,56
683 kg. tarbot	voor f	21,82
1.310 kg. griet	voor f	13,28
17.217 kg. kabeljauw	voor f	3,77
4.101 kg. wijting	voor f	1,86
130 kg. rog	voor f	3,79
126 kg. poon	voor f	3,33
25 kg. haai	voor £	3,85
16 kg. ham	voor £	21,95
175 kg. tongschar	voor f	8,04
9 kg. schelvis	voor f	4,37
204 kg. inktvis	voor f	2,87
3.595 kg. bolk	voor f	1,34
9 kg. koolvis	voor f	4,21
8 kg. kuit	voor f	2,51

## LAUWERSOOG

Niet alleen de zware storm hield deze week de visserij bezig maar ook de problemen met de garnalen. De vloot kon eerst woensdagavond/donderdagmorgen ter visserij uitvaren.

De eerste drie dagen waren verloren, zodat er voor velen slechts een zeer korte visweek overbleef. Dinsdag werden er slechts 100 kisten rondvis ter verkoop aangeboden en aan de vrijdagmarkt verschenen 3 span- en 1 kabelvissers met totaal 600 kisten rondvis.

De kleine torrenkul bracht f 3,08-2,75 per kg. op, de torrenkul f 3,66-3,18. Voor de middel gul betaalde de handel f 3,85-3,54, voor de grote gul f 4,16-3,65 en voor de kabeljauw II tot f 4,30. Dichte wijting bleef boven de twee gulden en de gestripte tot boven de drie gulden. Voor een vrijdag een zeer geringe aanvoer.

De opbrengst van de vis was goed, doch uit de afname kan men opmaken dat de vraag niet groot was. De handel nam een afwachende houding aan, daar er nog veel schepen buitengaats waren en men vernomen had, dat een groot gedeelte van de Wieringse vloot zou doorvissen, omdat er voor de komende dagen wederom slecht weer voorspeld is.

Door enkele garnalen schepen is er ook eerst vanaf donderdag gevestigd. De vangsten zijn gering. Ondanks de zeer negatieve publiciteit, ook van de Hollandse garnalen bleven de opbrengsten per kg. aantrekkelijk om als de weersomstandigheden het toelaten deze visserij uit te oefenen.

De pellerijgarnalen brachten gemiddeld f 9,12 per kg. op en de exportgarnalen f 9,45. Voor garnalenvissers en handelaars is het te hopen dat de consument de Hollandse garnaal blijft vragen.

# NEDERLAND

## WORDT HET GARNALENPELLEN MET DE HAND IN NEDERLAND VERBODEN?

Als een rechtstreeks vervolg op het toeschrijven van de dodelijke dysenterie-ongevallen in Nederland aan het nuttigen van de zogenaamde **Noorse** (?) garnaal, zou het garnaalpellen met de hand in Nederland vanaf 1 mei verboden worden.

Het garnaalpellen met de hand gebeurt thuis bij de garnaalpellers en zou geen voldoende hygiënische waarborgen bieden. Het is wat laat na vijftig jaar pellen, pas nu daaraan te denken.

Hiermee zou ir. Touw, directeur van de Utrechtse Keuringsdienst voor Waren, toch zijn slag thuis halen, want voor deze heer werd het moeilijk verteerbaar, dat zijn vroegere pogingen daaromtrent afgewezen werden. We zullen nu niet gaan beweren dat ir. Touw dit punt uit hetze doet, maar behalve het facet hygiëne, zit men, in dit verband met de thuispellerij, ook nog met een sociaal en zelfs economisch aspekt en men moet deze drie facetten in verband samen beschouwen en er een oplossing voor zoeken, die met al deze aspecten rekening houdt.

Het zou er dus op aankomen slechts pellerijvergunningen uit te reiken aan deze huisgezinnen en/of personen, die bepaalde waarborgen bieden op het gebied van hygiëne, zowel wat de pellers zelf als de plaats thuis en de accommodaties betreffen, waar gepeld zou worden.

Ook zou de afgehaalde garnaal wellicht nog een speciale behandeling kunnen ondergaan na afhaling, iets dat uit te maken is door specialisten die bevoegd zijn ter zake.

