50

1933 - 1983

# HET VISSERIJ BLAD

51e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 20 JANUARI 1984 – NR. 3



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)

# EVEREST

## Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

**het koudste**
**het best bewerkbaar**

## RESTAURANT 'T SCHUURKE

Voorhavenlaan 20, Oostende – ✆ (059) 32 36 03

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

Neem kontakt met Guido Devolder
**'t Schuurke ✆ (059) 32 36 03** (10885N)

# *Gullevissers*

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

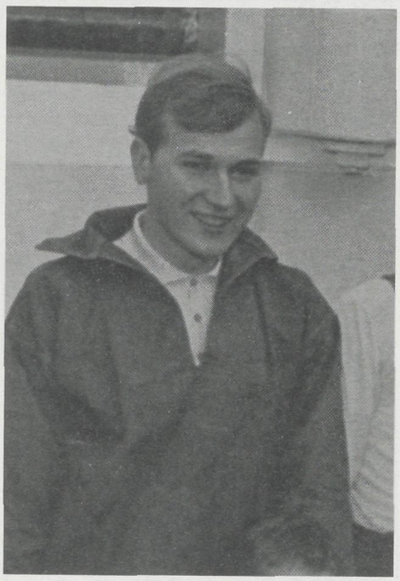
WERKHUIZEN : ✆ (059) 32 39 79 – (059) 32 08 20

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 – TELEFFOON (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 20 januari 1984 – Nr. 3

# Z.424 „ZEEPAARD" VERMIST EN GEEN SPOOR VAN DE VIJF OPVARENDEN



Schipper
**WALTER VANDIERENDONCK**

Eind vorig jaar en ook nog begin van het nieuwe jaar heerste er een euforistische stemming in de visserij. De aanvoeren waren goed geweest, de opbrengsten lonend, er werden nieuwe records opgetekend. Kortom, er was goed verdiend in de visserij en, nog wat belangrijker is, er vielen in het voorbije jaar, geen slachtoffers te betreuren ingevolge een scheepsramp. Eveneens belangrijk is dat er, door die goede verdiensten, weer een nieuwbouwtrend was gerezen, die zich ook vorig jaar manifesteerde. Niets dan positieve berichtgeving dus en iedereen was er gelukkig mee.

Tot vorige week vrijdag! Ineens sloeg die euforistische sfeer om in totale verslagenheid omdat men aanvoelde – al durfde men het nog niet uitspreken – dat de visserij wel eens door een zware scheepsramp zou kunnen getroffen worden.

Er was immers geen spoor meer te bekennen van de Zeebrugse bokkentreiler Z.424

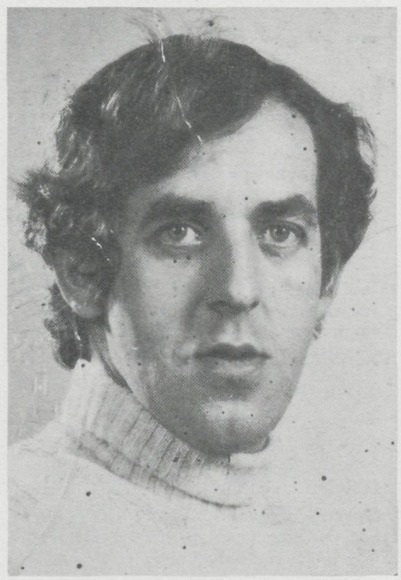
**(Vervolg volgende blz.)**



**Scheepsjongen MARC DURIE**



**Motorist GERARD ALLEMEERSCH**



**Matroos ARTHUR TEETAERT**



**Matroos FREDDY NORULLIE**

„Zeepaard" die, met vijf man aan boord, op 5 januari jl. de Zeebrugse haven was uitgevaren met bestemming de visgronden van de Noord, een gebied dat ook door de Zeebrugse treilers druk wordt bevist.

Volgens gegevens zou het vaartuig vrijdagmorgen, omstreek 8 uur, nog radiokontakt gehad hebben met de Engelse coastguard op de Noord-Oostkust en toen werd gemeld dat het vaartuig, wegens de hevige stormen die dat gebied teisterden, zou binnen lopen. Helaas, zo zou achteraf blijken, was er voor de „Zeepaard" geen weg terug meer want sedertdien is het vaartuig en zijn vijf bemanningsleden vermist.

## Wat is precies gebeurd?

De ganse visserij zit met gissingen in het hoofd maar algemeen wordt aangenomen, dat het vaartuig een grondzee moet gekregen hebben en, hetzij gekapseisd is, hetzij door een ontketende zee is verzwolgen.

Het laatste kontakt dat het vaartuig had met de rederij dateert van vorige week dinsdag. Toen bleek alles wel aan boord en werd er afgesproken dat het vaartuig vandaag (vrijdag 20 januari) te Zeebrugge de vangst zou verkopen. Op dat ogenblik lagen meerdere vaartuigen te vissen in de buurt van Flamborough Head, naar men aanneemt zo'n vijftien mijl buiten de kust, omdat er in dat gebied een visverbod heerst binnen de twaalfmijlzone. De hevige stormen, die reeds meerdere weken de Noordzee onveilig maken, kwamen zich toen weer melden. Volgens berichten stond er vrijdagmorgen een zuidwestenwind kracht 8 tot 9, zijnde stormachtig tot storm volgens de Beaufortschaal.

Door alle vaartuigen die toen in dat gebied vissend waren, werd besloten de visserij te staken en koers te zetten naar de wal om te schuilen. Het was de schipper van één van die vaartuigen, de Engelse taal machtig, die kontakt opnam met de kustwacht en vroeg of er binnen de twaalf mijl mocht geschuild worden ... met de netten nog buiten boord.

Met andere woorden, de netten bevonden zich nog onder het wateroppervlak en normaal mag men dan niet binnen de twaalfmijlzone komen. Gezien de storm evenwel, werd dit door de Engelse autoriteiten toch toegestaan. Er werd dus koers gezet naar de kust door meerdere vissersvaartuigen die, omwille van de omstandigheden, voortdurend in kontakt bleven met elkaar via de radio.

Onder die vaartuigen, dus ook de Z.424 „Zeepaard" met de vijf vissers aan boord. Er heerste echter wel een slechte zichtbaarheid ingevolge het voortdurend opstuivende water zodat de radio het enige middel was om in onderling kontakt te blijven.

Toen, ineens werd het stil rond de Z.424 „Zeepaard". Op de meerdere oproepen van diverse vaartuigen kwam er geen respons meer van dit vaartuig en meteen vreesde men een ongeluk. Eén van de vaartuigen verwittigde onmiddellijk de kustwacht, meldend, dat er vanop de Z.424 „Zeepaard" geen antwoord meer kwam op de oproepen. Aanvankelijk dacht men dat er zich aan boord van de „Zeepaard" een radiodefect had voorgedaan, misschien door inslaand water, maar spoedig werd die veronderstelling opgegeven.

### DE BEMANNING

**Met de scheepsramp van de Z.424 „Zeepaard" verloren, zoals gezegd, vijf jonge mensen het leven. Dat zijn dan met name schipper Walter Vandierendonck, zoon van reder René Vandierendonck, 36 jaar en wonende Acht Meilaan, 44 te Duinbergen; motorist Gerard Allemeeersch, 48 jaar, wonende August Pauwelslaan 13, De Haan; matroos Freddy Norullie, 28 jaar, wonende Oude Veurnevaartstraat 65 te Nieuwpoort; matroos Arthur Teetaert, 39 jaar, wonende St. Jozefstraat 44 te Knokke-Heist en scheepsjongen Marc Durie, 18 jaar, wonende Berkenstraat 107 te Brugge.**

## Uitgebreide opzoekingen

Toen alle oproepen onbeantwoord bleven, kwam een uitgebreid opzoekingsapparaat op gang. Van op de kust vertrokken Nimrodvliegtuigen van de Britse luchtmacht naar het bewuste gebied, terwijl ook een Seakinghelicopter aan de opzoekingen deelnam.

Ook de Engelse oorlogsbodem „Jersey" vervoegde het rampgebied, terwijl zaterdag, even na de middag, van op Melsbroek ook een C-130-toestel van de Belgische luchtmacht opsteeg met bestemming het oord van gebeuren. Verder namen ook meerdere koopvaardijschepen en vissersvaartuigen aan de opzoekingen deel, maar van de „Zeepaard", werd geen spoor meer gevonden.

Tot omstreeks 22 u., op vrijdag dus, werd gezocht en ook zaterdag werden de opzoekingen verder gezet in de buurt van Flamborough Head. Helaas, noch van de „Zeepaard", noch van de bemanning, noch wrakstukken van het vaartuig werden gevonden. Zelfs zondag bleef men verder zoeken, maar het Zeebrugse vaartuig kon niet gevonden worden en stilaan moest de twijfel plaats maken voor zekerheid.

De „Zeepaard" was reddeloos verloren; terwijl vijf jonge mensen een onherstelbare tol hadden betaald aan een ontketende zee. Meteen werd alle hoop opgegeven nog iets terug te vinden van het Zeebrugse vissersvaartuig en meteen werd de ganse visserij, heel speciaal de middens in de Oosthoek, in een zware rouw gedompeld.

### ROUWTELEGRAM NAMENS MINISTER DE CROO

**Ook minister De Croo van Verkeerswezen verstuurde rouwtelegrammen aan de vijf families van de op zee gebleven vissers. Aan de echtgenoten van de gehuwde slachtoffers richtte hij volgende tekst:**

**Mevrouw,**

**Sedert dagen volgen wij met innige spanning het groot ongeluk dat U overkomt. Wensen U, Uw familie en inzonderheid Uw kinderen veel sterkte.**

**Herman De Croo**

**Aan de ouders van de ongehuwde vissers werd volgende rouwtelegram verstuurd:**

**Mevrouw, Mijnheer,**

**Sedert dagen volgen wij met innige spanning het groot ongeluk dat U overkomt. Wensen U veel sterkte.**

**Herman De Croo**

## Wrak gelocaliseerd?

Na zondag werden de opzoekingsacties definitief stop gezet maar wel bleef een „PAN"-melding van kracht en dat houdt dan in, dat alle vaartuigen of vliegtuigen die in de buurt van het rampgebied komen, een speciale uitkijk moeten in acht nemen.

Ondertussen is het zo, dat maandag - tijdens de visserij, een treiler uit Grimsby met de netten is blijven haperen aan een alsnog onbekend wrak. Dat gebeurde in een positie 54°21''2'N-00°08''4'W en dat is ongeveer 60 mijl ten noordoosten van Flamborough Head op een goede 12 mijl buiten de kust, zijnde ongeveer in de positie waar de Z.424 „Zeepaard" zich voor de gebeurtenissen bevond. Het was tevens in die positie, dat zaterdag tijdens de opzoekingsacties, een Nimrodvliegtuig van de Britse luchtmacht tot drie keer toe een onder water drijvend wrak bemerkte.

### MICHAEL VANDIERENDONCK ANDERMAAL AAN DE DOOD ONTSNAPT

**Normaal moest Michael Vandierendonck zich aan boord van de Z.424 „Zeepaard" bevonden hebben. Michael, de broer van Walter Vandierendonck en zoon van reder René Vandierendonck was die noodlottige reis echter niet mee omdat hij verlof had genomen. „Ik ben er maar weer eens aan ontsnapt" zegde een ontroerde Michael en daarmee zinspeelde hij dan op een andere scheepsramp die zich, precies twee jaar geleden voordeed, toen de Z.574 „Nautilus" zonk. Michael Vandierendonck bevond zich toen onder de opvarenden van dit vaartuig die gelukkig allemaal gered werden.**

Men zou dus kunnen aannemen, dat het hier inderdaad gaat om het wrak van de Z.424 „Zeepaard". Een definitieve identificatie zou evenwel slechts mogelijk zijn nadat duikers naar het wrak hebben gedoken. Volgens inlichtingen ligt het wrak wel buiten het 50-meterdieptegebied, dat wil zeggen op 51 meter of meer diepte maar het is technisch dan wel geen haalbare zaak.

* * *

Premier Martens, die zoals bekend een biezonder gehechtheid manifesteert t.a.z. van de zeevisserij, richtte maandag een rouwtelegram aan de Rederij „Zeepaard".

**(Vervolg volgende blz.)**

Daarin liet hij zijn medevoelen blijken in de zware ramp die de vijf families heeft getroffen.

Premier Martens liet zich hierin als volgt uit:

**„Wees ervan overtuigd dat de grote familie van zeevissers en talrijke vrienden zich aan uw zijde bevinden en uw verdriet delen. Wees er zeker van, dat al wat menselijk mogelijk was tot dusver werd gedaan om de „Zeepaard" terug te vinden. Omstandigheden zoals deze, tonen telkens weer aan hoe hard en vaak ongelijk de strijd is die de zeevissers voeren om hun dagelijks brood te verdienen en om hun onmisbare sociale en economische functie te vervullen. Deze moed en uiterste inzet bij het werk, zijn waarden die de gezinnen van de zeevissers hoog houden en verdienen grote bewondering en eerbied. Moge ons medeleven in deze droevige uren voor U een steun zijn".**

Totdaar het rouwtelegram van de Premier.

## ROUWHULDE IN DE SENAAT

**Tijdens de bespreking van de begroting van Landbouw in de Senaat werd door Staatssecretaris De Keersmaeker, tijdens de zitting, een rouwhulde gebracht aan de nagedachtenis van de vijf vissers die ingevolge het vergaan van de Z.424 „Zeepaard" het leven verloren. Het medeleven in de Senaatszitting met de nabestaanden was voelbaar.**

## Mijnenveger M.902 „Van Haverbeke" naar rampgebied

Nadat het Ministerie van Landsverdediging te Brussel besliste tot het verlenen van hulp, is dinsdagavoond omstreeks 18 u de mijnenveger M.902 „Van Haverbeke" van de Belgische Zeemacht afgevaren naar het rampgebied, ter hoogte van Hull.

Zoals reeds eerder mee gedeeld werd in die buurt een wrak ontdekt waarvan aangenomen wordt dat het best dit van de Z.424 „Zeepaard" zou kunnen zijn. Het gaat hier dus om een verkenningsopdracht met als voornaamste taak het lokaliseren en vooral indentificeren van het wrak. Pas nadien zal kunnen uitgemaakt worden in hoever het mogelijk zal zijn het wrak eventueel te lichten.

Niettemin, de „Van Haverbeke" zal pas deze morgen, donderdag dus, in het rampgebied toekomen zodat wij nader nieuws pas in ons volgend nummer zullen vrijgeven.

## OOK MEDEVOELEN VAN STAATSSECRETARIS DE KEERSMAEKER

**Ook Staatssecretaris De Keersmaeker heeft zich aangesloten bij de rouwhulde die werd geuit t.a.v. de families van de vijf slachtoffers. In dit verband richtte hij een schrijven naar de rederij van het vaartuig waarvan de inhoud als volgt luidt:**

**„Sedert vrijdag heb ik met spanning en met hoop de opzoeking gevolgd naar Uw schip. Nu zou blijken dat dit verloren is gegaan, wil ik mijn leedwezen betuigen met het verlies van schip en bemanning.**

**Ik wil nogmaals hulde brengen aan Uw vissers voor de harde en gevaarlijke arbeid die zij hebben verricht en de inzet waarvan zij hebben blijk gegeven en waarbij zij de hoogste prijs hebben betaald met hun leven."**

**Tevens werd er door Staatssecretaris De Keersmaeker bedankingen overgemaakt aan zijn collega van Landbouw en Visserij in Engeland voor de inzet van de Engelsen om schip en bemanning terug te vinden, alsook aan de luchtmachtbasis van Koksijde en terzelfdertijd aan Vice-Admiraal Schlim van de Zeemacht voor de hulp bij de opzoeking naar het schip, welke zij geboden hebben.**




## In Memoriam... ALEX BLONDE

Te Oostende overleed schielijk, op 68-jarige leeftijd gewezen visser en reder **Alex Blondé**. De afgestorvene werd geboren te De Panne op 13 augustus 1916. Van jongsaf nam hij de vissersstiel op en werd nadien, samen met Mevr. Christiaens, reder van de O.102 „Mathlilde-Simonne". Hij was in de vissersmiddens een biezonder gekend en gewaardeerd figuur, evenals trouwens wijlen zijn echtgenote Berta Vanhove. Nadien werd de O.102 „Mathilde-Simonne" uit bedrijf genomen en ging Alex Blondé werken in dienst van de Regie voor Maritiem Transport. Sedert enkele jaren was hij op rust gesteld. Alex Blondé was tevens lid van de bejaardenclub „Vuurtoren".

De plechtige uitvaart greep plaats op donderdag 19 januari jl. Aan zijn familie biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan in de zware rouw die hem komt te treffen.

## NUTTIG TELEFOONNUMMER

**Naast een opgave van de aanvoer voor de verschillende dagen waarop er verkoop is in de Oostendse vismijn, geeft men sinds 9 januari 1984, op het telefoonnummer 32.26.20., ook de nummers op van de vaartuigen die verkopen.**

**Deze inlichtingen, die van groot nut zijn voor reders, viskopers en herstellingsbedrijven, worden gegeven vanaf 20.00 uur.**

## HET AANVRAGEN VAN KREDIETEN VOOR NIEUWBOUW F.E.O.G.A.-PROV. PREMIE

**De reders worden er aan herinnerd dat wanneer ze aan nieuwbouw willen doen of een tweedehands schip willen kopen zij zich steeds voor al hun aangelegenheden mogen wenden tot Hand in Hand Zeebrugge, S.C.A.P. of Hulp in Nood te Oostende, waar een aanvraag voor krediet bij de N.M.K.N., het Ministerie van Landbouw, de Provincie en de F.E.-O.G.A. steeds kosteloos volgens de vereisten van de wettelijke besluiten zal opgemaakt worden en het verkeerd is in te gaan op geruchten door sommigen verspreid, dat ze zich tot de Rederscentrale moeten wenden.**

**Het dient gezegd dat de Rederscentrale een producentenorganisatie is, welke geen groter mogelijkheden of invloeden heeft, dan om het even wie anders.**

**Alleen dient er voor gezorgd dat de voorwaarden tot het bekomen van kredieten stipt nageleefd moeten worden.**

**Bovenvermelde organismen van Hand in Hand Zeebrugge, Hulp in Nood en S.C.A.P. te Oostende, hebben daarvoor geen zogezegde invloeden of kletspraat nodig.**

## SCHEEPSWERVEN

# SEGHERS

**Slipwaykaai 4, 8400 Oostende**
**✆ 059/32.13.30**

**Privé na 18 u. :**
Jacques Seghers : 059/70.74.14
Jean Seghers : 059/23.49.43




- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

### Uitbreiding van Zeebrugse vissersvloot zet zich door ...

# Z.121 „BARENTSZEE„ IN BEDRIJF GENOMEN

Pas is de jaarwende achter de rug of daar wordt andermaal een nieuwe treiler in bedrijf genomen en meteen is de Zeebrugse vissersvloot aan uitbreiding toe. Het is inderdaad pas van de voorgaande maand geleden dat twee nieuwe vaartuigen – de Z.48 „Wodan" en de Z.185 „Emerald Star" – in bedrijf kwamen. Met andere woorden, de uitbreiding van de Zeebrugse vissersvloot is momenteel niet te remmen.

Nu, dat was dus zaterdag, kwam de Z.121 „Barentszee" aan de orde. Het gaat hier om een stalen bokkentreiler die werd gebouwd door de scheepswerven S.C.A.P. te Oostende, nadat in onderaanneming, de scheepswerven Seghers de casco hadden gebouwd. Zaterdag dan, nam de rederij „Seabird" - met de reders Schram en Wintein als de stuwende krachten achter de onderneming - het vaartuig over en normaal moest de „Barentszee" reeds dinsdag voor een maidentrip zijn uitgevaren naar de visgronden van de West.

Midden een heus stormweer werd de „Barentszee" gedoopt door E.H. Ben Gryson en gelukkig beschikte deze laatste over een krachtig stemvolume. Wel moest hij er voor zorgen, dat hij de „wind van achteren" hield, anders was hij nauwelijks te verstaan. Onder de aanwezigen natuurlijk de „meter", mevrouw Emmanuel Pauwels en de „peter", de heer André Pieters, bestendig-afgevaardigde van de Provincie en voorzitter van de Westvlaamse visserijcommissie.

Verder bemerkten wij secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen met naast zich directeur-generaal Vancraeynest van hetzelfde departement; volksvertegenwoordiger Desutter, die nadien het gezelschap zou vervoegen op het feestmaal, evenals schepen Leys van Brugge.