Ondertussen vernemen we, dat het pelverbod met de hand een kleine ramp zou worden voor het Nederlandse Vollandam, gezien honderden gezinnen hieruit een bijverdiende pellen. Het gemeentebestuur van Vollandam heeft dan ook reeds aangedrongen op een onderhoud met de betrokken departementen omdat het pelverbod zeer zware consequenties zal hebben op de werkgelegenheid in de gemeente, want, behalve de thuispellers zelf, zijn er nog een zevental bedrijven, die de pelgarnalen aan huis bezorgen, deze terug komen afhalen, verzamelen, in koelruimten opslaan, aan de groothandel en kleinhandel verzenden, enz... Heel wat personeel is hier nogmaals te werk gesteld. De gepelde garnaal wordt anderzijds eveneens naar de buurlanden uitgevoerd, zodat ook deze uitvoer door de afschaffing van de handpellerij in gevaar komt. Inderdaad valt het pellen via een pelmachine heel wat duurder uit en zouden de Nederlandse uitvoerders niet meer prijskonkurrend zijn en moeten afhaken in het buitenland.

Hieruit volgt dus wel, dat er heel wat nefaste consequenties aan een pelverbod met de hand, verbonden zijn en dat men dan ook maar liefst eens de koppen bijeen steekt, vooraleer een eenzijdige beslissing te nemen, die geen rekening houdt met de andere aspecten aan dit verbod verbonden.

Hierbij herhalen we, dat een opvoeren van de hygiëne bij het thuispellen een goede zaak is, maar dat men daarom nu perse het kind samen met het badwater niet moet weggooien. Dit des te meer omdat het nu toch ook langzamerhand

reeds moet doorgedrongen zijn tot de verantwoordelijken, dat in **feite het nuttigen van Noorse garnaal niet de oorzaak is van de dodelijke dysenterie-epidemie.**

Wat de verantwoordelijken van de enorme schaden veroorzaakt aan het bedrijf nu rest te doen in verband hiermede is zeker nog niet uitgepraat. Hopen we nu maar dat het Nederlands Produktschap voor Vis en Visprodukten hier nu niet bij de pakken blijft zitten en de verantwoordelijken, of beter nog deze onverantwoordelijken in gebreke stelt om de aangerichte schaden te herstellen.

Wat de garnaalpellerij betreft, is daar natuurlijk een mouwtje aan te passen, maar van in het zwart te werken zal daarvan wel dienen afgeweken te worden.

Voor de oorlog hebben we in België ook de thuispellerij gekend voor firma's als Huysseune, Debra en Depaepe.

Wat daarvan overgebleven is, hebben we het wel eens een andere maal.

■ Mijnmeester De Klerk van de gemeentelijke visafslag van het Nederlandse Vlissingen verlaat deze dienst om naar Oevel te gaan. Mijnmeester De Klerk kon niet langer aarden te Vlissingen omdat hij niet voldoende genoeg eigen initiatieven kon ontwikkelen en te veel op de vingers gekeken werd door één te bureaucratische opgevatte administratie, vanwege, wat hij noemt, een onverteerbare administratie. Onder mijnmeester De Klerk kende Vlissingen een gevoelige uitbreiding van de aanvoeren en verkopen. Het is nu aan mijnmeester De Klerk om te Oevel te gaan bewijzen, dat hij daar voor een stuk tussen zat. Oevel draait niet te best en dat is dus een uitdaging voor betrokkene. Er dient aan toegevoegd dat er ten huidige dage nog weinig zo'n ambtenaars gevonden worden.

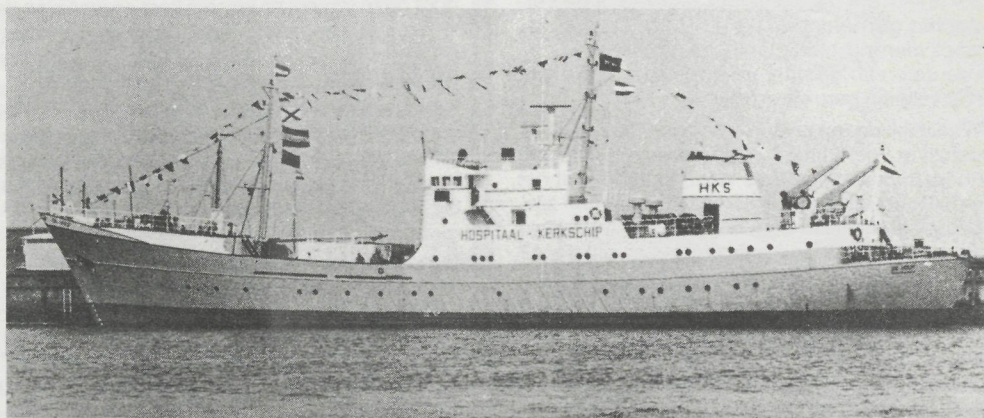
■ We kunnen moeilijk akkoord gaan met de heer Verwijs, voorzitter van de Vereniging van Oesteruitvoerders (Vervoex) dat de oester al lang geen luxe-artikel meer is. Vooral als hij er dan bijvoegt, dat men voor een „tientje”, bij ons is dit nog altijd 180 fr., er al zes kan op de kop tikken. Wie inderdaad, alleen reeds als voorgebracht, 180 fr. kan besteden aan het eten van oesters, moet toch al over een vette wedde beschikken. Dat zal misschien wel het geval zijn met de voorzitter van Vervoex, maar zeker niet met al de gewone mensjes. Voor die mensen die ook graag een oestertje eten mag er zeker gerust iets van af. En zijn dit dan oesters van vijf à zes nullen of van twee à drie nullen?

## VERDWIJNT HET NEDERLANDS HOSPITAAL-KERKSCHIP DE HOOP?

Men begint zich in bepaalde kringen in Nederland af te vragen of het Hospitaal-Kerkschip „De Hoop” niet op zijn laatste benen loopt na de uitlating van dr. Hagel, adjunct-directeur van het Nederlandse Rijksinstituut voor Visserijonderzoek (het R.I.V.O.). „De Hoop” zou in de tweede helft van 1984 moeten vernieuwd worden en Dr. Hagers vindt „De Hoop” totaal uit de tijd. Men haalt nu de zieke mensen met een helikopter af, en daarbij komt nog dat de Staat elk jaar 2 miljoen gulden aan de uitbating moet bijpassen (36 miljoen B.Fr.) en de vissers gezamenlijk 60 duizend gulden (1.080 miljoen B.Fr.). Waar echter het schoentje ook nijpt, is het feit, dat ook het onderzoekingsvaartuig de „Tridens” van het R.I.V.O. in de 2de helft van de jaren '80 dient vervangen te worden en dit een kleine 600 miljoen B.Fr. zal kosten. Men vreest nu dat er voor de vernieuwing van 2 vaartuigen, namelijk „De

Hoop” en de „Tridens” samen geen plaats zal zijn.

Wat „De Hoop” betreft, is dit echter een stukje Nederlandse maritieme geschiedenis, een gevoelige traditie waarvan men maar moeilijk afstand zal kunnen nemen. Anderzijds heeft eveneens het R.I.V.O. reeds bij herhaling de noodzakelijkheid van zijn bestaan aangetoond. Als er nu werkelijk een keus zou moeten gemaakt worden tussen beide vaartuigen wat het verder bestaan betreft, dan mogen we ons zeker nog wat aan polemieken, aan „voor” en „tegen” verwachten. In elk geval zou het velen spijten de zo vertrouwde silhouet van het Hospitaal-Kerkschip niet meer op zee te weten. Het gaf de vissers toch een bepaald gevoel niet alleen te zijn en het heeft in 't algemeen grote diensten bewezen.



De door alle vissers gekende verschijning van „De Hoop”. (foto Stuurboord Visserijeditie)

## ONVERANTWOORDE PUBLICATIES VAN DE MEDIA VERRICHT GROTE ONGERECHTVAARDIGDE SCHADE

# NOG ALTIJD GEEN BESMETTE (NOORSE) GARNAAL ONTDEKT

We schijnen zo langzamerhand gelijk te krijgen met onze stellingname dat, zowel de geschreven als de gesproken pers en de kijkkast, totaal onverantwoordelijk van stapel zijn gelopen, door zo maar de gevallen van dodelijke dysenterie in het Nederlandse Utrecht en de mindere ernstige gevallen in die streek, toe te schrijven aan de **Noorse** garnaal ingevoerd uit Bangladesh.