Waren eveneens aanwezig: de h. Blomme, bestuursdirecteur-distriktshoofd bij het bestuur van Zeewezen, later vervoegd door de heer Bourgois en de heren zeevaartinspecteurs; vis mijndirecteur Ameel van Zeebrugge; de heer Van Gerven, directeur bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid van de zetel te Brugge evenals de heer Van de Zande, die instaat voor het verlijden van de akten bij de voornoemde financiele instelling.

En natuurlijk waren er de vertegenwoordigers van beide scheepswerven, met name de heren Praet en Dedrie namens de s.v. S.C.A.P. en de heren Seghers namens de gelijknamige werf. Tenslotte ook nog de h. Roeyens, verkoopsdirecteur van de firma A.B.C. die de hoofdmotor voor de „Barentszee" leverde.

Helaas werd de anders zo uitbundige sfeer, die telkens met een doopplechtigheid gepaard gaat, enigszins getemperd door het feit dat een andere Zeebrugse treiler, de Z.424 „Zeepaard" met een vijfkoppige bemanning vermist was sedert de vrijdag.

Nadat EH. Ben Gryson Gods Zegen over het vaartuig had ingeroepen en de klassieke Paasnagels waren ingeklopt, greep aan boord van de „Barentszee" nog een ontvangst plaats. Later op de avond dan begaf het ganse gezelschap zich naar het restaurant Asdic op de Rederskaai waar een feestmaal plaatsgreep.

Op dit feestmaal werden dan de klassieke toespraken gehouden waarover wij hierna relaas uit te brengen.



Een beeld van de doopplechtigheid van de Z.121 „Barentszee".




## TOEPRAAK NAMENS DE SCHEEPSWERVEN

Als eerste spreker kwam de heer Praet, bedrijfsleider van S.C.A.P. aan het woord, namens de scheepswerven die hadden ingestaan voor de bouw van de „Barentszee". Hij liet zich als volgt uit:

„Daar de Heer Vandenberghe door ziekte verhinderd is hier aanwezig te zijn, en zich daarvoor ook laat verontschuldigen, is mij de opdracht gegeven, namens de Scheepswerf Seghers en de Scheepswerf S.C.A.P. het woord te voeren.

Wij zijn deze avond hier samengekomen om het feit te vieren, dat de Z.121 „Barentszee" na een geslaagde proefvaart, overgedragen werd aan de rederij „Sea Bird" en daarmee toegevoegd werd aan de reeds uitgebreide Zeebrugse vissersvloot.

Het past ons, vanaf deze plaats, diegenen te danken die zich ingezet hebben om van de Z.121 „Barentszee" dàt te maken wat het geworden is.

Onze dank gaat uit naar de heren technici en de werknemers van de werf Seghers, die samen instonden voor de bouw van de romp. Wij, van de Rederscoöperatieve S.C.A.P., mogen zeggen dat het een mooi, degelijk schip geworden is.

Vervolgens danken wij de technici en medewerkers van S.C.A.P., die instonden voor de afbouw van het schip, waarvan wij noemen de motorisatie, de elektrische- en koelinstallaties en de uitrusting van het vaartuig.

Mijn persoonlijke dank gaat hierbij uit naar de Heer Louis Dedrie, gewezen technisch bedrijfsleider van onze coöperatieve, die, als laatste

(Vervolg volgende blz.)



# DE ANGLO BELGIAN CORPORATION
# wenst
# de reders en de bemanning
# van de Z.121
# goede reizen en
# rijke vangsten

Anglo Belgian Corporation
Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.
Tel. 091/234541 Telex: 11298



vaartuig in zijn loopbaan, deze Z.121 „Barentszee", afbouwde.

Verdere dank gaat naar de leveranciers en onderaannemers van S.C.A.P., wij noemen hier de ABC-motorenfabriek uit Gent, de firma Masson uit Frankrijk, die de keerkoppeling leverde, de firma Van Voorden, makers van de scheepsschroef en de straalbuis, de firma Brusselle uit Nieuwpoort, die de vislier en de stuurmachine leverde. Dank ook aan de firma Lowyck die het timmerwerk weer onberispelijk verzorgde.

Tot slot danken wij de diverse administraties die het adminstratief mogelijk maakten, dat de rederij „Sea-Bird" ons de opdracht tot levering van dit nieuw vaartuig kon geven.

Wij noemen de administratie van Verkeerswezen, hier vertegenwoordigd door Secretaris-Generaal de Heer Poppe, die bij uitstek op de hoogte is van alles wat zich in en rond onze Vlaamse visserij afspeelt. Wij willen niet vergeten zijn medewerkers, Directeur-Generaal Vancraeynest, de Heer Blomme, Hoofdingenieur-Directeur, en diens medewerkers, die wij deze avond allen in ons midden hebben mogen begroeten.

Dank ook aan de administratie van Landbouw, dank aan de Heren Van Gerven, Van den Zande en hun medewerkers, die in het kader van de N.M.K.N. instonden voor een vlotte afwerking van de kredietaanvraag. Wij denken ook aan ons Provinciaal Bestuur dat wij dank verschuldigd zijn voor het reeds enkele jaren lang toekennen van premies aan hen die overgaan tot nieuwbouw, op deze wijze een steun gevend, niet enkel aan de rederijen, doch ook aan de in West-Vlaanderen gevestigde scheepswerven en de zo noodzakelijk werkverschaffing.

Mevrouw Pauwels,
Deze namiddag aanvaardde U het meterschap over de Z.121 „Barentszee". Sta ons toe, U, in herinnering aan dit gebeuren, namens de coöperatieve S.C.A.P., een geschenk aan te bieden wat u zal toelaten, nog meer begrip op te brengen voor de opvarenden van, laten wij het noemen, uw petekind.

Daarop werd aan deze dame een barometer in stuurrad aangeboden.

Mijnheer de Bestendig Afgevaardigde Pieters,
Samen met de charmante meter, nam U deze namiddag het peterschap over de Z.121 „Barentszee" op U.

Wij weten dat U niet enkel denkt aan het schip, waarover U vandaag het peterschap aanvaardde, doch aan de rest van onze Vlaamse vissers, die op U vertrouwen, waar het gaat om de verdediging van hun belangen bij de Provinciale overheid te behartigen.

Ook U zouden, wij namens de coöperatieve S.C.A.P., een geschenk willen aanbieden, wat het U tevens moeilijk zal maken, de belangen van de visserij te vergeten.

Deze scheepsbel zal U thuis dikwijls herinneren aan de aangename en ook minder aangename ogenblikken welke U voor hun belangen hebt meegemaakt.

Dank tenslotte aan de beide reders, de heren Armand Schram en de schipper-medeëigenaar Urbain Wintein.

Beiden bewijst gij, in deze zeer zware tijd, te kunnen blijven geloven in durf, waar het gaat om het nemen van initiatieven, in het draaiend blijven houden van onze economie.

Armand en Urbain, mensen zoals U, hebben wij in de visserij nodig.

Sta mij toe, uw beider dames, een bloempje aan te bieden."

Totdaar de Heer Praet in zijn zakelijke en lofbare rede.

# VISSERIJ BLIJFT GEZOND EN KRACHTIG

## aldus bestendig-afgevaardigde André Pieters

Vervolgens werd het woord gevoerd door bestendig-afgevaardigde André Pieters, „peter" van de „Barentszee". Hij liet zich als volgt uit:

„Ik ben ten zeerste verheugd het peterschap over de Z.121 „Barentszee" aanvaard te hebben. Nu voel ik mij nog nauwer dan ooit tevoren verbonden met deze dynamische tak van onze West-Vlaamse economie.

Vroeger reeds had ik belangstelling voor deze hardwerkende, durvende en initiatiefnemende familiale ondernemingen.

Enkele jaren terug, heb ik aan boord van de „Broodwinner" persoonijk een beetje kunnen ervaren wat vissen op zee betekent. Naast de charme en het avontuurlijke, werd ik gekonfronteerd met het harde werken aan boord.

Ik heb veel respect voor de reders, die het in deze crisistijd nog aandurven, om met eigen centen, te zorgen voor hun eigen bestaan en voor de tewerkstelling van al die bemanningsleden, die met het trotseren van veel risico's, hun kost moeten verdienen.

In de korte tijdspanne waarin ik Gedeputeerde ben, verantwoordelijk voor de zeevisserij, heb ik nu nog beter kennis kunnen maken met al deze mensen en heb ik een beter inzicht gekregen in de problemen van die bedrijfstak, die fundamenteel gezond en levenskrachtig blijft, ondanks de algemene economiche recessie van de jongste jaren in talrijke bedrijven.

Ik was een bevoorrecht getuige om te ervaren, dat de Bestendige Deputatie en de Provincieraad van West-Vlaanderen eveneens een positieve ingesteldheid betonen tegenover de zeevisserijsector, die samen met de toeristische sector, een zeer typische bedrijfstak van de West-Vlaamse economie uitmaakt.

Tijdens het jaar 1983 bedroeg de tussenkomst van de Provincie West-Vlaanderen in het Fonds voor Scheepsjongens 4.250.000 frank. Op de begroting van 1983 was 8.000.000 frank uitgetrokken voor de uitbetaling van de provinciale toelage voor de bouw van vissersvaartuigen. Dat reglement is sinds 1981 van toepassing.

Tijdens de provincieraadszitting van oktober ll. werd deze 8.000.000 frank opgetrokken tot 10.500.000 frank en in diezelfde provincieraadszitting werd het provinciaal nieuwbouwreglement lichtjes gewijzigd door enerzijds te bepalen, dat de reddingvlotten aan boord van het vaartuig moeten uitgerust zijn met een noodradiobaken ter bevordering van de veiligheid van de bemanning en door anderzijds het tijdstip van de aanvraag te verlaten. (Waar al dankbaar gebruik van gemaakt is).

Op de begroting van 1984 wordt opnieuw 4.250.000 frank voorzien voor het Fonds voor Scheepsjongens en 9.750.000 frank voor nieuwbouwbpremies.

Het is dan ook verheugend vast te stellen, dat er de jongste drie jaren een gevoelige toename is van het aantal nieuw gebouwde vaartuigen in vergelijking met de periode 1975-1979.

Ik ben vandaag dan ook zeer blij opnieuw getuige te mogen zijn van dit dynamisme en van die enorme inzet.

Graag breng ik hulde aan allen, die aan de bouw van dit prachtig schip hebben medegewerkt. Aan de Heer Vandenberghe van s.v. S.C.A.P., zijn medewerkers en onderaannemers hartelijk proficiat voor dit mooie resultaat.

Aan de schipper en de bemanningsleden wens ik behouden vaart, een goede vangst en navenante besommingen. Dat U moogt gespaard blijven van ongevallen en dat aan boord een goede ploeggeest mag heersen, zonder dewelke U geen goede resultaten kunt bereiken.

Aan U allen geef ik een boekje, geschreven door de Secretaris-Generaal Marcel Poppe: „Van Mannen en de Zee".

Aan de reders, de Heren Wintein en Schram zeg ik hartelijk en oprecht proficiat. Van Uw soort heeft onze West-Vlaamse bevolking er nog meer nodig. Wij moeten respect opbrengen voor mensen zoals U. U durft het risico aan, om met eigen centen, werk te verschaffen aan U zelf en aan anderen. Ik hoop dan ook dat U daarvoor beloond wordt. U zult het meer dan verdiend hebben.

**(Vervolg volgende blz.)**




**De kloeke Z.121 „Barentszee", nog een nieuwe aanwinst voor de Zeebrugse vissersvloot. Het schip is verzekerd bij de coöperatieve verzekering Hulp in Nood.**


In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.
BP

Graag bied ik U beiden als herinnering aan deze mooie dag, dan ook het boek aan van Ere-Burgemeester Pierre Vandamme van Brugge, nl. „Een hart aan zee".

Beste Meter,
Ik hoop dat wij samen fier zullen mogen zijn over ons doopkind, de Z.121 „Barentszee" en dat het verder onze blijvende bekommernis en belangstelling zal mogen genieten.

Graag overhandig ik U dan ook deze ruiker, als blijk van mijn diepe waardering voor uw werkelijk medeleven in dit zo mooie bedrijf en dat prachtig schip".

Totdaar de rede van de heer André Pieters, welke op warm en langdurig applaus werd onthaald. Het komt er nu op aan dat onze uitstekende Provinciale Deputé niet alleen peter maar ook reder wordt. Wij zijn overtuigd hem hiervoor goede raad en uitstekend vissersvolk ter hand te kunnen stellen.

Tot slot van zijn toespraak wenste de heer Poppe de reders Schram en Wintein alle geluk en moed en verzekerde, dat men, als er moeilijkheden zijn, altijd bij hem mag aankloppen.

En daar twijfelt niemand aan.

## ZEEBRUGSE AMBITIE VOORBEELD VOOR EUROPA

### aldus secretaris-generaal M. Poppe.

Ook door secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, de heer Marcel Poppe, werd het woord gevoerd.

Spreker stipte aan dat er tot nu toe voor de zeevisserij, ruim 600 miljoen kredieten verleend werden.

Vooral de Zeebrugse vissersvloot is daardoor mede uitgebreid en mag een voorbeeld genoemd worden voor gans Europa.

Anders dan in Nederland, doen wij het meer bescheiden, maar toch wel modern, aldus de heer Poppe.

Voor wat nieuwe aanvragen voor kredieten betreft, zal men, zoals dit reeds in het verleden was, het bewijs moeten kunnen leveren, over genoeg eigen middelen te beschikken, zonder F.E.O.G.A. als eigen middelen te aanzien.

Het Ministerie kent de prestaties van de aanvragers en zal vertrouwen moeten hebben in de verstrekte gegevens, alvorens nieuwe kredieten te verstrekken, daar het niet opgaat op „good luck" maar te bouwen zonder het juiste bewijs te moeten leveren van de eigen middelen.

## TECHNISCHE GEGEVENS

Zoals in de aanhef van deze bijdrage geschreven is de Z.121 „Barentszee" een stalen bokkentreiler met volgende hoofdkarakteristieken:

- lengte over alles: 30,43 m
- lengte tussen loodlijnen: 26,50 m
- breedte op spant: 7,80 m
- holte: 4,70 m

De voortstuwing geschiedt bij middel van een ABC-motor met een vermogen van 900 p.k. (type 6 MDXC) die verder voorzien is van een hulpmotor Mitsubishi. Aan de hoofdmotor zit een keerkoppeling Masson, geleverd door de firma Van Stigt. De firma Brusselle uit Nieuwpoort stond in voor de levering van een hydraulische stuurmachine en de vislier terwijl de firma Bakker uit Sliedrecht instond voor de electrische aandrijvingsmachienes. De hoofdmotor drijft een vierbladschroef aan die geleverd werd door de firma Van Voorden uit Zaltbommel; die schroef draait in een Hodi-straalbuis.

De firma Lowyck is verantwoordelijk voor de betimmering van de „Barentszee" terwijl de centrale verwarming werd ingebouwd door de firma Haegeman uit Leffinge.

Voor wat de electronische apparatuur betreft, stond de firma S.A.I.T.-Electronics in voor volgende toestellen: een radar FR 1011; een tweede radar FR 711; een zender-ontvanger Skanti TRP 6000; een zender-ontvanger VHF SD72A; een dieptemeter Furuno FE 813; een tweede dieptemeter Furuno FE 606; automatic pilot Wagner MK 4; een scanning ontvanger M100. Verder is de „Barentszee" voorzien van een decca-navigator Navstar 601D, uitgerust met een videoplotter Furuno GD170 en geleverd door de firma Esco uit Oostende.



**De bemanning van de nieuwe eenheid. Op hen rust de taak het vaartuig renderend te maken maar, aan hun ambitie te zien, zal dat wel lukken.**


## DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

**Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.**

**Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.**

**AAN DE MIDDENKUST:**

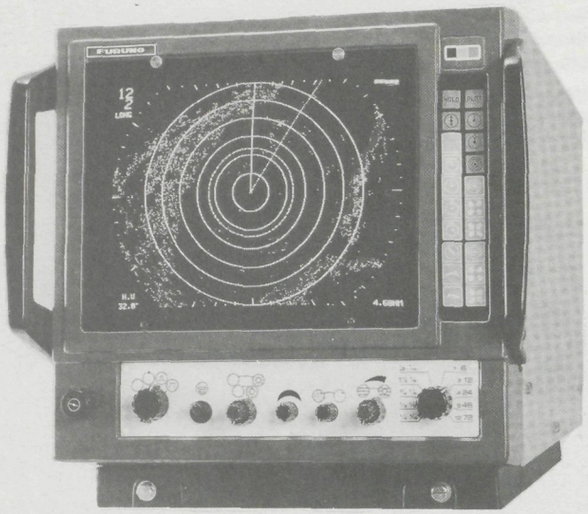
| | |
|---|---|
| Algemene Lektuur | Torhoutsesteenweg 332, Oostende |
| Dedecker O. | Torhoutsesteenweg 442, Oostende |
| Dirix | Spaarzaamheidstraat 1, Oostende |
| Internationale Boekhandel | Kapellestraat 65, Oostende |
| Internationale Boekhandel | Ad. Buylstraat 33, Oostende |
| Internationale Boekhandel | Alf. Pieterslaan 9, Oostende |
| Internationale Boekhandel | Th. Van Loostraat 26, Oostende |
| Lievens M. Fr. | Koninginnelaan 39, Oostende |
| Saelens | Langestraat 95, Oostende |
| Thoon G. | Voorhavenlaan 179, Oostende |
| Van Belle J. | Stuiverstraat 422, Oostende |
| Algemene Lektuur | Duinenstraat 302, Bredene |
| Berten M. | Buurtspoorwegstraat 48, Bredene |
| Bolle G. | P. Elisabethlaan 72, Bredene |
| Paulus | Vosseslag 123, De Haan |

**AAN DE OOSTKUST:**

| | |
|---|---|
| Verstraete | Heiststraat 71, Zeebrugge |
| Alg. Lektuur | Knokkestraat 118, Heist |
| Vanderveen A. | Vlamingstraat 22, Heist |
| Verstappen | St. Antoniusstraat 45, Heist |
| Wicke | Stationsplein 2, Knokke-Heist |

**AAN DE WESTKUST:**

| | |
|---|---|
| Vermote | Langestraat 127, Nieuwpoort |
| Vandenbruwaene | Pyliserlaan 25, Koksijde |



# SAIT ZEEKUST

## stelt U een nieuw produkt voor :

# DE KLEURENRADAR FURUNO FCR 1411

Deze kleurenradar geeft u een stabiel kleurenbeeld. De kleuren van de echos veranderen met de signaalsterkte, het is dus niet enkel de gekleurde voorstelling van het radarbeeld maar het laat u toe zwakkere en sterkere echos te onderscheiden en bijgevolg een lezing te kunnen maken van het objekt waar de echo vandaan komt.

Tevens is het toestel door zijn unieke beeldbuis een daglicht radar, wat het gebruik van de gekende lichtafschermingskap overbodig maakt.

Het beeldscherm is 14 duim groot en wordt volledig gebruikt.
Het toestel is standaard uitgerust met twee variabele afstandringen.

Rechtstreekse digitale aflezing van alle nuttige gegevens en instellingen op het beeldscherm, alsook tal van mogelijkheden die de schipper kunnen leiden voor een maximale veiligheid bij het sturen.

# SAIT ZEEKUST

**LAAT NIET NA MEER INLICHTINGEN TE VRAGEN OP VOLGENDE ADRESSEN :**

| | | | |
|---|---|---|---|
| **8400** | **OOSTENDE** | **Hendrik Baelskaai 21** | **✆ (059) 32 08 11 - 32 08 16 Telex 82149** |
| **8450** | **NIEUWPOORT** | **Kaai 46** | **✆ (058) 23 31 51** |
| **8380** | **ZEEBRUGGE** | **Wandelaarstraat 4** | **✆ (050) 54 41 21** |

# KOMT ER REACTIE LOS OP DE OVERBEVISSING VAN DE 12-MIJLSZONE?

Het is duidelijk dat, wanneer we het over de overbevissing van de 12-mijlszone hebben, het gaat over de middenslagtreilers, die gekamoufleerd als „minder-dan-70 Brt" en tot maksimum 300 Pk, met boomkor op schol en tong in een zone tot 12 mijl uit de kust, de visserij uitoefenen.

Het is reeds meer dan één jaar, dat we op deze nagel kloppen en we nu toch reeds enkelen hebben weten wakker te schudden.

In verband met het bedrog dat gepleegd wordt om niet boven de 70 Brt uit te komen, menen we het artikel dat in dit verband in de Nederlandse Provinciale Zeeuwse Courant op 24/9/83 verscheen, niet aan onze lezers te mogen onthouden. We geven het dan ook hieronder integraal weer:

### VISSERIJDESKUNDIGE BIJ RECHTER:

## VISSEN IN VERBODEN ZONE MOGELIJK DANKZIJ TRUC

**MIDDELBURG - Door middel van een 'truc' kunnen in de praktijk ook vissersschepen, die groter zijn dan 70 brutoregisterton, in de – voor hen eigenlijk verboden – twaalfmijlszone vissen. Nu de toegang tot die zone sinds kort wordt bepaald door de inhoud van het schip, worden in vissersschepen op korte schaal dubbele wanden aangebracht. Op die manier kan de inhoud van de schepen drastisch worden beperkt en onder de magische grens van 70 brt worden gebracht. Lengte en motorvermogen blijven dan echter gehandhaafd. De 'truc' kan alleen worden toegepast met schepen die nieuw worden gebouwd.**

**Als een bestaand schip wordt „omgebouwd" is een investering van enkele tonnen noodzakelijk. Die weegt dan niet op tegen de voordelen die het mogen vissen in de twaalfmijlszone met zich mee brengt. Een visserijdeskundige, de heer A. L. Verburg uit Colijnsplaat, maakte dit vrijdagmiddag bekend tijdens de zitting van de economische politierechter in Middelburg.**

**Drie vissers moesten daar terecht staan, omdat zij met te grote schepen (meer dan 70 brt) binnen de twaalfmijlszone op tong en schol hadden gevist. Dat is verboden via de beschikking technische maatregelen ter instandhouding van de visvoorraad. De heer Verburg maakte de 'verklein-truc' bekend tijdens de behandeling van de zaak tegen de visser A.J. C. M. uit Colijnsplaat. Vóór deze zaak hadden de BV I. B. en Zonen uit Kortgene en de Thoolse visser J. D. zich al voor illegaal vissen moeten verantwoorden. De zaak tegen de BV werd aangehouden, omdat de documentatie niet compleet was. D. liep een boete van tweeduizend gulden op, nadat de officier van justitie mr. J. van Marion een boete van vijf mille had geëist. Economisch politierechter mr. J. van 't Hof vond de bekendmakingen tijdens de derde zaak zó opzienbarend, dat hij de behandeling aanhield. Wanneer dit vissen in de verboden twaalfmijlszone opnieuw in een rechtszaak wordt behandeld staat nog niet vast.**

**Eerst wil het openbaar ministerie nadere inlichtingen over de 'verkleintruc' inwinnen bij het ministerie van Landbouw en Visserij.**

*Totdaar de Provinciale Zeeuwse Courant!*

x x x

Het is begrijpelijk, dat we met verlangen en nieuwsgierigheid uitzien, naar de nadere inlichtingen, die het ministerie eventueel bereid zou zijn aan de rechter te geven, hun eigen stelling hier tegenover, alsmede naar de uitspraak van de Ekonomische Politierechter in Middelburg. Dit zou inderdaad een voorgaande scheppen en meteen jurisprudentie vormen in latere te behandelen gevallen.

In feite komt het hier op neer, dat de overtreders, die in Nederland gevist hebben in de 12-mijlszone met meer dan 70 Brt met de boomkor op schol en tong, even min hiervoor wensen gestraft te worden, als diegenen die, waarschijnlijk in werkelijkheid over nog een grotere brutotonnage beschikken, maar dank zij de verkleintruc, dit straffeloos mogen en kunnen doen.

Waar het er voor ons bij dit alles om te doen is, is in hoofdzaak en alleen de bescherming van de 12-mijlszone tegen overbevissing, en we mogen zelfs zeggen tegen leegplundering. Deze bescherming is tweeledig. In de eerste plaats bescherming van de kleine en jonge vis, waaronder heel wat ondermaatse, die de kustzone in bepaalde perioden als kinderkamer gebruikt en bescherming van de kleine kustvisserij.

In dit verband had, onder meer onze vroegere Minister van Landbouw, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, nooit mogen toegeven dat de Brt-grens, die nog zou toegelaten worden om met de boomkor op schol en tong te vissen, in de 12-mijlszone opgetrokken werd tot 70 Brt, onder voorwendsel geen voldoende ruimte te hebben op een scheepje van 50 Brt voor het

**(Vervolg volgende blz.)**


*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 120 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 135 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.**

# VAN VOORDEN GROEP

**VAN VOORDEN** ZALTBOMMEL
**PROMAC** NEDERLAND
**VAN VOORDEN** PROP-REPARATIE
**HODI** ZALTBOMMEL



# Betrouwbaarheid staat voorop..!

Een programma van technisch hoogstaande produkten die door gespecialiseerde bedrijven binnen de Van Voorden Groep worden geleverd. Een maximum aan betrouwbaarheid door scherpe kwaliteitskontrole.

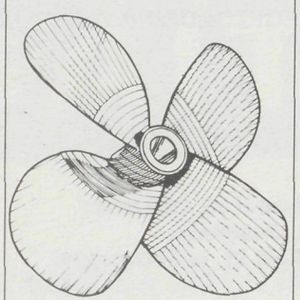
*Oog en oor voor uw wensen.*

Een goed georganiseerde service-dienst, die belangrijke schakel tussen uw eventuele problemen en onze bedrijven.

Want ondanks onze inspanningen om de beste voortstuwing, besturing, koeling, ijsmachines en gietwerk te vervaardigen, zonder service kan het niet. Dat is de zorg van de Van Voorden Groep. Een scherpe offerte voor produkten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen
de Rederij
„Seabird" pvba
van de
Z.121 „Barentszee"
behouden vaart
en goede
vangsten!

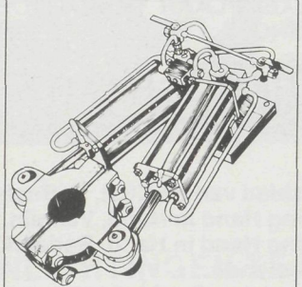
Vaste schroeven tot 4 m ø
Mangaanbrons en
nikkelaluminiumbrons



VORDAP

**Van Voorden Zaltbommel b.v.**
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

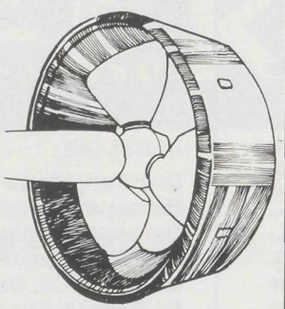
Hydraulische
stuurmachines uitgevoerd
in verschillende systemen.
Roermomenten van 0.5
ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

**Promac Nederland b.v.**
Schimminck, 1
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

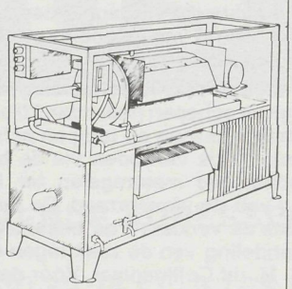
Straalbuizen en
straalbuisroeren voor zeer
effektieve rendements-
verbeteringen.



HODI

**Hodi Zaltbommel b.v.**
Oude Stationsweg 15
Tel.: 04180-2654
Postbus 67
5300 AD Zaltbommel
Telex 50140

Unieke scherfijsinstallaties
die zondermeer in het
gekoelde visruim kunnen
worden gemonteerd.
Kapaciteiten 600 kg tot 4500
kg/24 hr. Roestvrijstalen
konstruktie.



PROMAC

**Promac Nederland b.v.**
Schimminck, 1
Tel.: 04180-3855
Postbus 22
5300 AA Zaltbommel
Telex 50110

G&P 14-01-14

plaatsen van de nodige veiligheidsapparatuur. Het kind moest een naam hebben. De toenmalige Nederlandse minister (de heer Braks) is dan ingegaan op het gezannik van enkele op de loer liggende Nederlandse „meer dan 50 Brt" van het slag van de even voordien door de Belgische marine opgebrachte Nederlandse schipper Bout uit Kortgene. We nemen nog aan dat deze betrokkenen, wat de vaststelling van de brutotonnage op even minder dan 70 Brt betreft, hiervoor geen verkleiningstruc nodig hadden of gebruikt hadden, maar thans loopt het toch de spuigaten uit met, onder meer de speciale aanbiedingen voor de zogenaamde Eurokotter nog behorende tot de kleine kustvisserij met als afmetingen: lengte 24,50 m., breedte 6,35 m. (!) en holte 2,70 m. (!)

## WAT VERSTAAT MEN ONDER 300 PK-STERKTE?

Dat er anderzijds ook verwarring bestaat nopens hetgeen men dient te verstaan onder 300 Pk, hebben we ook reeds medegemaakt. Ondermeer toen nog maar eens een Nederlander opgebracht werd door onze Belgische marine omdat deze met een zogezegde, op 300 pk afgestelde motor aan het vissen was na meting bleek, dat het om heel wat meer pk ging. Nochtans bleek de betrokken schipper in het bezit te zijn van een certifikaat van afstelling op 300 Pk. door de motorenfabriek afgeleverd.

In verband met de verwarring die hier omtrent kan heersen, geven wij hieronder eveneens in bijlage de inhoud van een schrijven door de heer Jaak Vandemeulebroucke, Europees Parlementslid, gericht aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen, luidende als volgt:

**„Betreft definitie rempaardekracht:**

Terug grijpende naar de EEG-verordening Nr. 171/83 van de Raad, dd. 25/1/1983, verschenen in het Publikatieblad van de EEG op 27/1/83, lezen wij onder art. 14/3 „Vaartuigen van meer dan 70 Brt of 300 rempaardekracht, mogen het gebied binnen 12 mijl van de kusten van Ierland en het Verenigd Koninkrijk, van de kontinentale kusten van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Nederland, Frankrijk en van de Westkust van Denemarken tot de vuurtoren van Hirtshals, gemeten van de basislijn waar de territoriale wateren worden gemeten, niet met boomkorren op tong of schol vissen.

Kan de Commissie mij mededelen wat ze nu juist bedoelt met „schepen van 300 rempaardekracht"? Bedoelt men rempaardekracht uitgeoefend op de scheepsschroef, of bedoelt men totaal geïnstalleerd motorvermogen"?

Hierop verkreeg de heer Vandemeulebroucke, vanwege de EEG-commissaris voor de visserij, de heer Contogeorgis, het volgend antwoord:

„In artikel 14, lid 3, wordt de rempaardekracht bedoeld die door de scheepsmotor op de schroef of de schroeven wordt uitgeoefend. De Commissie deelt het geacht Parlementslid mede dat het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij, tijdens zijn zesde vergadering, een werkgroep heeft opgericht die de moeilijkheden in verband met de toepassing van dit artikel en de daarin vervatte bepalingen zal gaan bestuderen."

Maar wanneer zal dat geschieden en hoelang duurt het vooraleer een vast besluit genomen wordt?

Dit bewijst nogmaals, dat men toch nog één en ander zal wensen vast te leggen inzake PK en dit wel in verband met eventueel afgestelde motoren en of dubbele motoren van bv. elk 300 pk waarvan er, zo het vaartuig niet boven de 70 Br. Ton gaat, eventueel in de 12-mijlszone, slechts met één motor zou gevist worden. Of dit zal toegelaten worden en onder welke voorwaarden, zal dan maar door de werkgroep moeten vastgelegd worden.

## OVERTREDINGEN AAN DE LOPENDE BAND:

Behalve het ontduiken van art. 14 lid 3 van de verordening 171/83 door de thans genaamde verkleiningstruc om de Brt niet boven de 70 pk te laten uitgaan, ontleden we aan het vragenstellen door de heer Konings, oud Minister van Landbouw en Visserij, aan de huidige minister Braks in de tweede Nederlandse Kamer, **dat er ontelbare illegale visserijen ter zake gebeuren en dat de kans om de overtreders te pakken zeer miniem is.**

In dit verband haalde de hr. Konings onder meer „Visserijnieuws" aan, uitgave voor de Nederlandse visserij, als zou de kans om stropers in de 12-mijlszone te pakken, uiterst gering zijn en minder dan 1% zou bedragen van de overtredingen! Op basis van de vastgestelde overtredingen en de 99% die niet vastgesteld werden, zouden er in 1982 17 duizend illegale visserijen in de 12-mijlszone van Nederland plaats gegrepen hebben en tot 31 augustus 1983 reeds 11.000. Over een gans jaar zou dit eveneens tot 16.500 opklimmen! Tevens vroeg de hr. Konings of het juist was, dat de boetes voor de in overtreding genomen schippers zodanig waren, dat men aan het illegaal vissen nog over hield!

## TE NEMEN MAATREGELEN

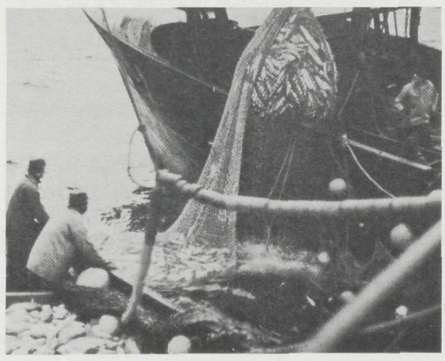
Dit alles toont duidelijk aan, dat er dringend dient opgetreden te worden om de illegale visserij te bannen en dit door een verbetering van het toezicht zowel op zee als in de lucht en door het opleggen van zware boetes, vooral aan de hervaller, die zelfs zouden kunnen gaan tot het in beslag nemen van het vaartuig voor een bepaalde tijd.

Dit is echter de repressieve kant en deze moet zeker gedubbeld worden door een preventief optreden, waaronder we onder meer vernoemen:

1) een duidelijke afspraak en het publiceren van vaste regelen voor het meten van de vaartuigen, waarbij wij in de eerste plaats de verkleiningstruc wensen geweerd te zien.

2) een duidelijke vaststelling van wat men onder 300 rempaardekracht verstaat, waarbij wij ook vragen dat een lans zou gebroken worden over afstellingen die men naderhand kan ongedaan maken en die zeer moeilijk te kontroleren vallen, vooral omdat het vaartuig zou voorkomen op de lijst van de vaartuigen die (op een bepaald ogenblik) in orde zouden bevonden zijn.

3) hetzelfde wat betreft de tweelingsmotoren met elk 300 rempaardekracht op de schroef of schroeven.



4) nagaan of men geen andere voorwaarden kan opleggen om tot de kleine kustvisserij gerekend te kunnen worden, onder meer door bv.:

a) een bepaalde opening van het net te bepalen waarboven niet mag gegaan worden, zoals indertijd de grote bokkentreilers die in de kustzone slechts met 2 maal 4 meter opening mochten vissen.

b) ofwel een bepaalde grendel op het te gebruiken vistuig te voorzien, zowel wat de omvang en/of zwaarte hiervan betreft. Hierdoor zouden dan de Eurokotters, die nu eenmaal gebouwd werden, niet uit de 12-mijlszone geweerd moeten worden, maar zouden omzeggens de kansen gelijk geschakeld worden. In dit laatste geval zou het voor de Eurokotters, die toch heel wat meer kosten hebben, al ware het maar voor kapitaaldelging, interesten op geleend kapitaal, zwaardere motor, meer apparatuur, enz., niet zo aanlokkend meer zijn om met een kleine steek te moeten gaan vissen.

We kunnen dus sluiten met er op te wijzen, dat het woord nu aan de Commissie is en ook wel aan de onderscheiden Nationale Visserijdiensten, en de adviserende biologen, die er toch in de eerste plaats zijn om de bescherming van de vis en ten slotte ook wel vanwege een sociale faktor, namelijk de bescherming van de plaatsgebonden kleine visserij die door kleinschaligheid kustgebonden is.

Maar zal men dit nog dit jaar halen?

# STAPPEN DOOR DE BELGISCHE OVERHEID

**Bij het ter perse gaan vernemen we, dat onze Belgische overheid bij de bevoegde EEG-instanties een verzoek heeft ingediend voor bijkomende bescherming van de 12-mijlszone. De door de Belgische regering voorgestelde maatregelen zijn dubbel toekomstgericht, namelijk voor de bescherming van de kustvis en hoofdzakelijk van de jonge vis die zich, onder meer in het voorseizoen hoofdzakelijk in de kustzone ophoudt, en tevens voor de bescherming van de kleine kustvisserij zelf.**

**De door België voorgestelde maatregelen zouden inhouden, dat nog slechts met bomen van 4 meter in de 12-mijlszone zou mogen gevist worden van 4 meter, hetgeen overeenkomt met een vissende breedte van 3,80 m. Dit voorstel zou gesteund zijn, zowel door Frankrijk, Groot-Brittannië als de Bondsrepubliek Duitsland, maar begrijpelijk op hevig verzet stuiten van Nederland. We zeggen begrijpelijk omdat Nederland straks met een ganse vloot middenslagschepen, die in het eng keurslijf van een kleine kustvisser gedokterd werden, klaar staat om de 12-mijlszone van de lidstaten van de Gemeenschap schoon te vegen en een leeggeplunderde kustzone achter te laten voor de kleinen. Met de invoering van 4-meter bomen is de pret voor de Euro- en andere getrukeerde kotters er natuurlijk van af en kunnen zij in dit geval niet veel méér presteren dan de kleine kustschepen.**

**In elk geval een maatregel die zich opdringt ter bescherming van de visstapels in het algemeen en van de schol (pladijs) en tong in het bijzonder.**

**Hopen we dat hier krachtdadig zal opgetreden worden. 't Is voor de kustvisserij van beide landen en voor de kweekzone van jonge vis van nog groter belang.**

**'t Wordt tijd dat de Hollandse arrogantie ingedijkt wordt, waardoor de eigen mensen uit de kustvisserij op een schandelijke manier gebroodroofd worden.**

# BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871
Tlx. 810.32

## AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.121 „BARENTSZEE" ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

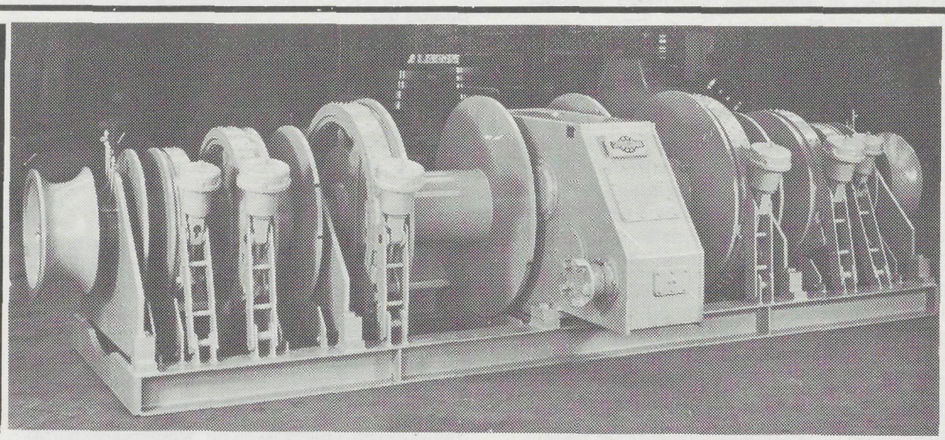
De „BARENTSZEE", jongste aanwinst in de vernieuwing van de Zeebrugse vloot, bezit naast vele andere twee opmerkelijke troeven:

1. Een krachtige „BRUSSELLE" 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 18 ton, aangedreven door een 120 pk elektromotor, en gelagerd op zelfinstellende kogel- en rollagers.
   Pneumatische afstandsbediening van hoofd- en hulptrommelremmen en friktiekoppelingen.
   Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.
   Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 28 mm.
2. Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE" van het bekende twee paralleel opgestelde drukcylinders type met stuurknuppel werkend op twee volledig gescheiden bedieningen met elektrisch gedreven hoofdpomp en separaat een diesel-gedreven hulppomp voor noodbediening of voor besturing in de haven.

**Met deze „BRUSSELLE" werktuigen, die de laatste technische snufjes bevatten, is een hoge graad van bedrijfszekerheid bereikt voor jarenlange voldoening.**

**„BRUSSELLE" HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT**

# BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



De 4-trommel vislier op de „Barentszee" is van het bekende merk „Brusselle" type 1.800-4 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaartuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te beoefenen, is deze vislier keurig ingebouwd samen met de elektrische motor en volledig vanuit de brug bediend bij middel van licht bestuurbare pneumatische kleppen. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 4 trommelremmen, waarbij in eenzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep „trommel vrij - trommel op rem" - „trommel ingeschakeld".