Thans moet de Keuringsdienst van Waren te Utrecht bekend maken, dat nog altijd geen besmette garnaal gevonden werd in de partij garnalen die er van **verdacht** wordt, drager te zijn van de Shigella-bacterie, de verwekker van de dodelijke gevallen van dysenterie.

Ondertussen is er een miljoenschade toegebracht aan het bedrijf, zodat men toch wel **gerechtigd is zich af te vragen wie dat zal betalen**. Wij zelf hebben omgekeerd altijd voorgehouden in deze zaak niet vooruit wensen te lopen en we zijn nog altijd van dit oordeel. Ondertussen konden we in een streekkrant (!) over een grote kop lezen: „**gif te koop!**” We herhalen daarbij dat wij dit in een streekkrant vinden, die de belangen mede van de visserij en aanverwante nijverheden zou moeten dienen. Onverantwoordelijker kan het zeker niet! En moest de vereniging der Vishandelaars hiertegen gerechterlijk optreden, dan zou men misschien leren wat voorzichtigter te zijn.

We vernemen nu uit Nederland, dat de woordvoerder van het ministerie van Volksgezondheid toegegeven heeft, dat het **NOG STEEDS NIET ONOMSTOTELIJK VAST STAAT DAT DE DYSENTERIEGEVALLEN SAMENHANGEN MET HET ETEN VAN GARNALLEN**. We vinden zelfs dat deze omschrijving van weinig eerlijkheid getuigt en **NIET RECHT VOOR DE VUIST IS**. Inderdaad, wanneer iets niet bewezen is, dan laat men, eerlijkheidshalve, het woord **ONOMSTOTELIJK** achterwege. Het is inderdaad **WEL** of **NIET** bewezen.

Volgens de directeur van de Utrechtse Keuringsdienst, ir. Touw Vermoedt de dienst wel een deel van de verdachte partij te hebben gevonden. Maar **ZEKER IS DIT NIET!** Nadat men er reeds alles van wist en de dysenteriegevallen ten laste legde van de **NOORSE** garnalen, verontschuldigt men zich, bij het achterwege blijven van de bewijzen, dat de handel in garnalen zo ondoorzichtig is!

Thans gaat men zelfs zo ver, een mededeling vrij te geven op het departement van volksgezondheid, dat **het zelfs niet zeker is of de verdachte garnalen uit Bangladesh komen**. Dit weet men nu plots, terwijl ondertussen de invoerders van garnaal uit Bangladesh half, zo niet volledig geruïneerd zitten!

Waar blijft dezelfde media nu om er op te wijzen, dat zij te voortvarend zijn geweest en liefst het onderzoek wensen af te wachten, zoals dit het redelijk standpunt van elkeen zou moeten zijn. Of zijn journalisten daar slechts om aan sensatie te doen en de waarheid geweld aan te doen?

Dat men intussen op het Nederlandse departement van Landbouw en Volksgezondheid tot de overtuiging gekomen is, dat er strengere regels dienen toegepast op de invoer en verkoop van garnaal, en ook op de pellerijen, is normaal. Dit is echter even normaal voor alle voedingswa-

ren, die een bijzonder bederfelijk karakter hebben, maar geen verontschuldiging voor wat thans gebeurd is en in het bijzonder voor de heksenjacht op een bepaald visprodukt in het bijzonder en op de visserijproducten in het algemeen, waarvan het gebruik veel gezonder is dan dat van vleeswaren.

We kunnen ir. Touw van de Utrechtse Keuringsdienst volgen wanneer hij strengere maatregelen bepleit, maar zijn vooringenomenheid tegen een bepaald produkt is er wat te veel aan.

### Men koopt minder vis, week- en schaaldieren:

In onze voorgaande uitgave hebben we het reeds laten uitschijnen, dat de verbruiker minder garnalen in het bijzonder alsook minder week- (mosselen, oesters) en schelpdieren, evenals vis in het algemeen zal kopen. Volgens het Nederlands Produktschap is dit thans reeds zover en koopt het publiek nu al minder vis.