Deze techniek vindt zijn oorsprong op de grote lieren voor fabrieksschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend is dat tevens veelvoudig gebruik gemaakt werd van het inbrengen van hoofdaslageringen op kogel- en zelfinstellende rollagers waardoor heel wat pk's bespaard worden voor de aandrijfmotor.

Dit wordt ook duidelijk wanneer we de steekkaart van de lier inkijken.

- Trekt op 1e laag 21 ton aan 22 m. min. - komt tot stilstand bij 32 ton;
- Trekt op buitenste laag: 8 ton aan 60 m. min. - komt tot stilstand bij 12 ton;
- Trekt op gemiddelde laag maximaal 18 ton.
- Trommelkapaciteit op de hoofdtrommels: ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels ieder 70 m. kabel diam. 24 mm.

De elektrische aandrijving met elektromotor van 120 pk nominaal werd eveneens zodanig opgevat, om een soepele werking van de lier te waarborgen, met de nodige alarmmiddelen tegen overbelasting.

De elektro-hydraulische stuurinrichting eveneens van het merk Brusselle vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig opgestelde cilinders werkend op een zwenkjuk met rollen en anderzijds een elektrisch gedreven pompset, waarmede de besturing praktisch met één vinger kan gebeuren met daarnaast een diesel-gedreven pomp als hulpbediening voor het gemakkelijk manœuvreren in de haven. Overschakelen van hoofdpomp naar hulppomp kan onmiddellijk gebeuren vanaf het stuurhuis. Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor een grotere stuurveiligheid.

# VOORTVARENDHEID BIJ BESCHULDIGINGEN OVER ZIEKTEKIEMENDRAGENDE NOORSE GARNAAL. ONVERANTWOORDE HOUDING VAN DE MEDIA

Opnieuw wordt een tak van de visserij aangevallen en reeds openlijk in beschuldiging gesteld, terwijl het, tot op vandaag nog altijd niet vaststaat, wie de werkelijke schuldige is.

Het is inderdaad niet de eerste maal dat de visserij onrechtvaardig behandeld, ja zelfs belaagd wordt.

Hierbij zetten de gesproken media en de geschreven pers hun beste beentje voor om zoveel mogelijk sensatie te spuwen en beschuldigingen te uiten, terwijl in feite nog niemand weet, waaraan de dodelijke ongevallen in het Nederlandse rusthuis „Tolsteen" te wijten zijn.

Het zijn terug inspecteurs Tael en Mol van het Nederlands Rijksinstituut voor Voedselonderzoek die de strijdbijl hebben opgegraven tegen de garnaal. Het zijn dezelfde heren die, onder meer afgewezen werden wanneer zij de thuispellerij van garnaal in Nederland wensten af te schaffen en we mogen bijna zeggen dat zij van dan af, alles wat garnaal is,met een kwaad oog bekijken.

Moesten deze heerschappen door de vis- en garnaalgroothandel voor hun bewoordingen aan de pers gerechtelijk ter verantwoording worden geroepen, dan zouden zij misschien de zaak wat verstandiger bekijken.

Om terug te komen tot de feiten, zijn in het rusthuis Tolsteen in het Nederlandse Utrecht, een dertiental mensen aan een infectie, die een kwaadaardige dysenterie heeft veroorzaakt, gestorven.

Daar deze mensen met oudejaarsavond Noorse garnaal genuttigd hebben, lag het voor de hand dat men het nuttigen hiervan onder zware verdenking zou stellen. De Noorse garnaal zou besmet geweest zijn door een ziektekiem de zogenaamde „Shigella" die de dodelijke buikloop heeft veroorzaakt.

Verscheidene andere mensen in het rusthuis zouden nog ziek zijn. De betrokken Noorse garnaal zou deel uitgemaakt hebben van een partij die van uit Bangladesh zou komen. Inderdaad is het wel opvallend, dat men de tropische grote steurgarnaal die vooral in de wateren van de Indische Oceaan en ook wel langs de Afrikaanse kusten gevangen wordt, de naam medegeeft van „Noorse garnaal". Daar zal Noorwegen in het algemeen en de Noorse visserij in het bijzonder ook wel, in dit geval, niet mede gediend zijn.

## TEGENSTELLINGEN

In gans deze onverkwikkelijke en natuurlijk zeer spijtige zaak zijn er toch bepaalde feiten die de onderzoekers moeten aansporen tot grote voorzichtigheid.

We zijn dan overtuigd dat de ruchtbaarheid en het ten laste leggen van de doodsoorzaken op het nuttigen van de Noorse garnaal, niet zo direkt van de onderzoekers en dokters uitgegaan zijn, dan wel van het personeel en de andere kostgangers.

Inderdaad heeft men een onderzoek ondernomen op de resterende twee kg. garnaal in het rusthuis en deze kiemvrij bevonden wat de Shigella-bacterie betreft, namelijk de bacterie die overdadig teruggevonden werd in de uitwerpselen van de gestorven ouderlingen.

Wij zelf stellen ons daarbij een andere vraag, namelijk hoe het komt, gezien de enkele kilogrammen Noorse garnaal, die zich het rusthuis aangeschaft heeft, deel uitmaakte van een veel grotere partij zelfde garnaal voortkomende van dezelfde plaats en leverancier en op dezelfde manier in Bangladesh behandeld, elders dan ook geen aanleiding gegeven heeft tot ziekten, zonder te spreken van dodelijke gevallen?

Als we verder ons licht trachten op te steken bij de officiële instanties, die het eerst op de hoogte zouden moeten zijn, dan staan we eerder verbaasd over de terughoudendheid van deze diensten en over het zich onthouden van definitieve uitspraken.

We mogen jammer genoeg niet hetzelfde zeggen van de gesproken en geschreven pers en van de kijkkast die allen waarschijnlijk de wetenschap in pacht hebben en bij herhaling aangegeven hebben, dat de doodsoorzaak in het nuttigen van de Noorse garnaal ligt.

Dit bestempelen we niet alleen als voortvarend, **maar als onverantwoord**. Wij zelf wensen niet vooruit te lopen wat de oorzaak van de dodelijke ongevallen in het rusthuis is, en zijn hiertoe trouwens niet bevoegd, noch in de één noch in de andere richting. Maar bepaalde vragen mogen wij ons toch stellen zoals we hierboven deden.

Toch lezen we in bepaalde kranten onder meer het volgende: „**Als** uit het onderzoek van de gezondheidsinstanties in Nederland **BLIJKT** dat de Noorse garnaal **INDERDAAD** de oorzaak is van de besmetting (!) dan zal er **WAARSCHIJNLIJK** een permanent verbod op de handel in dit soort garnaal komen.

Verder nog dat de import van Noorse garnaal formeel (officieel) niet stopgezet is, maar feitelijk wel. Dit laatste beduidt natuurlijk dat de gestichte paniek onder de verbruikers van Noorse garnaal intussen dergelijke omvang genomen heeft, dat zelfs zonder officieel verbod op invoer, deze invoer zeker zal stil vallen omdat niemand het nog zal wagen deze garnaal aan te kopen.

En hier komen we dan op het zeer delikate terrein van de invoerders, verdelers (groothandel) en de detailhandel, die het kind van de rekening zullen worden.

## GROTE SCHADEN VOOR HET BEDRIJF

Het is nu reeds duidelijk, zelfs indien naderhand bewezen wordt dat de Noorse garnaal er voor niets tussen zit, want het zou hier om een gewoon geval van dodelijke dysenterie gaan, een soort epedimie die nog al eens voorkomt en waar de ouderlingen die met een verzwakte konstitutie opgescheept zitten, gemakkelijk het slachtoffer van worden, dat intussen het betrokken bedrijf met enorme verliezen zit.

Volgens het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visprodukten, is de schade voor het betrokken bedrijf nog niet te becijferen, vooral vanwege de geweldige omvang. Ook produkten die rechtstreeks niets met Noorse garnaal te zien of gemeens hebben, zoals andere schaal- en weekdieren en zelfs visprodukten in het algemeen, krijgen door de op sensatie beluste voortvarende beschuldigingen van de gelezen en gesproken media, een zeer slechte pers bij de bevolking in het algemeen en bij de normale verbruikers in het bijzonder.

De vraag stelt zich ook, mocht het blijken dat de Noorse garnaal met de besmettingszaak in het Rusthuis Tolsteen in het Nederlandse Utrecht, niets te zien heeft, wie dan zijn verantwoordelijkheid zal opnemen voor de gevoerde hetze en wie de onmetelijke schaden zal betalen.

We menen zelfs te weten dat men in betrokken bedrijfstak, mocht het al blijken dat de zaak uit de hand is gelopen in **een beginstadium een klacht tegen onbekenden in te dienen, waardoor het gerecht verplicht wordt op te treden en een onderzoek naar deze onbekenden in te stellen.**

Inderdaad gaat het bij de kleinhandel slechts om enkele kilogram, maar voor de verdelers gaat het om duizenden kilo's en voor de invoerder en de verwerkende bedrijven gaat het om kapitalen, want deze bedrijven zitten terzelfdertijd met geannuleerde en geweigerde bestellingen. En toch moeten zij hun talrijke werknemers blijven betalen.

Het is de eerste maal niet dat we op de onverantwoordelijke houding van de media gewezen hebben, waardoor de zaak buitengewone verhoudingen aanneemt. En het is ook niet de eerste maal, dat men naderhand een vergissing heeft moeten vaststellen, maar dan doet men alsof de neus bloedt.

We hebben dit indertijd medegemaakt met de kwikaffaire, waarna overduidelijk is gebleven, dat dit gehalte in de vis zo miniem en normaal is, dat het absoluut geen gevaar kan betekenen voor het verbruik en zelfs voor een veelvuldig verbruik. We hebben dit ook al eens meegemaakt wat de mosselen betreft, en telkens is men terug in zijn schelp moeten kruipen, natuurlijk niet zonder onnoemelijke schade aan het betrokken bedrijf veroorzaakt te hebben.

## GRENZEN VOOR IN- EN UITVOER GESLOTEN

Ondertussen vernemen we, dat uit voorbehoed een voorlopige maatregel getroffen werd door Frankrijk, de Bondsrepubliek Duitsland en Ne-

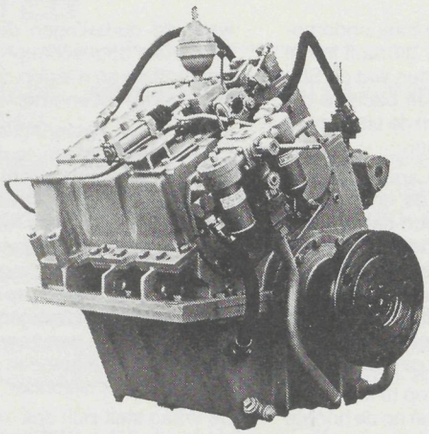
**(Vervolg volgende blz.)**

# MASSON

PONT-A-MOUSSON

## KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.
Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellendam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaat, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene, MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.
Deze betrouwbaarheid, in kombinatie met de zekerheid van een uitgebreide onderdelen-voorraad en een doeltreffend werkende service-organisatie hebben er toe geleid dat inmiddels ook voor de Z.284, Z.39, Z.126, Z.319, Z.571 en Z.44 een MASSON keerkoppeling werd gekozen.

**VAN STIGT BV**
avelingen west 30 - gorinchem
telefoon (01830) 31635-32916

in België: (091) 261224

# MITSUBISHI DIESELMOTOREN

De Machinefabriek
en de Dokmij
PADMOS
wensen rederij en
bemanning
van de Z.121
„Barentszee"
behouden vaart
en rijke vangsten.




**MHI SAMOFA DIESEL BV**
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

Postbus 20
3840 AA HARDERWIJK HOLLAND
TELEFOON 03410 - 13041
TELEX 47330 SMOFA NL

MACHINEFABRIEK PADMOS B.V. HOLLAND

**PADMOS** MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN Z.W.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RUIM 50 JAAR ERVARING

Deltahaven 18, 3251 LC STELLENDAM-HOLLAND — Postbus 23, 3250 AA — Tel.: 01879-1766, 1792 Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA BRUINISSE-HOLLAND — Postbus 1, 4310 AA — Tel. 01113-1551, 1488

***zuinig en betrouwbaar***

derland om de grenzen voor alle invoer en uitvoer van **ALLE** schaaldieren, van welke oorsprong ook, te sluiten.

De waren worden dan aan de grens in karataine geplaatst en bewaard in koelhuizen op kosten van de invoerder.

Als gevolg hiervan vernamen we eveneens, zo deze toestand blijft aanslepen, dat in bepaalde verwerkingsbedrijven tot tijdelijke werkloosheid zal moeten overgegaan worden wegens technische en/of economische redenen.

Belachelijker kan het niet en hier komt eens te meer de rotheid van de administratie naar voren, waar men voor alles veel tijd nodig heeft.

## HET BEDRIJF AAN HET WOORD:

Het verwondert het bedrijf anderzijds ten zeerste, dat sedert dertig jaar de import van Noorse garnaal feilloos gebeurde zonder incidenten noch ongevallen in het bedrijf noch in de verdeelsector en de handel, en zonder dat er zich ooit infecties voordeden.

Dat dit nu zou gebeuren, terwijl in al die jaren de maatregelen ter beveiliging van infectiehaarden en ter bevordering van de hygiëne, zowel in de bedrijven als in de verdelingssektor gevoelig opgedreven werden, roept toch wel vraagtekens op.

Het is voor het bedrijf in de eerste plaats dan ook moeilijk te begrijpen, dat dit nu plots uit de hand zou gelopen zijn. Voorzichtigheid is dan ook geboden met wat in het rusthuis is gebeurd, want tot nog toe werd nog altijd **NIET FORMEEL** bevestigd, dat het nuttigen van de **Noorse garnaal** de oorzaak van de infectie zou zijn.

Het bedrijf stelt zich verder ook de vraag of er met de kerst- en nieuwjaarsfeesten ook geen andere eetwaren genuttigd werden?

Werden al deze produkten eveneens op hun bacteriologische zuiverheid getest? Of is men *met het gekende vooroordeel voor de schaal*- en weekdieren en voor de visprodukten te hard van stapel gelopen en waarvan **we de voortvarendheid en vooringenomenheid** van bepaalde inspekteurs behorende tot de Nederlandse Wareninspectie van het distrikt Utrecht kennen.

Dat we voor bepaalde pers toch ook graag wel een uitzondering maken, blijkt onder meer uit de kop van een artikel verschenen in het Nieuwsblad van 18.1.84 en luidende: „Zijn garnalen doders of was het buikgriep?". Hierop inhakende is het inderdaad de periode van de regelmatig terugkerende buik- en/of Spaanse griep waarmede de bevolking elk jaar heeft af te rekenen.

Is het dan ook misschien toevallig, dat dergelijk griepepidimie zich in het betrokken rusthuis heeft gemanifesteerd op een ogenblik dat men Noorse garnaal heeft genuttigd? Of heeft men in het betrokken tehuis de Noorse garnaal voor nuttiging bestemd misschien te lang onverzorgd laten liggen?

En worden buiten het rusthuis, de eventuele zelfde gevallen van buikgriep bij toevallige gebruikers van Noorse garnaal ook niet gemakkelijkheidshalve in de schoenen van dit produkt geschoven?

## DE INVOER VAN NOORSE GARNAAL IN BELGIE IN 1982

Ten titel van inlichting geven we hieronder de tabel weer van de ingevoerde Noorse garnaal in België in 1982. De invoer hiervan gebeurt reeds sinds dertig jaar en, minstens wat België betreft, heeft zich nog nooit een vergiftigingsgeval voorgedaan.

## INVOER NOORSE GARNAAL IN 1982

### A. NIET GEPELDE

| HERKOMST | IN TON | IN MILJOENEN |
|---|---|---|
| Bangladesh | 682 | 232 |
| India | 375 | 80 |
| Pakistan | 297 | 51 |
| Ceylon | 116 | 42 |
| Gambia | 92 | 20 |
| Nederland | 935 | 178 |
| | 3.565 ton | 347 miljoen |

### B. GEPELDE

| HERKOMST | IN TON | IN MILJOENEN |
|---|---|---|
| Maleisie | 753 | 118 |
| Thaïland | 347 | 48 |
| Ceylon | 123 | 32 |
| Thaïwan | 35 | 8 |
| Nederland | 3.020 | 905 |
| | 5.097 ton | 1.380 miljoen |

## VELE ONZEKERHEDEN OVER AL OF NIET BESMETTE NOORSE GARNAAL

**LAATSTE BERICHTEN BIJ HET TER PERSE GAAN!**

Het is verbazend hoe de onzekerheid blijft over het al of niet besmet zijn van partijen Noorse garnaal. Als we de media nagaan, dan vinden we nergens een mededeling of bekendmaking met een positieve zekerheid. Een Nederlands dagblad dat titelt „Garnalen vrijwel zeker oorzaak van besmetting", ziet zich dan weer verplicht onder dezelfde kop te schrijven: „Hoewel pas tegen het einde van deze week **PRECIES** zal bekend zijn **OF** Noorse garnalen (vermoedelijk **uit Bangladesh)** de gevaarlijke Shigellabacteria moeten hebben overgebracht".

En verder: „De overheid **ADVISEERDE** zaterdag al **VOORLOPIG** geen „Noorse" meer te eten".

Dus toch geen verbod op bewuste zaterdag, hetgeen duidelijk ook de onzekerheid in overheidskringen aangeeft.

We lezen eveneens: „Mevrouw Leenvaart, arts Volksgezondheid van GG en GD in Amsterdam, weet dat van drie dysenteriepatiënten, twee in elk geval garnalen hebben gegeten".

Aan een ander Nederlands dagblad ontlenen we dat het R.I.V., het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid veel monsters genomen heeft voor steekproeven, maar dat deze niet afkomstig zijn van een besmette partij.

Anders uitgedrukt, zou men eveneens hebben kunnen schrijven dat, veel steekproeven werden genomen maar geen besmetting werd gevonden. Zoals het hoger geschreven wordt, aanvaardt men dat de steekproeven niet gebeurden bij besmette partijen, dat wil zeggen dat er besmette partijen zouden zijn.

Dit is allemaal zo dubbelzinnig en onaanvaardbaar te noemen, gevolg van een ongehoorde lichtzinnigheid van pers en verantwoordelijken van het Rijksinsinstituut, die liever hun handen in de onschuld wassen dan ernstig te onderzoeken en verantwoordelijkheid te nemen.

In nog een ander Nederlands dagblad lezen we: „In Hoofddorp heeft de Geneeskundige- en Gezondheidsdienst van de gemeente Haarlemmermeer één geval kunnen ontdekken waar **MOGELIJK** sprake is van vergiftiging. Volgens directeur Nijessen van de G.G.D. **LIJKEN** de verschijnselen van deze patient op die van de voedselvergiftiging door besmette garnalen. **MAAR HET KAN OOK NIET HET GEVAL ZIJN!!!**".

En nog verder: „In Haarlem en omstreken zijn volgens de Haarlemse Geneeskundige- en Gezondheidsdienst, geen **BEWEZEN** gevallen van voedselvergiftiging door garnalen bekend".

Men wacht dan in het betrokken bedrijf nog altijd op **POSITIEF BEWIJS**, terwijl er anderzijds door het gekend feit van massapsychologie, het duidelijk is dat mensen zich plots eveneens buikloopachtig kunnen of zullen gevoelen en die waarschijnlijk ook wel ergens met Kerstdag of nieuwjaar (wie niet?) garnalen zullen gegeten hebben. We herhalen dat we op niets wensen vooruit te lopen, maar eisen toch wat meer ernst en klaarheid. Eén zaak is intussen onoverkomelijk, namelijk de kolossale schaden die het bedrijf opgelopen heeft, en nog lang in de toekomst zal oplopen vooraleer het geschokt vertrouwen bij de verbruiker terug zal hersteld zijn.

## HOOGWATERBOEKJE 1984

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijen 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. + 22 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

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

MACHINEFABRIEK **A. Th. VAN TOL B.V.**

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN




REPARATIE MONTAGE ONDERHOUD SERVICE

en dat
24 uur per dag...

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

# NIEUWE VOORUITZICHTEN VOOR BRUGGE ZEE- EN VISSERIJHAVEN

## Waar blijft Oostende op toeristisch vlak en havenbelangen hangen?

## Het belang van de R.M.T.

Het is onze lezers bekend dat men te Brugge niet blijft slapen, waar het de haven aanbelangt *en ook niet de verdere ontplooiïng* van de stad als toeristisch oord.