Volgens zelfde secretaris, drs. Langstraat, loopt de schade die de garnaalhandel in Nederland heeft, thans reeds in de miljoenen gulden, of in onze munt uitgedrukt in de tientallen miljoenen, als de verbruiker zijn vrees voor het konsumeren van garnalen blijft behouden, dan zal het in de tientallen miljoenen gulden, hetzij in de honderden miljoenen franken verder belopen. Hieruit kan men reeds afleiden hoe omzichtig men deze zaken dient te benaderen, alhoewel we moeten toegeven, dat het enerzijds ook wel een grote verantwoordelijkheid op bepaalde schouderders schuiven is.

Maar welke organisme zal de begane vergissing, **Noorse** of garnaal in het algemeen als niet aangetast te verkondigen? Gebrek aan verantwoordelijkheids- en realiteitszin, is hier het antwoord.

## „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.

## NIEUWE TREILER VOOR NIEUWPOORTSE VISSERSVLOOT

Zaterdag as. zullen de vaandels hoog in de top gevierd worden in de Nieuwpoortse vissershaven want dan, om 16 uur, wordt een nieuwe trailer voor de plaatselijke vloot gedoopt en in het bedrijf genomen. Het gaat hier dan met name om de N.52 „Kottens 2”, een zogenaamde betwiste Eurokotter die 24,50 m lang is en omwille van zijn brutotonnage (minder 70 ton) en zijn motorvermogen (niet hoger dan 300 p.k.) binnen de twaalfmijlzone op tong en pladijs meent te mogen vissen. Zoals bekend mogen vaartuigen waarvan de brutotonnage en/of het motorvermogen hoger liggen, die visserij niet bedrijven. Wij hebben het hierover reeds dikwijls gehad in verband met de wedloop om Eurokotters te bouwen en zijn benieuwd op basis van welke meting onze Zeevaart-inspectie hier dat schip zal meten.

De casco van de „Kottens 2” werd gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp, terwijl de Scheepswerf De Graeve ondermeer instond voor de inbouw van de scheepsmotor. Peter is de heer Legein uit Nieuwpoort, terwijl mejuffer Sandra Calcoen, dochter van de reder als meter zal fungeren. Het vaartuig werd gebouwd voor rekening van reders Calcoen Roger en Hebbebert Yvan.

Het is bijna drie jaar geleden dat de Nieuwpoortse vloot nog met een nieuwe eenheid werd uitgebreid. Men moet teruggaan tot mei 1981 voor een gelijkwaardig gebeurtenis.

## BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

Verleden week verkochten een drietal Zeebrugse vaartuigen in de afslag te Grimsby. Het gaat over de Vicky Z.284 van reder Paye, de Philadelphian Z.319 van de Noordvisserij n.v., de Neptunus Z.46 van reder Neyts Leopold. Gezien het slechte weder en de zware zeeën, ging het eerder over kleine vangsten die grote afslagprijzen kregen, hetgeen echter in alle afslagen, en zeker niet in het minst in de Belgische, ook het geval was.

De Vicky Z.284 besomde 1.620 miljoen B.fr. met 370 van onze bennen, hetzij een gemiddelde afslagprijz per ben van 4.370 fr.

De „Philadelphian” Z.319 van de Noordvisserij n.v. verwezenlijkte 1,246 miljoen B.fr. met slechts 288 bennen, hetzij een gemiddelde prijs per ben van 4.320 fr.

De „Neptunus” Z.46 van reder Neyts Leopold kreeg met zijn 960 duizend fr. het miljoen niet rond. Dit vaartuig had dan ook maar slechts 189 bennen aan de afslag met een buitengewoon gemiddelde per ben van 5.080 fr.

## NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## SPANJE PLANT EEN HERVORMING VAN ZIJN VISSERSVLOOT

De Spaanse regering werkt aan een plan om nog dit jaar haar overuitgeruste vloot wat het aantal eenheden betreft, te verminderen en anderzijds te moderniseren en te vernieuwen.

De Spaanse vloot telt voor het ogenblik, van klein tot groot 17.500 eenheden waarvan bijna de helft ouder is dan 20 jaar. Om het aantal eenheden te verminderen plant men een slopingspremie van ongeveer 10.500 B.fr. per Brt. Het zal hier natuurlijk hoofdzakelijk gaan om verlieslatende en marginaal werkende vissersvaartuigen, waarvan men verwacht dat aldus een 330 eenheden van de slopingspremie zullen gebruik maken. Anderzijds verwacht men echter de bouw van 110 nieuwe eenheden.

Alles hangt er natuurlijk van af, of samen met de vermindering van het aantal eenheden, terzelfdertijd een vermindering van vangstcapaciteit zal verwezenlijkt worden. Inderdaad zouden de nieuwe eenheden, zelfs in verhouding van slechts één tot drie, toch nog kunnen zorgen voor een uitgebreide vangstcapaciteit. Dit is wel het laatste dat men in EEG-kringen kan verwachten omdat de Spaanse regering in verband met de toetreding er reeds bij herhaling om verzocht werd het aantal eenheden en de vangstcapaciteit te verminderen omdat de Gemeenschapswateren onmogelijk ruimte kunnen bieden voor een Spaanse vloot.

Volgens het Spaans regeringsplan wordt er 384 miljoen B.fr. voorzien voor sloop en voor hulp door de regering aan nieuwbouw. Een verdere 56 miljoen B.fr. zou worden voorzien voor modernisaties en 120 miljoen voor vervangingen.

De Spaanse Bank voor Krediet aan de Visserij stelt van haar kant 3,5 miljard B.fr. ter beschikking voor de bouw van nieuwe eenheden. In de laatste tijd hebben Spaanse regeringsleden hun stappen vermenigvuldigd voor een toetreding tot de E.E.G. en men sprak reeds over een toetreding in 1985! In elk geval was het advies in het Europees Parlement gunstig voor een toetreding, niettegenstaande de vrees van Frankrijk en zelfs van Italië vooral voor een goedkope Spaanse wijn, die dan deze landen zou kunnen overspoelen. Indien er tot nog toe geen toetreding van Spanje mogelijk is gebleken, dan waren het de landbouw- maar zeker niet de visserijproblemen, want, praktisch in alle landen is de visserij slechts bijkomstig en de assepoester. Wij zelf hebben reeds bij herhaling gewaarschuwd voor een te gemakkelijke toetreding van Spanje tot de E.E.G., kwa toegang voor de Spaanse visserijvloot tot de gemeenschapswateren. Het opleggen van strikte kwota, aan de Spaanse vissers, zal daarbij een „slag in het water” blijken te zijn.

## DEENSE VISSERIJ WIL DE NEDERLANDSE GROTE TREILERS BUITEN EEN 50-MIJLSZONE

Alhoewel de Deense visserij nu juist niet aangevoerd is om over beschermende maatregelen te spreken ter bewaring van de visstand, hebben zij toch bij de regering aangedrongen om een 50-mijlszone in te stellen vanuit de Deense kust, waarin boomkorrevisserij, die uitgerust zijn met een motor van meer dan 1.000 pk zouden verwijderd gehouden worden. Het zit de Deense visserij dwars dat, vooral grote Nederlandse kotters, van het 40-meter type uitgerust met motoren van 2 duizend en meer pk met de bokken aan platvisvisserij doen vanaf eventjes buiten de 12-mijlszone, en er alles wegvissen en volgens hen aan een zeer grote overbevissing doen.

Daar hebben wij ten andere nooit aan getwijfeld, want het quotasysteem is een belachelijke oncontroleerbare maatregel, de verplichte verkoop ter vishallen in Nederland niet bestaande.

Het is echter duidelijk dat de Deense regering hier zelf niet over beschikt en dat dergelijk reglement moet genomen worden in E.E.G.-verband. We zien het echter moeilijk zitten dat het tot een dergelijk reglement zal komen omdat het ten slotte over soorten gaat, die beschermd zijn, namelijk omdat zij het voorwerp uitmaken van een kwotaregeling. Argumenten om jonge vis onder

de kust te beschermen in een 12-mijlszone zijn praktisch en noodzakelijk, wanneer men echter een verbod moet opleggen voor bepaalde treilers tot 50 mijl uit de kust en dit uit de kust van Groot-Brittannië en van de continentale lidstaten zou moeten gebeuren, dan zou er in feite niet te veel meer overblijven voor de meer dan 1.000 pk-ers.