In ons kerstnummer hadden we de gelegenheid een artikel te publiceren van Schepen Leys omtrent zijn vooruitzichten voor de verdere uitbreiding van de vissershaven.

Plannen en beschrijvingen omtrent een gemaakte studie, na bezoek aan vreemde havens, zijn reeds werkelijkheid.

Nu is het nog een kwestie van financiën. En die komen er zowel van staatswege als anders.

Daarenboven heeft Zeebrugge haven het groot *voordeel door een privé maatschappij der Brug*se Zeevaartinstellingen beheerd en geleid te worden, zodat men hier veel politieke bluffers kan weren.

### NIEUW OVERSLAGBEDRIJF VAN START IN DE ACHTERHAVEN BRUGGE

Ook hier wordt van elke gelegenheid gebruik gemaakt om de gronden tussen Brugge en Zeebrugge zeehaven te nutte te maken of te industrialiseren.

Per 16 augustus jl. startte de N.V. Seaport Traffic met «Stevedoring» bedrijvigheden in de Brugse achterhaven. Er werden twee loodsen met een oppervlakte van circa 6.000 $m^2$ in huur genomen. Gehoopt wordt aldus wat nieuw leven in de achterhaven van Brugge te blazen. Het nieuwe bedrijf heeft grootse plannen in de onmiddellijke toekomst en eveneens op termijn. Rechtstreeks transshipment alsmede overslag in magazijn zullen met de modernste technieken worden uitgevoerd.

Naast de specifieke laad- & losoperaties is het *nieuwe bedrijf ook* actief inzake Agency – «bevrachtingen» en alle aanverwante bedrijvigheden die rechtstreeks of onrechtstreeks met trafieken via zeevaart of binnenvaart via rivieren en kanalen te maken hebben.

Indien de activiteiten vooral zullen toegespitst worden op alle verhandelingen van bulkgoederen, kunnen uiteraard alle goederen bewerkt worden. Alle nevenbehandelingen van bulkgoederen zoals opzakken & palettiseren behoren tot de mogelijkheid. Immers vanaf de maand februari 1984 zal een opzakkingsmachine operationeel worden.

De nieuwe maatschappij heeft kantoren in Brugge en Zeebrugge en beschikt tevens over een agentschap in Antwerpen.

Het contactadres van de nieuwe firma is gevestigd te Brugge, ter Sasplein, Nr. 8 en de beheerder-zaakvoerder is de heer John Minne te bereiken op telefoonnummer 050/337602 - Telex 81256 SEAMIN.

### DE R.M.T. EN DE OOSTENDSE ACHTERHAVEN?

Al wie de Oostendse haven en zijn mogelijkheden in de achterhaven kent, staat ondertussen versteld van de grote praktisch ongebruikte en vaagliggende oppervlakte terreinen welke het kanaal Oostende-Brugge kent, waar vooral het gedeelte aan de overzijde van Ostend Stores en Union Chimique, gelegen volledig als nog praktisch braakliggend landbouwgrond gebruikt wordt, waar echter geen vee noch landbouwprodukten worden op gedijt.

Alleen de werven Beliard Murdoch zijn in een verre achterhoek als een inplanting in de „brousse" te bekijken.

Of die Oostendse scheepswerf nog uitsluitend gericht op de bouw van zeemachtschepen in polyester, veel aarde aan de dijk zal brengen en deze omgeving nuttig gebruikt zal blijven worden, valt op het ogenblik grotelijks te betwijfelen daar we de miljarden hieraan besteed als in 't water gegooid achten.

Bij onze Oostendse verantwoordelijken van heden spreekt men zoals overal veel van moderniseren van het oud stadsgedeelte en de huidige schepen, architekt Christiaans, heeft weliswaar mooie plannen, maar plannen om vooral aan werkverschaffing te doen door Oostende als toeristisch oord en voor vrachtvervoer snel uit te breiden, bestaan er niet en nog veel minder de realisatie er van. Het Oostends beheer is een dorp en blijft een dorpspolitiek voeren.

Men heeft te Oostende de ziekte van het klasseren van de oude watertoren, van hier en daar een villa of een oud huisje, goed voor afbraak, het klasseren van ons zeestation, enz.

Maar wat brengt dat allemaal van moderne toeristische en handelsbeweging op? Of wil men de oeroude stad Brugge na-apen?

Nochtans is het van een volledige modernisering van het hotelbedrijf en adapteren van de mogelijkheden van de R.M.T. en de visserij, dat Oostende het moet hebben. Maar daar schijnt men op het Oostendse stadsbestuur blind voor te blijven.

Het is een feit dat de Oostendse Maritieme Diensten met Dover-Folkestone en Londen tot de snelste en meest moderne van Europa behoren. De economische betrekkingen inzake vrachtvervoer breiden zich snel uit.

De huidige plaatselijke leiders van ons Ministerie van Verkeerswezen hebben in de laatste jaren niettegenstaande tegenkanting reuzenwerk verricht en zouden het nog veel beter aankunnen moesten ze over meer stationeringsruimte en medewerking beschikken.

Nu zitten ze gekneld tussen een oud station, dat men daarenboven geklasseerd heeft in plaats van het op te doeken, alsof dit een grote toeristische aantrekkelijkheid is of wordt.

**(Vervolg volgende blz.)**

Belachelijker kan het niet om enkele verlichte geesten tot genoegen te zijn.

Het plan om het station achter en zijlings van de huidige twee bruggen te brengen, was te praktisch, te vooruitstrevend en men zou dat schoon (?) gebouw moeten doen verdwijnen.

Het inrichten van de twee voetbalterreinen van het K.V.G.O. als grote parkeerplaatsen voor vrachtvervoer met een baan onder de brug daarheen leidend van de Oostende-Doverlijn, was te praktisch, want daarvoor zouden enkele bomen moeten verdwijnen.

Het moest daarenboven gekelderd worden om een privé-kliniek voor een appel en een ei met de medeplichtigheid van de huidige coalitiepartners gronden te verkopen, in plaats van deze prachtige en nuttige vlakte te kunnen voorzien voor parkering en containervervoer met tegen de brug een nieuw station. De syndikaten zijn ook hier gekant tegen de modernisering van de Oostende-Doverlijn, wat nochtans zeer noodzakelijk is om zaken rendabel te maken.

Maar had het A.C.V. met het oog op meer werkverschaffing niet beter gedacht aan het scheppen van mogelijkheden in dat opzicht in plaats van eigen politiek gekonkel voor een kliniek, die eerst en vooral daar op zijn plaats niet is gebouwd en vervolgens haar uitbreiding langs het K.V.G.O.-plein kant Gouwelozestraat, gemakkelijk kon voltrekken.

Ondertussen ligt ook aan de achterhaven langs de westzijde van Bredene tussen het kanaal en de oude Brugse baan een enorme oppervlakte landbouwgrond praktisch onnuttig als stort of niet gebruikt, en heeft men alleen aan bekrompen politieke eisen en zaakjes doen, de verdere uitbouw van onze Oostende-Doverlijn versmacht of in elk geval fel bemoeilijkt.

Ondertussen spreekt en schrijft men in alle talen dat de Oostendse begroting voor het eerst in evenwicht is, alsof er een mirakel is gebeurd.

Dit is niet zo'n kunststukje voor wie weet wat we aan belastingen moeten meer betalen en wie weet dat Oostende 20 jaar op zijn lauweren heeft geleefd. Want ook de enkele franken goedkoper maken van te dure vuilbakken, is een formidabele stoot!

Oostende is een provinciestadje maar geen „Koningin der badsteden", waar het beheer er ver van voorbeeldig is geweest en zal blijven, zo men het roer niet radikaal omgooit en zich verder bezig houdt met bekrompen politieke gedachten zoals nu nog.

## EN DE VISSERIJ?

Hetzelfde geldt de visserij, waarvan de vissershaven zelfs 50 jaar geleden tot de meest praktische van Europa was uitgebouwd, maar ondertussen vooral na de oorlog aan zijn lot werd overgelaten en men zelf van E.E.G.-mogelijkheden nooit gebruik heeft gemaakt of zal maken om ook hier een modernisering door te drijven en men dank zij gekonkel niet alleen van de vissershaven een slijkpoel heeft gemaakt, maar waar dank zij hetzelfde gekonkel een baggermaatschappij aan een spotprijs het tweede dok te gebruiken kreeg en scheepswerven op de huidig gelegen plaatsen mogen voortsukkelen zonder ooit aan veel modernisering en veel plaats voor herstel en bouw van yachten en vissersvaartuigen te mogen denken.

Het volstaat niet voor de huidige gemeentelijke leiders aan dorpspolitiek te doen, wil men van Oostende voor toerisme, vrachtvervoer en visserij iets behoorlijks doen.

Dat men een lesje neme aan Brugge, want straks zal niet alleen Zeebrugge dank zij de N.V. Brugse Zeevaartinrichtingen, behoren tot een der best ingerichte havens van ons land, maar ook als vissershaven en het containervervoer Oostende de loef afsteken.

Dit alles geven we ter overweging aan een gemeente-overheid die best doet nu niet te veel aan kletspraat te doen, alsof ze met de begroting in evenwicht te brengen een wonder hebben verricht ten voordele van de belastingbetaler, na gedurende 20 jaar ook voor het grootste gedeelte mede beheerd te hebben en dus ook schuldig te zijn geweest aan een onaanvaardbare triestige leiding welke van Oostende een dorp, maar geen internationaal vakantie- en verkeersoord hebben gemaakt.

*P. VANDENBERGHE.*

# BASISLONEN VOOR DE ONGEVALLENVERZEKERING IN DE ZEEVISSERIJ VOOR 1984

Zoals ieder jaar werd ook nu weer gevraagd aan het Technisch Comité voor de Zeevisserij van het Fonds voor Arbeidsongevallen (F.A.O.) daarover een advies te geven.

Dit Comité vergaderde op 28 december onder voorzitterschap van Ere-Volksvertegenwoordiger Dries Claeys.

Sedert jaren is dit een twistpunt tussen werkgevers en werknemers. Deze laatsten vragen dat de werkelijk uitbetaalde lonen als basis zouden dienen voor de ongevallenvergoeding; de werkgevers vragen dan lagere basislonen om de kosten aan de reders te sparen. Dit kan echter als gevolg hebben, als er bijvoorbeeld een **dodelijk** slachtoffer is, de weduwe en de wezen een veel te lage vergoeding zullen krijgen omdat die vergoeding berekend wordt in een percentage van dit te laag gezette basisloon.

Nu werd door de diensten in Brussel opnieuw een voorstel gedaan: ofwel de wettelijke basislonen van 1983 verhoogd met de index van 6,12% zonder meer, ofwel een reeks basislonen die, in opvolging van vroegere beslissingen, de basislonen opnieuw een stap dichter bij de werkelijk uitbetaalde lonen zou brengen.

Er zou daarover opnieuw een discussie hebben plaats gehad die de vertegenwoordigers van de Reders en van de vissers lijnrecht tegenover elkaar zouden stellen.

Gelukkig zou de voorzitter van de vergadering ering geslaagd zijn om nu daarover toch eindelijk eens een gemeenschappelijk en eensgezind standpunt in te nemen.

Schepen met meer dan 400 p.k. een inhaalmanoeuver voor te stellen waardoor deze lonen in drie jaar aan het wettelijk maximum zouden komen van 731.370 fr. per jaar.

Daarvoor zou men u in 1984 voor die matrozen het jaarloon bepalen op 668.457 fr. en in 1985 en 1986 opnieuw een stap gaan.

Voor alle andere kategorieën wordt gunstig advies gegeven om de basislonen van 1983 te verhogen met de index, zijnde: 6,12 %

Wij kunnen ons verheugen in de vaststelling dat Reders- en Vissersvertegenwoordigers in dit Technisch Comité tot volledige overeenstemming gekomen zijn en dat in dit nieuwe jaar ook op menig ander gebied dergelijke eenstemmigheid kan bereikt worden om aldus de Zeevisserij in haar toekomst te bevorderen.

Nu moet evenwel de Beheerraad in Brussel en de Minister die voorstellen nog aanvaarden en wettelijk bekrachtigen.

(Medegedeeld)

# BELGISCHE SCHIPPER VEROORDEELD IN GROOT-BRITTANNIE

Verleden week gaven we bericht over het opbrengen van het vaartuig Z.196 door de Britse marine naar Dover, wegens vissen met te kleine netmaaswijdte. Het vaartuig werd toen vrij gegeven na het bezorgen van een waarborg, waarna de schipper terug ter visserij kon gaan.

Hij verkocht ondertussen reeds in de Oostendse afslag. Thans bereikt ons het bericht, dat de rechtbank te Dover de schipper van de betrokken treiler „Jan van Gent" veroordeeld heeft tot duizend pond boete (80 duizend fr.). Zoals we reeds in onze vorige uitgave mededeelden, kon de schipper van de te verwachten verzachtende omstandigheden genieten omdat het nog maar zijn eerste reis was als schipper.

Naar we vernamen, is deze veroordeling van de rederij Noordvisserij n.v. tevens de eerste veroordeling van het nieuwe jaar van een schipper wegens illegale visserij. Een spijtige en treurige primeur voor de betrokken schipper en rederij. Hier stelt men ook vast dat de Engelse rechtbanken niet zoveel tijd nodig hebben om vonnissen te vellen dan bij ons.

# OOSTENDE-DOVER

**Voor de week van 22.1 tot 28.1.84**

**SCHEPEN**

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:**
- Dagelijks te 06.00 u. behalve op 22 en 18.1.84 u.
- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :**
- Dagelijks te 00.08 u., behalve op 22 en 23.1.84
- Dagelijks te 18.00 en te 23.30 u., behalve op 28.1.84
- Op 25 en 26.1.84 bijk. afv. te 11.30 u.
- Dagelijks te 20.00 u.

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :**
- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

**Afvaarten uit Dover Western Docks:**
- Dagelijks te 11.40, 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 22.1.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 22.1 en 28.1.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 22 en 23.1.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 28.1.84
- Op 25 en 26.1.84 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.

# 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

---

**VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?**

**Voor inlichtingen en formaliteiten : Beroepsvereniging**

# HAND IN HAND

**ZEEBRUGGE**

**✆ (050) 54 41 17 – 54 41 92**

– volledig en deskundig advies en bijstand –

---

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**

---

**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**

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Aanhoudend slecht weer waardoor de visaanvoer beneden alles bleef. Zelfs de twee IJslandse vangsten hadden weinig om het lijf en bevatten slechts een 550 bennen in totaal. Meest rode zeebaars waarvoor tot 75 fr. het kg betaald werd. Ook alle andere IJslandse soorten waren peperduur waardoor de O.318 toch nog aan 1,2 miljoen geraakte met een goeie 300 bennen.

Van het kanaal kregen we één kleine vangst. Ook deze bracht meer op dan verwacht, dit dank zij de erg hoge visprijzen. Voor middenslag heek werd tot 185 fr. betaald, staartvis noteerde tussen 200 en 430 fr. en tarbot werd verkocht tussen 250 en 600 fr. het kg. De tongen blijven op hetzelfde prijspeil van de voorgaande weken. Lappen rond de 270 fr., grote rond de 300 fr., drie kwartsortering tot 330 fr., bloktong rond de 330 fr. en voor/kleine rond de 280 fr. Kleine tong kreeg 235 fr. en slips 220 fr. Er zijn dus verschillende vissoorten die momenteel stukken duurder zijn dan die tongen. Neem rog waarvoor ongekuist tot 116 fr. betaald werd, de gul die met kop tot 130 fr. haalde, kabeljauw die tussen 135 en 140 fr. verkocht werd. Rode knorhaan waarvoor ook al ruim 120 fr. gegeven werd. De Westschepen die in hoofdzaak voor gul en wijting zorgden, ook al weer in zeer beperkte mate en na erg korte reisjes, deden het niet te slecht en geraakten toch nog aan een redelijk resultaat. De gemiddelde prijs per ben lag inderdaad rond de 3500 fr. Grote wijting tussen 3900 en 4450 fr. en kleine sortering van 2990 naar 3400 fr. de ben zijn wel uitzonderlijk voor het ogenblik.

Met dergelijk weer is het zeer de vraag wat we volgende week op de markt krijgen. De meeste schepen moeten herhaaldelijk de visserij onderbreken en gaan schuilen in Engelse havens. Ook de te verwachten IJslanders hadden met veel slecht weer af te rekenen.

Voor de haringvissers was er tijdens de voorbije week helemaal niets te verdienen. Er kon zelfs niet uitgevaren worden. De kustvisserij kreeg van hetzelfde laken een broek en moest werkloos aan de kaai blijven. Al is het dan zo dat elk jaar in deze periode veel moet geschuild worden, zo erg als dit jaar is het zelden geweest. Het mag niet lang meer duren want vooral voor de haringvissers is het tijd dat er wat zaad in het bakje komt.

**VRIJDAG 13 JANUARI 1984**

| | dag. | vis | tong | fr. |
|---|---|---|---|---|
| WEST | | | | |
| N.706 | 7 | 290 | — | 1.069.387 |
| N.752 | 5 | 130 | — | 412.375 |

**MAANDAG 16 JANUARI 1984**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IJSLAND | | | | |
| O.318 | 19 | 330 | — | 1.235.653 |
| O.81 | 18 | 225 | — | 846.844 |
| WEST | | | | |
| O.35 | 2 | 30 | — | 112.357 |
| O.114 | 4 | 80 | — | 303.798 |
| O.118 | 8 | 190 | — | 668.159 |
| Z.583 | 7 | 100 | 600 | 606.799 |
| Z.499 | 6 | 100 | 800 | 581.890 |
| KANAAL | | | | |
| O.518 | 15 | 140 | 1.400 | 1.158.515 |
| NOORD | | | | |
| O.285 | 7 | 80 | — | 325.427 |
| Z.296 | 5 | 100 | 700 | 609.503 |
| O.51 | — | 300 | 1.600 | 1.742.480 |

**DINSDAG 17 JANUARI 1984**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| WEST | | | | |
| O.134 | 4 | 69 | — | 258.862 |
| O.274 | 5 | 80 | — | 272.004 |
| N.45 | 4 | 65 | — | 223.819 |

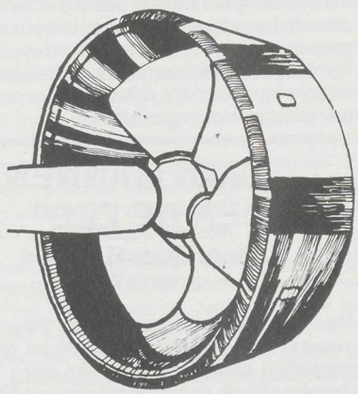

**Te koop:** Stalen MOTORVISSERSVAARTUIG, bouwjaar 1973, lengte 25,58 m., breedte 6,48 m., bruto-tonnemaat 103,68, uitstekende staat, dieselmotor ABC van 375 pk. Bruto-jaarbesomming circa 15 miljoen.

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

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



HODI

*Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effektieve rendementsverbeteringen.*

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

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


## IJSLANDSE VISSOORTEN

**Prijs per kg. op maandag 16 januari 1984**

| | |
|---|---|
| Grote schelvis | 80,00/ 94,00 |
| Mid. schelvis | 71,00/ 81,00 |
| Kleine schelvis | 70,00/ |
| Kabeljauw | 76,00/105/00 |
| Gul | 73,00/ 78,00 |
| Wijting | 56,00/ 70,00 |
| Schaat | 74,00/ 81,00 |
| Zeebaars | 70,00/ 77,00 |
| Leng (witte) | 90,00/ 94,00 |
| Blauwe leng | 90,00/ 92,00 |
| Schartong (Schotse schol) | 36,00/ 50,00 |
| Heilbot | 207,00/286,00 |
| Koolvis | 58,00/ 60,00 |
| Hondstong (mieten) | 56,00 67,00 |
| Staart | 354,00/382,00 |

## Verwachtingen

**VRIJDAG 20 JANUARI 1984**

KANAAL: Z.183 (75 vis - 500 tong).

**MAANDAG 23 JANUARI 1984**

IJSLAND: O.216 (420 m., t.t.z. 110 ronde vis, 100 rode zeebaars, 80 schotse schol, 80 shelfcod, 30 mieten, 20 varia).

O.129 (325 m. t.t.z. 75 kab.-gul, 120 rode zeebaars, 120 schotse schol en mieten, 10 varia).

KANAAL: O.33 - O.83 (vermoedelijk) O.206.

WEST: O.705 - N.40 - O.123 - Z.196.

**DINSDAG 24 JANUARI 1984**

WEST: O.114 - O.274 - N.597 - N.45 (allemaal vermoedelijk).

## ZEEBRUGGE

**DONDERDAG 12 JANUARI 1984**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Z.402 | K | — | 25 | 4 | 174.910 |
| Z.50 | W | 700 | 200 | 6 | 1.085.040 |
| Z.507 | W | 600 | 150 | 5 | 721.010 |
| Z.321 | W | 500 | 150 | 5 | 756.470 |
| | | | | | 2.737.430 |

**VRIJDAG 13 JANUARI 1984**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Z.589 | — | — | — | — | 828.200 |
| Z.43 | — | — | — | — | 972.920 |
| Z.99 | — | — | — | — | 1.829.690 |
| Z.44 | — | — | — | — | 952.960 |
| Z.462 | — | — | — | — | 778.770 |
| Z.300 | — | — | — | — | 437.070 |
| | | | | | **5.799.610** |

**MAANDAG 16 JANUARI 1984**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Z.307 | KRP | 100 | 100 | — | 557.340 |
| Z.41 | W | — | 30 | — | 212.260 |
| Z.126 | W | 500 | 120 | — | 792.430 |
| Z.186 | N | 1200 | 350 | — | 1.304.580 |
| Z.526 | N | 600 | 150 | — | 809.530 |
| Z.559 | KRP | — | 120 | — | 652.695 |
| Z.510 | KRP | — | 120 | — | 697.575 |
| Z.289 | W | 2200 | 220 | — | 1.285.940 |

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Z.408 | K | 300 | 30 | — | 435.680 |
| Z.48 | W | 1000 | 300 | — | 1.531.140 |
| | | | | | **8.279.170** |

**DINSDAG 17 JANUARI 1984**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Z.198 | KRP | 100 | 120 | 10 | 487.715 |
| Z.573 | KRP | 100 | 130 | 10 | 517.955 |
| Z.181 | KRP | — | 100 | 10 | 404.870 |
| Z.484 | N | 400 | 100 | 9 | 569.750 |
| Z.176 | N | 600 | 100 | 9 | 770.280 |
| Z.53 | N | 600 | 220 | 10 | 1.111.930 |
| Z.324 | N | 1400 | 170 | 10 | 1.228.590 |
| Z.47 | N | 1600 | 120 | 9 | 1.093.030 |
| Z.55 | K | 150 | 15 | 2 | 97.770 |
| | | | | | **6.281.890** |

**WOENSDAG 18 JANUARI 1984**

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| Z.474 | K | 100 | 10 | — | 55.800 |
| Z.576 | W | 1000 | 150 | — | 1.029.830 |
| Z.14 | N | 1500 | 250 | — | 1.616.740 |
| Z.92 | N | 1500 | 270 | — | 1.346.070 |
| Z.15 | W | 1200 | 100 | — | 748.730 |
| Z.519 | W | 500 | 80 | — | 674.740 |
| | | | | | 5.471.910 |

# NIEUWPOORT

**VRIJDAG 13 JANUARI 1984**

VIS

| | | |
|---|---|---|
| N.346 | 1.043 kg. | 63.064 fr. |
| N.720 | 1.776 kg. | 111.083 fr. |
| N.723 | 1.544 kg. | 99.440 fr. |

Slechts drie Westvaartuigen losten hun kleine vangst op de vrijdagmarkt. Het stormweer belette de andere vaartuigen uit te varen en hun visserij naar behoren te bedrijven. Hoofdzakelijk werd slechts Westvis aangevoerd, waarvoor wegens de geringe aanvoer in andere havens een dure marktnotering bekomen werd. Grote tarbot kreeg 578 à 586 fr./kg, middenslagtarbot 210 à 260 fr./kg, varia 190 à 240 fr./kg en griet 185 à 190 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 3500 à 3750 fr. de ben aan, drieling- of middenslagpladijs tegen 3500 à 3800 fr. de ben en visjes tegen 1700 à 1850 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 174 à 180 fr./kg genoteerd en gul tegen 3200 à 6500 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 3200 à 3400 fr. de ben bekomen. De grote wijting haalde 3350 à 3500 fr. de ben en de kleine wijting 2300 à 2450 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2600 à 2750 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 2300 à 2500 fr. de ben. Rog haalde 95 à 100 fr./kg en doorn- of speurhaai 3500 à 3750 fr. de ben. Tongschar werd tegen 104 à 175 fr./kg geboekt en knorhaan tegen 2500 à 2800 fr. de ben. Wegens de slechte weersomstandigheden werd geen garnaal aangevoerd.

**MAANDAG 16 JANUARI 1984**

VIS

| | | |
|---|---|---|
| N.597 | 2.275 kg. | 166.775 fr. |

Het stormweer trad opnieuw als spelbreker bij de vissersvaartuigen op voor wat het bedrijven van hun visserij betrof. Slechts één Westvaartuig slaagde erin een kleine vangst op de maandagmarkt te lossen. Grote tarbot haalde 624 à 635 fr./kg, middenslagtarbot 316 à 328 fr./kg, varia 180 à 230 fr./kg en griet 288 à 310 fr./kg. Voor grote pladijs werd 65 à 75 fr./kg geboekt, voor middenslag- of drielingpladijs 3750 à 4000 fr. de ben en voor visjes 3250 à 3500 fr. de ben. Gul haalde 65 à 130 fr./kg en voor de voorkleine gul werd 3250 à 3400 fr. de ben neergepend. De prijs voor grote wijting neergepend bedroeg 3900 à 4000 fr. de ben en voor kleine wijting 2950 à 3200 fr. de ben. De marktprijs der wijting op de maandagmarkt genoteerd werd de hoogste waarde ooit voor deze soort in de vismijn van Nieuwpoort geboekt. Tongschar kreeg 130 à 175 fr./kg, grote zandschar 3500 à 3700 fr. de ben, kleine zandschar 2500 à 2600 fr. de ben en knorhaan 60 à 68 fr./kg.

## VISAANVOER

**NIEUWPOORT**

| | (1) | (2) | (3) | (4) |
|---|---|---|---|---|
| 13 jan. | | 3 | 4.363 | 273.587 |
| 16 jan. | | 1 | 2.275 | 166.775 |

## O.231 „ST. CAROLUS" VERKOCHT IN GRIMSBY

De Oostendse treiler O.231 „St. Carolus" van de rederij Hennaert-Delbol verkocht woensdag jl. een vangst, bestaande uit 440 kits, in de Engelse haven van Grimsby en besomde hiervoor een omzet van 27.000 pond hetzij ongeveer 2.160.000 fr. Voorwaar een goede jaarinzet van schipper Norbert Hennaert en zijn crew.

## VERORDENINGEN INZAKE GARNAALAANVOER ONJUISTE VOORSTELLING

Onze kustvissers worden er attent op gemaakt dat voor de aanvoer van Belgische garnaal door Belgische kustvissersvaartuigen, geen enkele verplichting verschuldigd is en zij ook van geen producentenorganisatie moeten deel uitmaken.

Ons bevoegd Ministerie van Landbouw heeft er vanaf 1971 voor gezorgd dat de Belgische garnaal, welke in feite niet geëxporteerd wordt, aan de normen voor andere landen vastgesteld, niet onderworpen is, hetzij inzake minimummaat, gewicht of aanvoer.

De bewering als zouden briefjes volgens klasse dienen aangebracht, zijn voor België uit de lucht gegrepen en in elk geval niet van toepassing op het Belgisch produkt, zoals de Belgische kustvissers niet verplicht zijn deel uit te maken van een producentenorganisatie.

## „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, + 16 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.

## GETIJEN TE OOSTENDE

### JANUARI

| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | 20 vrijdag | 0159 | 457 | 0851 | –014 |
| | | 1429 | 472 | 2107 | 007 |
| | 21 zaterdag | 0245 | 463 | 0913 | –028 |
| | | 1518 | 473 | 2135 | 007 |
| | 22 zondag | 0334 | 461 | 1034 | –034 |
| | | 1609 | 465 | 2243 | 014 |
| | 23 maandag | 0423 | 452 | 1125 | –030 |
| | | 1701 | 451 | 2333 | 027 |
| | 24 dinsdag | 0515 | 437 | —— | —— |
| | | 1754 | 431 | 1216 | –014 |
| LK | 25 woensdag | 0610 | 418 | 0023 | 046 |
| | | 1851 | 408 | 1310 | 009 |
| | 26 donderdag | 0712 | 397 | 0121 | 063 |
| | | 1955 | 386 | 1411 | 035 |
| | 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 |
| | | —— | —— | 1820 | 057 |
| | 31 dinsdag | 0006 | 394 | 0647 | 036 |
| | | 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 |

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

### BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

| | 16 januari | | 17 januari | | 18 januari | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Lappen | 267 | 280 | ..... | | ..... | |
| Grote | 285 | 309 | ..... | | ..... | |
| 3/4 | 304 | 341 | ..... | | ..... | |
| Bloktongen | 310 | 347 | ..... | | ..... | |
| Vóór-kleine | 280 | 300 | ..... | | ..... | |
| Kleine | 230 | 240 | ..... | | ..... | |
| Slips | 215 | 223 | ..... | | ..... | |

### ZEEBRUGGE

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Grote | 270 | 225 | 272 | 278 | 284 | 303 |
| Bloktongen | 276 | 296 | 270 | 274 | 291 | 303 |
| Fruittongen | 290 | 321 | 280 | 286 | 296 | 316 |
| Schone kleine | 284 | 317 | 284 | 286 | 266 | 288 |
| Kleine | 261 | 271 | 246 | 251 | 121 | 238 |
| Tout petit | 208 | 209 | 203 | 218 | 186 | 192 |
| Slips | 170 | 174 | 170 | 177 | 155 | 160 |

### NIEUWPOORT

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Tong I | ..... | | ..... | | ..... | |
| Tong II | ..... | | ..... | | ..... | |
| Tong III | ..... | | ..... | | ..... | |
| Tong IV | ..... | | ..... | | ..... | |
| Tong V | ..... | | ..... | | ..... | |
| Kleine tongen | ..... | | ..... | | ..... | |

## PLADIJS

### OOSTENDE

| | 16 januari | | 17 januari | | 18 januari | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Platen | 46 | 63 | ..... | | ..... | |
| Iek (groot-klein) | 52 | 62 | ..... | | ..... | |
| Derde slag | 55 | 73 | ..... | | ..... | |
| Platjes | 47 | 51 | ..... | | ..... | |

### ZEEBRUGGE

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| I | 30 | 41 | 31 | 40 | 34 | 45 |
| II | 49 | 52 | 45 | 49 | 50 | 58 |
| III | 53 | 59 | 51 | 56 | 58 | 65 |
| IV | 48 | 52 | 49 | 52 | 54 | 57 |
| V | ..... | | ..... | | ..... | |

### NIEUWPOORT

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Moeien | ..... | | ..... | | ..... | |
| Grote pladijs | 65 | 75 | ..... | | ..... | |
| Platjes | 65 | 75 | ..... | | ..... | |
| Drielingen | 75 | 80 | ..... | | ..... | |

# OOSTENDE-DOVER

## REIZIGERS NAAR DOVER

De Regie voor Maritiem Transprot, die de Sealink Zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert, vestigt de aandacht van de reizigers voor Groot-Brittannië op het feit dat, wegens herstellingswerken aan de aanlegbrug te **Dover Western Docks** tijdens de periode van 1 t.e.m. 29 februari 1984, de hiernavolgende diensten naar en vanuit Dover Western Docks als volgt zullen afgeleid worden (afvaarturen in lokale tijd uitgedrukt):

a. 10.05 u.: bij vertrek uit Oostende: het schip zal naar Dover Eastern Docks varen en aankomen te 12.55 u.
13.50 u.: bij vertrek uit Oostende: het schip zal naar Dover Eastern Docks varen en aankomen te 16.40 u.

b. 11.40 u.: bij vertrek uit Dover: het schip zal vertrekken uit Dover Eastern Docks om 12.00 u.
15.30 u.: bij vertrek uit Dover: het schip zal vertrekken uit Dover Eastern Docks om 15.30 u.

c. De Jetfoildiensten blijven evenwel verzorgd naar en vanuit Dover Western Docks, zoals gepubliceerd in onze brochures.

d. Gedurende deze periode kan ingeschreven reisgoed slechts vervoerd worden met treinschip verbinding via Folkestone (Oost.-Folk. 01.30 u., Folk.-Oost. 22.45 u.)

De boot/treinreizigers naar/van London die van hogergenoemde diensten gebruik maken zullen per bus van Dover Eastern Docks naar het spoorwegstation Dover Priory (of omgekeerd) worden gebracht.

De R.M.T. verontschuldigt zich bij voorbaat voor de hinder die bovenvermelde maatregelen bij het cliënteel mochten veroorzaken.

# PLASTIEKAFVAL IN ZEE EEN GEVAAR VOOR DE ZEEVOGELS

We mogen thans gerust schrijven, dat de zeeën met 4 pesten te doen hebben, die een gevaar vormen, voor alle zeeleven in het algemeen. Niet alleen voor de zeefauna en flora, maar eveneens voor het zeeleven boven het water, namelijk de zeevogels. De vier pesten kunnen we noemen: de oliebezoedeling, de bezoedeling door zware metalen, de lozing van rioolwateren en thans vooral de bezoedeling door plastiekafval. We kunnen er voor de toekomst wellicht een vijfde pest bijnoemen, namelijk de eventuele nucleaire bezoedeling, indien de verpakking waarin het nucleair dumpingsafval zich bevindt, het eerstdaags begeeft.

In het blad „Stichting Natuur en Milieu" heeft de uitnemende Nederlandse bioloog J. van Franecker het thans over de zeevogels, die het slachtoffer worden van de plastiekafval. Het is inderdaad zo, dat het plastiekafval overal ter wereld, over boord van de schepen gezet wordt, zoals trouwens met alle afval in het algemeen. Alhoewel het plastiek niet- of moeilijk afbreekbaar is, komt het er op de lange duur toch wel in kleine stukjes, hetzij door op de rotsen en klippen te slaan, hetzij door schroefbladen, enz... en de zeevogels pikken het dan maar op in de overtuiging dat het eetbaar en verteerbaar voedsel is.

Vermits plastiek niet afbreekbaar is, is het evenmin verteerbaar met als gevolg verstopping en/of vergiftiging, alhoewel we mogen zeggen, dat dit laatste minder aannemelijk is, juist omdat het plastiek niet afbreekbaar is. Wel meent bioloog van Franecker dat het gevoel bij de zeevogel van een volle maag, hen onthoudt van nog verder gewoon voedsel tot zich te nemen, hetgeen hen hopeloos weerstandloos maakt met de dood voor gevolg.

Het bewijs van de dood van heel wat vogels door het tot zich nemen van kleine plastiekafval werd bioloog van Franecker duidelijk gemaakt toen hij van een 88-tal Noorse stormvogels die dood op de Nederlandse kust aanspoelden, bij 80 plastiekafval in de maag vond. Gemiddeld werden 4 tot 5 plastieke voorwerpen in de maag van deze vogels gevonden, zoals plastieke bolletjes, schuimplastiek, stukken van plastieke zakken, sigarettenfilters, doppen van plastieken tubes en zo meer.

Bepaalde soorten vogels, braken onverteerbaar voedsel en plastiekafval uit, zoals dit bij de meeuwen het geval is, maar dit is geen algemene regel.

Men mag zich anderzijds de vraag stellen of ook bepaalde vissen met hun scherpe tanden, soms niet aan het plastiek zitten te peuteren en hoeveel vissen hiervan niet reeds het slachtoffer geworden zijn. De heer van Franecker wenst een onderzoek naar de gevolgen van het eten van plastiek door vissen en dieren en naar het gehalte van giftige stoffen in het plastiek in te stellen.

Wat dit laatste betreft, vermits het plastiek niet afbreekbaar is, menen we, dat dan ook het gif niet kan vrijkomen. Afgezien hiervan blijft het gevaar bestaan voor een plastiekberg aan afval in de oceanen. Het voorstel van de heer van Franecker om de schepen te verbieden plastiekafval in de zeeën te dumpen, zal anderzijds wel een vrome wens blijven of een verbod waar men nooit de hand zal kunnen aan houden. Schepen brengen geen afval mede aan land, dat wordt heel eenvoudig over boord gezet. Zelfs de vissersschepen die regelmatig met de miserie geplaagd zitten van eindjes touw, kabel en/of nettenafval en/of plastiek in hun schroef, met eventueel stilleggen van de visserij en opslepingen tot gevolg, kunnen het praktisch niet laten zelfde afval over boord te zetten, waarvan zij dan later het slachtoffer worden. Terware het een zorgzame bemanning is en zij ... aan de vogels denken. Maar ... ?

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | Zeebrugge | Oostende | Zeebrugge | Oostende | Zeebrugge | Nieuwpoort | Nieuwpoort |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 16/01 | 16/01 | 17/01 | 17/01 | 18/01 | 18/01 | 16/01 | 16/01 |
| Tarbot groot | 450 617 | 588 625 | ..... | 530 620 | ..... | 569 604 | 624 635 | ..... |
| Tarbot middel | 280 357 | 390 465 | ..... | 395 425 | ..... | 336 387 | 316 328 | ..... |
| Tarbot klein | 196 258 | 267 275 | ..... | 189 219 | ..... | 195 282 | 180 230 | ..... |
| Griet groot | 216 262 | 310 323 | ..... | 302 316 | ..... | 261 268 | 288 310 | ..... |
| Griet middel | 188 210 | 225 250 | ..... | 201 249 | ..... | 123 210 | ..... | ..... |
| Griet klein | 148 166 | 140 181 | ..... | 139 167 | ..... | 130 139 | ..... | ..... |
| Schelvis groot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis middel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schelvis klein | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek grote | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek middel | 155 184 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heek klein | 85 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Lom | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Leng | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog I | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Keilrog | 114 | 120 134 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rog | 114 116 | 118 120 | ..... | 119 124 | ..... | 114 116 | ..... | ..... |
| Tilten | 100 107 | 107 109 | ..... | 102 108 | ..... | 100 102 | ..... | ..... |
| Scherpstaart | 69 99 | 120 125 | ..... | 116 124 | ..... | 128 132 | ..... | ..... |
| Halve Mans | 74 97 | 78 82 | ..... | 68 81 | ..... | 80 86 | ..... | ..... |
| Teelt | ..... | 78 80 | ..... | 72 80 | ..... | 80 84 | ..... | ..... |
| Katrog | 38 50 | 60 66 | ..... | 45 54 | ..... | 58 60 | ..... | ..... |
| Kabeljauw | 132 149 | 101 124 | 136 137 | 116 137 | 116 127 | ..... | 109 124 | ..... |
| Gul (groot) | 120 128 | 98 101 | 103 116 | 92 108 | ..... | 94 108 | 130 | ..... |
| Gul (middel) | 92 103 | 85 98 | 93 94 | 69 84 | ..... | 72 86 | ..... | ..... |
| Gul (klein) | 48 80 | 58 66 | 64 80 | 57 61 | ..... | 64 68 | 65 | ..... |
| Hozemondhamme | 204 424 | 198 432 | ..... | 167 394 | ..... | 155 435 | ..... | ..... |
| Wijting groot | 79 86 | 80 88 | 80 89 | 79 86 | ..... | 84 92 | 78 80 | ..... |
| Wijting klein | 58 68 | 54 60 | 59 68 | 54 63 | ..... | 70 76 | 59 64 | ..... |
| Schar | 46 58 | 37 42 | 48 58 | 47 52 | ..... | 28 34 | 52 74 | ..... |
| Steenschol | 81 216 | 80 179 | ..... | 72 158 | ..... | 70 152 | ..... | ..... |
| Zeehaai | 76 83 | 90 92 | ..... | 81 94 | ..... | 85 96 | ..... | ..... |
| Hondshaai | 50 58 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Doornhaai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pieterman | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Makreel | 70 | ..... | 55 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Horsmakreel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeekreeft | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schaat | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeebaars (klipvis) | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Kongeraal | 54 65 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schartong | 24 73 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | 130 175 | ..... |
| Volle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| IJle haring | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Haringshaai | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steenholk | 50 62 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Heilbot | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Steur | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koolvis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeewolf | ..... | 84 104 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Pollak | 102 115 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zonnevis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Koningsvis | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Vlaswijting | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeeduivel | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Schotse schol | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Zeehond | ..... | 40 45 | ..... | 45 49 | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Bot | 21 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Rode Poon (roobaard) | 66 103 | 81 86 | ..... | 81 84 | ..... | 80 84 | ..... | ..... |
| Grauwe poon (knorhaan) | 52 58 | 16 22 | ..... | 18 24 | ..... | 24 30 | 60 68 | ..... |
| Rode knorhaan | 123 | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... | ..... |
| Posten | ..... | 46 51 | ..... | 50 59 | ..... | 40 48 | ..... | ..... |

# NEDERLAND

## ROND DE LOSPLANK

Ondanks de barre weersomstandigheden is de aanvoer gedurende de afgelopen week niet tegengevallen. Reeds maandag hebben vele handelaren zich vrij goed kunnen bevoorraden met verschillende soorten. Wel moesten de nodige centen worden neergeteld om aan de gewenste partijen te komen. Iedere visser die de moed heeft gehad buiten de pieren op zoek te gaan heeft daardoor loon naar werken gekregen.