We wijzen er anderzijds eveneens op, dat het nu juist de Deense visserij is, die het anderzijds nog nooit te nauw heeft opgenomen en thans de passie zal preken. Als er iemand door de Britten opgebracht wordt wegens te grote bijvangst die normaal de 10% niet mogen overschrijden, dan is het doorgaans een Deens of Nederlands vissersvaartuig. Denemarken is tevens het land uit de E.E.G. dat zich bijzonder onderscheidt in het vissen voor vismeel-doeleinden en in het Skagerak en het Kattegat, massa's jonge haring wegvist en verder samen met Noorwegen aan de basis lag van de haringslacting in de zestiende en begin zeventiger jaren, zodanig, dat er nadien een vangstverbod moest uitgevaardigd worden op de haringvisserij.

Als men eisen stelt voor een ander, wat we in dit geval normaal vinden, dan moet men zorgen dat men zelf ook niets te verwijten valt.

### FRANKRIJK

■ Als gevolg van een veroordeling door de rechtbank wegens bezoedeling van de wateren van de Seine-Baai voor de Franse kust, is de grote fabriek Than et Mulhouwe, die verantwoordelijk gesteld werd voor scheikundige gipsafval in deze baai, bereid gevonden geworden om 15 miljoen B.fr. aan de kleine kustvisserij uit te keren en dit voor een bezoedelingsperiode lopende over 10 jaar. Than et Mulhouse werd verantwoordelijk gesteld voor 12% van de bezoedeling. Deze vergoeding komt aan 238 vissers toe uit Le Havre en Honfleur-Trouville, namelijk aan diegenen die tot het einde toe de zaak behartigd en bekostigd hebben. 't Is weinig, maar beter dit dan niets.

■ De vangsten van tropische tonijn in de laatste 4 maand van 1983 hebben de jaarbalansen van de Franse tonijnrederijen gered en uit de rode cijfers gehaald. Reeds in 1982 waren de vangsten verminderd met 10% ten overstaan van het jaar 1981 en ook 1983 zette zeer slecht in, zodanig, dat er verscheidene schepen aan de kade gehouden werden. Vanaf september verbeterden de vangsten gevoelig en kon aldus praktisch de ganse Franse tonijnvloot ingezet worden. Het gevolg hiervan was zelfs een betere jaaraanvoer met 23% en met 83 duizend ton in totaal, tegenover slechts 67 duizend ton het vorige jaar.

**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.**

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## DRIE SCHOTSE VISSERSVAARTUIGEN SLEEPTEN VERLATEN KUSTVRACHTER IN VEILIGE HAVEN

Met een beetje meeval kunnen de bemanningsleden van drie Schotse vissersvaartuigen verleden week de vangst van hun leven verwezenlijkt hebben. Op de hoogte gebracht dat één, door zijn bemanning verlaten klein kustvrachtschip op de rotsen zat ter hoogte van Dunbar East-Lothian, gingen drie 15-meter kustvissersvaartuigen ter plaatse en bij hoog water, toen het vrachtschip, de 734 brt „Pergo” uit het Nederlandse Santvoort, vlot kwam, brachten zij dit vaartuig in een gezamenlijke inspanning naar de haven van Dunbar. De „Pergo” was bevracht met kunstmeststoffen.

Na het vrachtschip veilig binnen gebracht te hebben, gingen de schippers van de drie kustvissersvaartuigen, een raadsman vinden die voor hen een actie bij de rechtbank moest indienen om hun rechten op een gedeelte van de waarde van het vaartuig en van de vracht veilig te stellen, op basis van een redding van het vaartuig. Er werden of worden nog geen bedragen voorop gezet, maar één ding zal voor velen wel duidelijk worden, dat is namelijk dat voor de drie vaartuigen het jaar 1984 wel een topper zal worden.

De „Pero”, op weg naar Montrose, geraakte in moeilijkheden in het zwaar weder in Noorse wateren. Na het uitschieten van noodsignalen werden de vijf bemanningsleden van het vaartuig gehaald door een Noorse helikopter. Op het vaartuig stond de auto-piloot ingeschakeld en de machines op half-speed ingesteld zonder ze stilgelegd te hebben.

Nadat de bemanningsleden afgevoerd werden, deed het vaartuig een spookreis van 240 mijl, zonder ongevallen, al door de Noorse olievelden om ten slotte aan de grond te lopen ter hoogte van de Dunbar-rotsen. Door een toevaltig voorbijvarend vaartuig verwittigd, trachtte de kustwacht van Dunbar in radiokontakt te komen met de „Pergo”, maar dit bleef natuurlijk zonder gevolg.