De handel heeft de gehele vorige week rond de 250 gulden per bak kabeljauw van veertig kilo moeten betalen, zij het dat de mindere soorten een lagere prijs opbrachten. Ook de prijs voor een bak wijting was niet gering. De gehele week bracht deze vis ongeveer 130 gulden per bak op. Wat de fijnvis aangaat, daarvoor kan volgens de aanvoerders nimmer genoeg worden betaald. In de voorbije week zullen zij echter over de prijsvorming niet te klagen hebben gehad. Op de vrijdagmarkt waren er daardoor voor schepen met platvis besommingen waarvan men alleen maar dromen kan.

De spanvissers die op haring uit waren hebben ieder moment dat gevist kon worden aangegrepen. Diverse soannen hebben daarvan goed kunnen profiteren. De handel heeft die vangsten goed opgevangen. Ook al waren er dagen dat plusminus achtduizend bakken haring aan de wal kwamen, de prijs heeft steeds ruim drie gulden boven het vastgestelde opvangbedrag gelegen. Het slechte weer was er oorzaak van dat slechts zeer beperkt kon worden gevist, ook al gebeurde dat vlak voor de kust. Uitvaren geschiedde in de middaguren om de volgende ochtend aan de markt present te zijn.

Woensdagavond al was de eerste vriestrawler terug van een reis die op 2 januari was begonnen. Inmiddels zijn negen eenheden teruggekeerd, opmerkelijk genoeg allemaal vol en zoet. Het vangstgebied lag dit keer in hoofdzaak in het zuid-westen van Land's End. De ruimen bleken voornamelijk gevuld met makreel die beslist niet groot genoemd mag worden. Daarnaast was er wat horsmakreel en waren er enkele pilchards.

De verkoop van makreel lijkt geen einde te kennen maar met de horsmakreel gaat het mondjesmaat. Pilchards liggen zeer slecht, zeker nu weer voldoende haring te krijgen is. De allerkleinste makreel is een tijdlang goed verkocht naar Egypte maar de afgelopen maanden is dat minder goed gelukt.

Wat nog zeker vermelding verdient is het jubileum van het Zandvoortse bedrijf Van der Veld. Deze transporteur vierde het vijfenvijftigjarig bestaan en velen uit het IJmuider bedrijfsleven feliciteerden afgelopen zaterdag de familie. Vader Bert, zonen Peter en Herman plus chauffeur Ron Akkerman mochten van alle kanten complimenten in ontvangst nemen.

## IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 10 januari** werd aangevoerd: 167 kisten kabeljauw; 65 kisten wijting; 22 kisten schar; 13 kisten diversen en 7.800 kisten haring.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 288-276; kabeljauw twee 264-234; kabeljauw drie 238-202; kabeljauw vier 204-180; kabeljauw vijf 176-126; wijting drie 104-80; schar 142-134; bot 43-29; kuit 126; haring één 31,00-26,00.

**De besommingen waren:**
KW 4 + KW 149 ƒ 9.000; KW 26 + KW 167 ƒ 4.200; KW 77 ƒ 3.900; UK 48 + UK 49 ƒ 11.300; UK 128 + UK 142 ƒ 13.800; UK 233 ƒ 7.000; VD 6 ƒ 2.980; VD 18 ƒ 2.300; VD 20 ƒ 2.600; WR 9 141 + UK 271 ƒ 18.200; UK 233 + UK 234 ƒ 6.500; IJM 3 ƒ 6.500; IJM 3 + IJM 27 ƒ 15.900; verder negen Texelaars met een totale besomming, groot: ƒ 70.000,-

Aan de **woensdagmarkt van 11 januari** werd aangevoerd: 414 kisten kabeljauw; 154 kisten wijting; 2 kisten schol; 40 kisten schar; 948 kisten haring en 53 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
kabeljauw één 350-216; kabeljauw twee 266-200; kabeljauw drie 246-176; kabeljauw vier 210-166; kabeljauw vijf 166-134; schelvis vier 164; wijting drie 132-76; haring één 31,00-24,40; schar 136-66; kuit 120-88; steenbolk 108-32; bot 46-26;

**De besommingen waren:**
KW 4 + KW 149 ƒ 12.800; KW 12 ƒ 9.600; KW 51 + KW 221 ƒ 10.300; KW 173 + KW 214 ƒ 13.600; UK 129 ƒ 5.100; UK 233 + UK 234 ƒ 2.200; VD 19 + VD 73 ƒ 24.400; IJM 3 + IJM 27 ƒ 2.200; verder twee Texelaars welke tesamen 48.000 besomden.

Aan de **donderdagmarkt van 12 januari** werd aangevoerd: 330 kg tong; 29 kisten tarbot en griet; 82 kisten kabeljauw; 86 kisten wijting; 26 kisten schar en 18 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:
tarbot 28,39; grote tong 20,70; grootmiddel tong 19,50; kleinmiddel tong 17,65; tong één 14,85; tong twee 9,31-9,25.

Per 40 kg.:
tarbot 618-466; griet 575-282; Kabeljauw twee 196; kabeljauw drie 198-176; kabeljauw vier 180-168; kabeljauw vijf 170-142; wijting drie 134-122; schar 146-124; haring twee 23,00; steenbolk 90; bot 45-41; grote kuit 82-76; krab 48.

Aan de **vrijdagmarkt van 13 januari** werd aangevoerd: 3.600 kg tong; 78 kisten tarbot en griet; 264 kisten kabeljauw; 90 kisten wijting; 295 kisten schol; 42 kisten schar; 426 kisten haring en 116 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 35,75-26,00; grote tong 22,43-21,19; grootmiddel tong 18,06-17,53; kleinmiddel tong 16,67-16,00; tong één 15,34-13,65; tong twee 10,01-9,02.

Per 40 kg.:
haai 160; steenbolk 80-69; bot 56-40; tarbot 1.290-439; griet 606-294; kabeljauw één 252-198; kabeljauw twee 234-200; kabeljauw drie 218-160; kabeljauw vier 180-156; kabeljauw vijf 180-128; schol één 134-118; schol twee 146-124; schol drie 144-134; schol vier 130-51; wijting drie 130-88; schar 130-51; kuit 110-94; hammen met kop 264; roggen 198-135; tongschar 355-216; haring één 32-29,60; haring twee 30,00.

**De besommingen waren:**
KW 4 + KW 149 ƒ 7.400; KW 12 ƒ 2.100; KW 45 ƒ 33.100; KW 51 + KW 221 ƒ 5.200; KW 77 ƒ 1.500; KW 173 + KW 214 ƒ 7.400; UK 48 + UK 49 ƒ 7.000; IJM 3 + IJM 27 ƒ 3.650; verder zes Texelaars en twee Goedereders met een totale besomming groot: ƒ 130.000.

Aan de **maandagmarkt van 16 januari** werd aangevoerd: 14.925 kg tong; 165 kisten kabeljauw; 137 kisten tarbot en griet; 3 kisten schelvis; 14 kisten wijting; 985 kisten schol; 30 kisten schar en 201 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 33,71-31,26; grote tong 19,94-17,61; grootmiddel tong 17,13-15,22; kleinmiddel tong 15,68-15,00; tong één 15,85-15,35; tong twee 11,21-10,26.

Per 40 kg.:
tarbot 1221-468; griet 603-321; kabeljauw één 240-204; kabeljauw twee 202-184; kabeljauw drie 198-168; kabeljauw vier 190-182; kabeljauw vijf 184-158; schol één 130-92; schol twee 140-114; schol drie 140-128; schol vier 132-118; wijting drie 132-120; roggen 192-89; steenbolk 100; haai 160-132; poontjes 98-90; tongschar 358-162.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

**Aanvoerbericht van 9-01 t.e.m. 13-01-1984**

**Door 127 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :**

| Hoeveelheid | Vissoort | Opbrengst | Prijs in kg. |
|---|---|---|---|
| 66.041 kg. | Tong | ƒ 890.658,32 | van ƒ 13,49 |
| 22.039 kg. | Tarbot | ƒ 331.487,66 | van ƒ 15,04 |
| 228.525 kg. | Schol | ƒ 751.320,25 | van ƒ 3,29 |
| 106.210 kg. | Kabeljauw | ƒ 439.453,82 | van ƒ 4,14 |
| 8.920 kg. | Griet | ƒ 76.438,61 | van ƒ 8.56 |
| 5.520 kg. | Schar | ƒ 13.462,40 | van ƒ 2,44 |
| 11.880 kg. | Wijting | ƒ 23.159,20 | van ƒ 1,95 |
| 314.108 kg. | Diversen | ƒ 1.850.480,18 | |
| **763.249 kg.** | | **ƒ 4.376.460,44** | |

*** Dit is de hoogste weekomzet ooit behaald!**

# NEDERLAND

## VLISSINGEN

**DONDERDAG 12 JANUARI 1984**

| *VISSOORT* | *KGS* | *Guldens* | *Gem.* |
|---|---|---|---|
| Tong gr | 26 | 525 | 20,20 |
| Tong gm | 295 | 5.164 | 17,51 |
| Tong km | 119 | 1.784 | 14,99 |
| Tong I | 104 | 1.419 | 13,64 |
| Tong II | 63 | 611 | 9,70 |
| Tarbot I | 102 | 3.479 | 34,11 |
| Tarbot II | 85 | 2.133 | 25,10 |
| Tarbot III | 284 | 4.212 | 14,83 |
| Tarbot IV | 61 | 764 | 12,53 |
| Griet I | 443 | 6.317 | 14,26 |
| Griet II | 590 | 4.569 | 7,74 |
| Schol 1 (G) | 294 | 908 | 3,09 |
| Schol 2 (G) | 622 | 1.956 | 3,14 |
| Schol 3 (G) | 1.583 | 5.240 | 3,31 |
| Schol 4 (G) | 610 | 1.831 | 3,00 |
| Kab 1 (G) | 220 | 1.109 | 5,04 |
| Kab 2 (G) | 349 | 1.636 | 4,69 |
| Kab 3 (G) | 1.511 | 5.860 | 3,88 |
| Kab 4 (G) | 1.899 | 7.199 | 3,79 |
| Kab 5 (G) | 2.487 | 8.615 | 3,46 |
| Kab (afw) | 28 | 23 | 0,81 |
| Wijt. 3 (G) | 1.243 | 3.139 | 2,53 |
| Wijt. 4 (G) | 2.113 | 2.769 | 1,31 |
| Schar 1 | 1.186 | 2.959 | 2,50 |
| Tongschr 1 | 326 | 2.557 | 7,84 |
| Tongschr II | 145 | 535 | 3,69 |
| Zeebaars | 1 | 20 | 19,50 |
| Poon 2 | 1.544 | 1.111 | 0,72 |
| Rog II | 11 | 28 | 2,52 |
| Rog III | 35 | 58 | 1,65 |
| Koolv. 4 (G) | 26 | 86 | 3,29 |
| Schel. 3 (G) | 1 | 4 | 4,49 |
| Bot | 602 | 528 | 0,88 |
| Inktvis W | 43 | 416 | 9,69 |
| Inktvis ZW | 214 | 523 | 2,45 |
| Kuit/Lever | 192 | 549 | 2,86 |
| Steenbolk | 2.381 | 2.384 | 1,00 |
| Kreeft | 1 | 10 | 10,00 |
| Hammen | 5 | 50 | 10,04 |
| Diversen | 21.208 | 86.290 | 4,07 |
| Krabben | 4 | 3 | 0,72 |
| Krab. poot | 15 | 75 | 5,02 |
| **TOTAAL** | **43.071** | **169.447** | |

**VRIJDAG 13 JANUARI 1984**

| *VISSOORT* | *KGS* | *Guldens* | *Gem.* |
|---|---|---|---|
| Tong gr | 1.329 | 25.825 | 19,43 |
| Tong gm | 3.721 | 64.569 | 17,35 |
| Tong km | 3.961 | 63.638 | 16,07 |
| Tong I | 5.819 | 86.629 | 14,89 |
| Tong II | 2.822 | 27.938 | 9,90 |
| Tarbot I | 939 | 30.929 | 32,94 |
| Tarbot II | 555 | 13.157 | 23,71 |
| Tarbot III | 951 | 14.018 | 14,74 |
| Tarbot IV | 213 | 2.657 | 12,47 |
| Tarbot afw | 9 | 148 | 16,45 |
| Griet I | 2.061 | 31.241 | 15,16 |
| Griet II | 1.718 | 13.385 | 7,79 |
| Schol 1 (G) | 8.867 | 23.532 | 2,65 |
| Schol 2 (G) | 25.091 | 73.193 | 2,92 |
| Schol 3 (G) | 49.901 | 165.551 | 3,32 |
| Schol 4 (G) | 49.511 | 154.125 | 3,11 |
| Kab 1 (G) | 2.541 | 11.505 | 4,53 |
| Kab 2 (G) | 3.072 | 13.399 | 4,36 |
| Kab 3 (G) | 17.442 | 67.168 | 3,85 |
| Kab 4 (G) | 14.256 | 53.556 | 3,76 |
| Kab 5 (G) | 16.674 | 58.280 | 3,50 |
| Kab (afw) | 120 | 148 | 1,24 |
| Wijt. 3 (G) | 6.027 | 16.830 | 2,79 |
| Wijt. 4 (G) | 9.054 | 14.277 | 1,58 |
| Schar 1 | 3.321 | 8.890 | 2,68 |
| Tongschr 1 | 1.288 | 10.682 | 8,29 |
| Tongschr II | 1.914 | 9.091 | 4,75 |
| Zeebaars | 4 | 62 | 15,59 |
| Tng besch. | 1 | 3 | 2,72 |
| Poon 2 | 1.561 | 2.790 | 1,79 |
| Rog I | 25 | 131 | 5,25 |
| Rog II | 106 | 381 | 3,60 |
| Rog III | 304 | 657 | 2,16 |
| Koolv. 4 (G) | 53 | 192 | 3,63 |
| Schel. 3 (G) | 56 | 325 | 5,80 |
| Bot | 494 | 522 | 1,06 |
| Haai + P | 43 | 195 | 4,53 |
| Zandhaai | 337 | 909 | 2,70 |
| Inktvis W | 195 | 2.021 | 10,36 |
| Inktvis ZW | 1.147 | 2.955 | 2,58 |
| Kuit/Lever | 327 | 609 | 1,68 |
| Steenbolk | 14.927 | 22.544 | 1,51 |
| Kreeft | 1 | 30 | 30,00 |
| Hammen | 214 | 3.476 | 16,24 |
| Diversen | 10.426 | 24.854 | 2,38 |
| Krabben | 171 | 316 | 1,85 |
| Kommeraal | 3 | 11 | 3,56 |
| St. Zuigers | 12 | 5 | 0,41 |
| Zonnevis | 13 | 87 | 6,70 |
| Parlourdes | 3 | 3 | 0,98 |
| Lipvis | 2 | 8 | 3,91 |
| Krab. poot | 16 | 80 | 4,98 |
| **TOTAAL** | **263.618** | **1.117.524** | |

## COLIJNSPLAAT

**Aanvoer week van 8 t.m. 14 januari 1984**

| | *kg.* | *gem. prijs* |
|---|---|---|
| Export Garnalen | 16.348 | 12,12 |
| Schol | 107 | 3,62 |
| Schar | 733 | 2,11 |
| Bot | 1.853 | 0,97 |
| Griet | 2 | 9,26 |
| Kabeljauw | 2.699 | 3,95 |
| Wijting | 419 | 2,32 |
| Zalm-Forel | 20 | 10,00 |
| Krab | 16 | 3,48 |
| Kuit | 11 | 4,49 |
| Steenbolk | 205 | 1,68 |
| Diversen | 68 | — |

## BRESKENS

**Aanvoer over de week van 8 t.m. 14 januari 1984**

| | | *Gemidd. prijs per kg.* |
|---|---|---|
| 4.460 kg. | export garnalen | voor ƒ 12,35 |
| 812 kg. | pellerij garnalen | voor ƒ 13,42 |
| 589 kg. | bot | voor ƒ 0,69 |
| 1.755 kg. | schar | voor ƒ 2,81 |
| 61.721 kg. | schol | voor ƒ 3,14 |
| 6.491 kg. | tong | voor ƒ 15,44 |
| 2.100 kg. | tarbot | voor ƒ 20,21 |
| 3.290 kg. | griet | voor ƒ 10,42 |
| 24.088 kg. | kabeljauw | voor ƒ 4,11 |
| 10.513 kg. | wijting | voor ƒ 2,24 |
| 208 kg. | rog | voor ƒ 3,66 |
| 2 kg. | makreel | voor ƒ 1,10 |
| 798 kg. | poon | voor ƒ 1,82 |
| 150 kg. | haai | voor £ 4,17 |
| 27 kg. | ham | voot £ 19,28 |
| 6 kg. | baars en herder | voor ƒ 19,08 |
| 579 kg. | tongschar | voor ƒ 6,73 |
| 21 kg. | schelvis | voor ƒ 3,90 |
| 700 kg. | inktvis | voor ƒ 3,05 |
| 5.013 kg. | bolk | voor ƒ 1,38 |
| 50 kg. | koolvis | voor ƒ 4,11 |
| 141 kg. | schardijn | voor ƒ 1,61 |

## LAUWERSOOG

De eerste week begon zoals de laatste in 1983 was geëindigd: harde wind tot zware storm.

De vloot kon zodoende eerst donderdag 5 januari voor visserij uitvaren. Een enkel schip haalde de vrijdagmarkt met een geringe vangst doch wel hoge opbrengsten met kabeljauwprijzen van ƒ 4,50 tot ƒ 7,30 per kg. en wijting tot ruim boven de drie gulden.

Veel schepen liepen vrijdagnacht/zaterdagmorgen binnen en losten de vangst in de koelcel voor verkoop op maandag.

Bijna 3.000 kisten konden er maandagmorgen ten verkoop aangeboden worden van 40 schepen. Per schip dus geen grote hoeveelheid.

De kleine gul bracht een paar centen onder de drie guldens op. De torrengul ƒ 3,34-3,60, de middel gullen tot ƒ 4,39 en de grote gul tot ƒ 4,54. Kabeljauw II bracht tot ƒ 5,67 per kg. op. Schol IV gestript ging over in andere handen voor ƒ 3,08-3,03; schol III voor ƒ 3,51-3,47; schol II leverde ƒ 3,86-3,73 per kg. op en schol I tot boven de ƒ 3,30.

Ook deze week speelde de harde wind weer een belangrijke rol in de visserij. Woensdag verschenen al 4 spanvissers en 2 Denen aan de markt met in totaal ruim 1.000 kisten.

De torrengul begon op ƒ 3,60 maar kon snel oplopen tot boven de vier gulden. De andere soorten kabeljauw bleven op het prijsniveau van maandag.

In de loop van de dag en avond kwam, door de wederom toenemende storm, bijna de gehele rondvisvloot en een paar platviskotters binnen, zodat de donderdagmarkt een ruime aanvoer gaf.

De scholprijzen lagen ongeveer gelijk aan maandag. De torrengul leverde gemiddeld een gelijke opbrengst als voorgaande dagen, de middel en grote gullen, zakten tot iets onder de vier gulden. Ook de andere vissoorten bleven zeer duur met schelvis tot ƒ 5,64 en gestripte wijting tot ƒ 2,90.

Voor tongschar werd ruim zes gulden betaald en voor zeewolf bleef de klok op bijna acht gulden staan.

Na deze aanvoer bleven er voor de vrijdagmarkt slechts negen schepen over. Kabeljauw bleef duur.

Voor wijting betaalde de handel tot ƒ 3,16 per kg. Alleen de grote schol zakte tot iets onder de drie gulden.