Toen verwittigde de kustwacht de reddingsdienst voor een onderzoek. Deze boot deed de Pergo aan, maar moest toen vaststellen, dat zich niemand aan boord bevond, zodat onverrichterzake moest teruggekeerd worden. Het was toen, dat bij de slimme schippers het plan rijpte om toch maar eens ter plaatse te gaan zien of er soms niet één en ander te verdienen zou vallen, mogelijks door een bemanningslid van de reddingsboot getipt zijnde.

Moest het vrachtschip op de rotsgrond vastzitten en zo afgehaald zijn, dan waren de drie schippers met hun bemanningsleden er aan geweest voor hun moeite, want alles dat vastzit en/of strand, behoort aan de Ontvanger der Wraken, dus de Staat.

Gezien ze echter het vaartuig wegsleepten bij het vlotkomen hiervan, ging het dus niet om een wrak of om een aan de grond zittend vaartuig, maar om een, op zee verlaten en drijvend vaartuig, waardoor ze tenminste een redding van het vrachtschip zullen claimen. Na on-

derzoek van het vaartuig door duikers werd inderdaad vastgesteld, dat er zich slechts een kleine scheuopening in de stuurboordboeg van het vaartuig bevond.

Voor de betrokken bemanningsleden een meevaller, maar het ten onpas verlaten van het vrachtschip door de opvarenden, betekent omgekeerd een zware aderlating voor de verzekeringsmaatschappij, die zal moeten tegemoet komen aan de claims van de redders en de reder.

De vraag stelt zich hier echter of de eigenaar van schip zijn eigendomsrecht zal opeisen of niet. Eist hij zijn eigendomsrecht op, dan kunnen de drie vissers hiervoor een vergoeding opeisen die, al naar gelang het oordeel van de rechter, tot 25 à 30 % van de verzekerde waarde van het schip kan oplopen.

Aanziet de eigenaar van het vaartuig dit vaartuig als niet meer behorende tot zijn eigendom, dan kunnen de drie vissers, zo het schip buiten de territoriale wateren opgenomen is en in een haven geleid, als hun eigendom aanzien. Een kolffje voor advocaten, verzekering en maritiem recht.

### GROOT-BRITANNIE

■ De Britse syndikaten hebben weer eens opnieuw een ... groot schandaal ontdekt in het feit dat er nu subsidies gegeven worden door de E.E.G. en door de regeringen voor vaartuigen die stilliggen of moeten stilliggen en dat de vissers, die hierdoor aan de dop komen, van deze toelage niet mede genieten. Een soort sluitingspremie dus. De E.E.G. en de betrokken regeringen geven een toelage voor het stilleggen om de vloten uit te dunnen omdat de kwota niet volstaan ofwel omdat de vaartuigen wegens hun ouderdom niet meer renderen en ook zware verzekeringspremies te betalen hebben. Eigenaardig dat er, omgekeerd nooit moet tussengekomen worden door de bemanning wanneer, op een rijtje, voortdurend slechte resultaten behaald worden en men verliezen boekt. Dit noemen dan inleveren, maar dan juist gaan de poppen aan het dansen. Anderzijds gaat het niet op, premies toe te kennen voor oude vaartuigen die oppliggen. Hoe wil men dan aan modernisering doen?

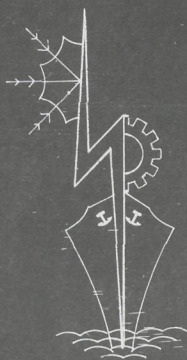
■ In Fleetwood heeft de middenslag- en kustvisserij een eigen producentenorganisatie opgericht om beter te belangen van haar leden te kunnen verdedigen. Ondertussen werd deze nieuwe producentenorganisatie reeds door het betrokken departement erkend. Dit is niet de eerste maal, dat lokale producentenorganisaties ontstaan omdat te grote eenheden meer schaden dan voordeel aanbrenge, als gevolg van de te grote verschillen die ze vertegenwoordigen. Ook hier bij ons is de kustvisserij voor de producentenorganisatie van geen tel.

## 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.

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE  
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

## S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle  
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE  
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET

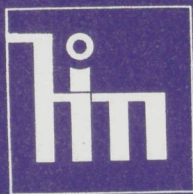


# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's:

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



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