De garnalenaanvoer nam iets toe. Nu er ook bij Harlingen minder garnalen gevangen worden komt een aantal schepen weer oostelijker op. De aanvoer bestond uit 2.938 kg. pellerij en 2.998 kg. exportgarnalen met prijzen van ƒ 11,25 tot ƒ 12,25 per kg. Voor de handel een zeer moeilijke periode met weinig aanvoer in zeer hoge prijzen.

# NEDERLAND

## WORDT HET STAATSVISSERSHAVENBEDRIJF IJMUIDEN DOOR HET PRIVAAT OVERGENOMEN?

Vanwege de zware uitbatingskosten en om de overheidskosten te beperken, zou het in het inzicht liggen van de Nederlandse minister Smit-Kroes het Staatsvissershavenbedrijf van IJmuiden over te dragen aan het privaat, als er zich hiertoe een mogelijkheid biedt met voldoende waarborgen.

Hierop inhakende hebben 5 samenwerkende bedrijven uit IJmuiden belangstelling getoond en dit de minister laten weten. Het gaat om de aannemersmaatschappij „De Branding", Cementbouw B.V., het Reparatiebedrijf Mulder en Rijke B.V., Rederij Kennemerland en de Koninklijke Verenigde Scheepsagenturen.

Het S.V.H.B. slaat op een grote oppervlakte van de IJmuiderhaven, namelijk 120 ha. waaronder 2 havendokken en verder 280 partikuliere bedrijven die ingeplant liggen op 41 ha. in erfpacht uitgegeven terrein.

Niettegenstaande we onder de 5 samenwerkende bedrijven, de Rederij Kennemerland vinden, die onder meer eigenaar is van grote hekdiepvriezers, vreest de visserij, dat hun belangen niet meer zo goed aan bod zullen komen, meer zelfs, dat deze zullen verwaarloosd worden.

Deze gedachte wordt nog gestijfd door het feit, dat vertegenwoordigers van de visserij, die een gesprek hadden met een vertegenwoordiging van de samenwerkende bedrijven, niets aan de weet konden komen van hoe men zich in de toekomst voorstelt en aan welke aktiviteiten men de eerste plaats zal wensen toe te kennen.

Voorzitter W. Gouda van de Nederlandse Zeevisgroothandel Vereniging denkt zelfs dat de betrokken bedrijven zich zullen toespitsen op aktiviteiten, die ten koste van de visserijbelangen zullen gaan. Het standpunt van de visserij is, dat privatisering van het Staatsvissershavenbedrijf (S.V.H.B.) niet zal kunnen tegen gehouden worden, maar dat de visserij in alles prioriteit dient te bekomen. **Aan de hand van de samenstelling van de betrokken bedrijven,** menen we echter, dat dit wel een utopie zal blijven en dat er zeker kans zal bestaan, dat de visserij ondergeschikt zal gemaakt worden aan de belangen van andere havenbedrijven en in de hoek zal geduwd worden, vooral als men in aanmerking neemt, dat onder meer, de heer Ruig, voorzitter van de Reeders van Visschersvaartuigen en directeur van „Wiron" een dochteronderneming van Rederij Kennemerland, één der participerende 5 bedrijven, nog niet eens op de hoogte gesteld werd van wat zou ... kunnen gebeuren.

De IJmuidense visserij zal waarschijnlijk, dit om de belangen voor de toekomst van de visserij te verdedigen, beroep moeten doen op de nationale solidariteit van het visserijbedrijfsleven en op steun van minister Braks bij zijn kollega Smit-Kroes om de belangen van de visserij te vrijwaren.

We zijn overtuigd dat een privatisering van het betrokken havenbedrijf meer toekomstmogelijkheden zal bieden en heel wat kostenbesparender zal kunnen gebeuren, maar anderzijds telt voor het privaat slechts de resultaten en aan deze resultaten worden minder toekomst gerichte bedrijven en/of minder geld in het bakje van de besturende havenorganisatie brengende bedrijven, zeker opgeöfferd. Hier gaat het principe voor van „en fait de commerce on ne connait que la pièce de cent sous".

Het is anderzijds een feit dat alle staats- en stadsuitbatingen zeer kostelijk zijn en het een feit is dat privatisering ervan enorme besparingen voor de gemeenschap betekent.

Het volstaat de Oostendse vismijn in privé handen te geven, hier de onderlinge visafslag om grote besparingen en veranderingen ten goede te zien tot stand komen.

Is er een mooier voorbeeld dan de exploitatie van het Zeebrugse havencomplex?

Moest dit uitgebaat worden door de stad of staat dan zou dit enorme verliezen met zich brengen.

Hetzelfde geldt voor de werkhuizen en de reinigingsdiensten van Oostende, nu door de stad uitgebaat.

Wie weet wat daar allemaal gebeurt, beseft best dat in een privé exploitatie dit alles niet mogelijk zou zijn.

Nu wordt er te Oostende over de haven, de werkhuizen, de reinigingsdiensten, door de stad veel kletspraat verteld. Men spreekt van het in evenwicht brengen van begrotingen, maar vergeet te zeggen dat het is door verhoging van veel belastingen, waar anderzijds veel misbruiken blijven bestaan.

Hetzelfde geldt ook voor de vissershaven, waar alles bij woorden blijft om de syndicaten niet te ongenoegen te zijn.

Ons huidig politiek gestel is rot. Veel bluf maar weinig ernstigs wordt gedaan om naar gezonde toestanden over te gaan. Maar wie zal het veranderen?

---

■ Vanaf 1 janauri is de B.T.W. in Nederland voor de gewone produkten en dus ook voor de vis, van 4 tot 5 % opgegaan, en voor de luxeprodukten van 18 tot 19%. Ten titel van vergelijking, is dit bij ons voor de gewone produkten 6% en voor de luxeprodukten 25 tot 35%. Als men in België in iets de leiding heeft of neemt, dan is het gewoonlijk in averechtse dingen. Voor de gewone produkten behalve de voedingswaren is het in België eveneens 19%.

■ De invoer van Duitse mosselen naar Nederland en in het bijzonder naar Yerseke, neemt hand in hand toe. Men wijt dit bij onze Noorderburen aan het feit, dat er voor de Duitse Noordzeekust zeer weinig garnaal gevangen wordt zodat men dan maar zijn gewin in de mosselleveranties gaat zoeken, alhoewel we daarin toch moeilijk naar een overschakelingsverband zoeken omdat dit toch in feite om twee duidelijke afzonderlijke bedrijven gaat. De ingevoerde Duitse mosselen worden door de Nederlandse groothandel afgenomen, zodat er toch nog wat aan te verdienen valt voor de Nederlandse handel.

■ Men verwacht dat in Nederland eerlang de verplichting zal worden opgelegd om in de palingfuiken een aantal gladde ringetjes aan te brengen in onroestbaar materiaal om de ontsnapping van kleine aal gemakkelijker te maken en zonder dat deze zich daar bovenop nog kwetst. De ringetjes zouden een ontsnappingsdoormeter hebben van 1,25 cm. Er zullen waarschijnlijk wel overgangsmaatregelen voorzien worden in verband met de aanschaffing van het materiaal.

---

## DE VISMIJN VAN VLISSINGEN BOEKT SUCCES

Nadat in 1982 ook reeds het besommingsrekord in de afslag van het Nederlandse **Vlissingen** werd neergehaald door meer dan 35 miljoen gulden te halen, stevende men dit jaar, even vóór Kerstdag, reeds de kaap van 40 miljoen gulden voorbij. Vrij in onze munt uitgedrukt, toch een indrukwekkende 720 miljoen B.fr. Voor hoeveel hierin hoger afslagprijzen en anderzijds groter aanvoeren zitten, werd nog niet vrij gegeven. Het is anderzijds begrijpelijk dat Vlissingen met dergelijke aanvoerbesomming toch wel rechten kan laten gelden op betere en grotere vismijnakkomodaties.

Ten titel van vergelijking: Zeebrugge 1,343 miljard fr., Oostende 907 miljoen en 83 miljoen fr. voor Nieuwpoort. Trouwens, in bijna alle afslagen zowel in Nederland als in België bereikte men hogere cijfers vooral te danken aan hogere afslagprijzen.

---

## TWEE NEDERLANDSE SCHIPPERS VEROORDEELD WEGENS ILLEGALE HARINGVISSERIJ

Voor de rechtbank van Haarlem moesten twee schippers uit Urk verschijnen wegens illegaal vissen op haring in de Noordzee.

Ze hadden namelijk op de Noordzee in gebieden gevist waar het niet mocht. De betrokken haring werd in IJmuiden aangevoerd en verkocht. Volgens de schippers konden zij niet meer achterhalen in welk gebied ze gevist hebben. Volgens het Openbaar Ministerie was de overtreding echter bewezen en zo moet ook de rechter gedacht hebben.

Trouwens, vooraleer naar zee te gaan met hun haringvangstgetuig, werden zij er nog op gewezen door de Inspectiedienst dat het vissen op de haring in de Noordzee verboden was.

Gezien de schippers niet konden aangeven waar ze de haring juist gevangen hadden, meende de rechter hierin het bewijs te vinden van hun schuld en beide werden veroordeeld elk tot een boete van 5 duizend gulden of in onze munt omgezet 90 duizend B.fr.

Gezien het hier ging om twintig duizend kg. haring door dit span binnen gebracht is elk 90.000 fr. toch 9 fr. voor elke kg. aangebrachte haring.

We kennen de prijs niet van de haring die de schippers in de afslag kregen, maar het zal wel meer geweest zijn dan 9 fr. het kg. zodat ze wellicht nog uit hun kosten zullen geraken.

Ten ware bij het binnenkomen de haring in beslag werd genomen, hetgeen wij, aan de hand van onze bron van inlichting, niet hebben kunnen uitmaken.

# ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

# EEN JAAR SCHORSING GEVORDERD TEGEN SCHIPPER VAN O.229 „ROGER - JEANINE"

Tijdens de eerste zitting van het nieuwe jaar is rijkskommissaris Carly helemaal niet mals geweest t.a.v. schipper Maurice Calcoen van de O.229 „Roger-Jeanine" maar de feiten waren dan ook erg genoeg. Zoals bekend kwam deze treiler vast te zitten ter hoogte van het Engelse haventje Bex Hill op 7 februari 1982 nadat het vaartuig motorpech had geleden. De motor was met name stil gevallen nadat de motorist vergeten had de dagtank bij te vullen. Hierdoor kwam de hoofdmotor zonder brandstof te zitten en viel uit. De pogingen die toen door de schipper en de motorist werden ondernomen namen niet minder dan 32 uren in beslag maar... bleven zonder enig resultaat. Ondertussen had men aan boord met allerlei toestanden te maken.

Door de schipper – die er bovendien van verdacht wordt drankmisbruik te hebben gepleegd – werd de navigatie van het vaartuig totaal verwaarloosd, er werd geen uitkijk verzekerd en nadien, toen een stranding nakend was, werd door de schipper assistentie geweigerd van een Engelse sleepboot. Dat allemaal leidde uiteindelijk tot de stranding van de „Roger-Jeanine", nadat enkele bemanningsleden reeds het vlot hadden buiten gezet en naar de wal waren geroeid. Uiteindelijk, nadat het vaartuig weer vlot was getrokken zonder averij te hebben opgelopen, trokken techniekers van het herstelbedrijf SCAP uit Oostende over de plas en... in een mum van tijd werd de motor op gang gebracht. De starter van de motor was gewoon een kwart draai te ver doorgedraaid maar noch de schipper noch de motorist hadden dit in de gaten. Een klusje van niks dus in feite maar die wel geld heeft gekost.

In zijn vordering heeft de rijkskommissaris het over zware tekortkomingen van schipper Calcoen t.a.v. de goede zeemanschap, het verwaarlozen van de uitkijk, geen enkel maatregel te hebben genomen voor de beveiliging van de opvarenden, het weigeren van assistentie door een Engelse sleepboot en geen initiatief te hebben genomen om zijn vaartuig in veiligheid te hebben gebracht. Dat alles, zo oordeelt rijkskommissaris Carly, moet een schorsing van een jaar kosten.

In zijn pleidooi probeert raadsman Verbeke de feiten nog wat af te zwakken door ondermeer tegen te spreken dat er overmatig drank werd gebruikt en dat de schipper, die reeds 20 jaar op de „Roger-Jeanine" vaart, overtuigd was dat hij de motor weer op gang zou krijgen.

Dit alles zijn fabels, maar wie de zaak heeft meegemaakt, vergeet dat er hier ook mensenlevens op het spel hebben gestaan door de schuld van de schipper.

## AANVARING MET BOULONESE TREILER

Ook inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.53 „Van Eyck" en het houten Boulonese vissersvaartuig „Virgo Sancta" werd door rijkskommissaris Carly gevorderd. De feiten deden zich voor op 13 november 1982 met schipper Sekeet Gilbert als betrokkene. In zijn vordering is de rijkskommissaris van oordeel dat zowel aan boord van de Zeebrugse treiler als het Franse vaartuig, fouten werden begaan. Schipper Sekeet liet in ieder geval na een goede uitkijk te verzekeren tijdens de werkzaamheden aan boord. Bovendien droeg de Z.53 nog altijd de seinen van vissend vaartuig, terwijl de visserij al ruim twee uur geleden gestopt was. Bovendien is het moeilijk aan te nemen, dat men, bij een zichtbaarheid van tien mijl, pas op het laatste ogenblik het franse vaartuig in de gaten kreeg. Maar, zo zegt rijkskommissaris Carly, ook op de Franse treiler werden fouten begaan. Belangrijk is dat de „Virgo Sancta" had moeten uitwijken voor de Zeebrugse treiler, terwijl er evenmin een goede uitkijk werd verzekerd.

Tenslotte vordert de rijkskommissaris tegen schipper Sekeet een schorsing van vier dagen.

## DODELIJK ONGEVAL OP N.551 „SANDRA"

Ook werd gevorderd inzake het dodelijk ongeval, dat zich voordeed aan boord van de N.551 op 27 april van vorig jaar. Toen kwam Urbain Clarysse, tijdens het beklimmen van een kaailadder, ten val op dek van dit vaartuig en overleed ter plaatse. Het slachtoffer was evenwel mee in zee getrokken zonder dat hij door schipper Ronny Smagge aangemonsterd was en dat heeft nu voor gevolg, dat de nabestaanden van het slachtoffer geen uitkeringen zullen genieten gezien het geen arbeidsongeval betreft. Het gaat inderdaad om een onrechtmatige inscheping. In zijn vordering laat rijkskommissaris Carly evenwel verstaan, dat het onrechtmatig inschepen geen uitstaans heeft met het ongeval als dusdanig en vordert tegen schipper Smagge dan ook slechts een strenge vermaning.

## HINDEREN VAN EEN KOOPVAARDIJSCHIP

Vervolgens worden de onderzoeken verder gezet inzake de Z.427. Dat vaartuig zou tijdens het koers varen een ander koopvaardijschip gehinderd hebben maar tot een aanvaring kwam het gelukkig niet. Het was assistent-motorist die zich voor die feiten moet verantwoorden, met name Freddy De Graeve. Die geeft toe, dat hij zich op een bepaald moment naar de kaartenkamer begaf waar de schipper zich ophield. De scheepsbrug was dus gedurende enkele minuten onbemand en het was pas na aandachtseinen van het koopvaardijschip, dat men handelend optrad. Men slaagde er nog in rond het koopvaardijschip te varen op een min of meer grote afstand, zegde getuige maar voor de rest geeft hij de feiten volledig toe.

## HET VERGAAN VAN DE N.710 „TRACY"

Nadien komt het vergaan van de N.710 „Tracy" aan de beurt. Dit vaartuig, dat slechts voor een driedaagse reis was uitgevaren gezien de beperkte bemanning, zonk ingevolge een lek in de buurt van de Noordhinder op 3 augustus 1983 in zeer slechte weersomstandigheden. De opvarenden konden evenwel gered worden, dank zij het ingrijpen van de reddingdiensten van de luchtmachtbasis te Koksijde. Getuige, en dat is dan eerst schipper Gonzales, weet te vertellen, dat het alarm aansloeg maar toen men zich naar de motorkamer begaf stond deze reeds onder water. Men heeft er geen idee van hoe het water in het schip is binnen gekomen. Dat moet gebeurd zijn van achter de brandstoftank maar waar precies, weet getuige niet te vertellen. Wel kwam het water zeer vlug binnen. Aanvankelijk konden de pompen het water nog bijhouden maar na een poos bleken de pompen defekt. Bovendien weet de schipper te vertellen, dat zowel bij koers lopen als bij stilliggen, het water even vlug in het schip kwam maar, het vaartuig bleef dan wel nog achttien uur drijvend. Volgens getuige was het niet mogelijk naar de Engelse kust te lopen. Nadien worden ook nog de matrozen Vanhoucke en Germonpre onderhoord maar die brengen geen nieuwe elementen aan het licht.

## SCHIPPER VAN DE Z.46 „NEPTUNUS" GAAT VRIJUIT

Tenslotte velde de Raad ook nog arrest inzake de aanvaring die zich in de Oostendse havengeul, op 1 april 1983, voordeed tussen de treiler Z.46 „Neptunus" en de pakketboot „Prinses Marie-Esmeralde". Zoals bekend vaarden beide vaartuigen toen de havengeul binnen maar is er altijd onzekerheid geweest wie van de twee nu eigenlijk het oplopend vaartuig was. In dit arrest staat te lezen dat het helemaal niet bewezen is, dat schipper Neyts van de „Neptunus" zich plichtig heeft gemaakt aan een beroepsfout, die de oorzaak zou zijn voor de aanvaring. Het wordt verder niet betwist, dat hij in de havengeul de stuurboordzijde hield en er kan hem niet verweten worden achteruit te hebben geslagen toen hij bemerkte dat zijn vaartuig gevaar liep gekneld te geraken tussen de pakketboot en de kaaimuur. Dat was de enige mogelijkheid om een ongeval te voorkomen en mag dus niet als een beroepsfout aangezien worden. Het leverde weliswaar geen resultaat op, maar de ongelukkige afloop is meer dan waarschijnlijk toe te schrijven aan de aanzuiging van de voorbij varende pakketboot bij laag water. Daarom worden schipper Neyts en zijn varensgezellen buiten zaak gesteld.

**Paul HOSTYN**

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

**Tel.** (059) **32.31.80**

**BRUGGELAAN 12 BREDENE**

**(8780V)**

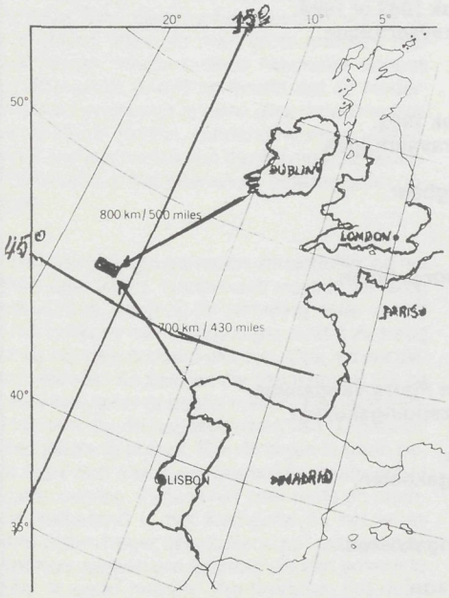
# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## ALLERLEI

■ Met strengere lozingsvoorwaarden voor de fabrieken en industrieën, die zich aan de boorden van de Rijn bevinden, hoopt men binnen de 2 jaar, de zalm de Rijn terug te gaan zien opzwemmen. Het is sinds 1958 dat de zalm uit het Rijnwater verdwenen is. Het is in dit perspektief, dat men thans reeds begonnen is, op het minst aangetast gedeelte, namelijk in het Zwitserse Bazel, met herpoting van zalm.

■ Een doorbraak in het aanwenden van de „krill", het klein, zich in grote massa's bevindend garnaaltje uit de zuidelijke Poolzee, voor menselijk verbruik, werd zopas in Polen verwezenlijkt door het ontwikkelen van een pelmachine. Deze nieuwe techniek heeft het mogelijk gemaakt het vlees van dit klein garnaaltje vrij te krijgen praktisch zonder dat het chitine bevat. De smaak van het krillvlees is gelijkaardig aan deze van de gewone garnaal. Men zoekt al enkele jaren naar een techniek voor aanwending van de krill voor menselijk gebruik. Voorheen kon het slechts voor vismeeldoeleinden gebruikt worden. De krill is tevens het voedsel voor de walvisachtigen, die er grote massa's van verzwelgen.

■ Na voor het watertribunaal in Rotterdam door de „Greenpeace-Organisatie" beschuldigd te zijn een der grootste en gevaarlijkste vervuilers, de British Nuclear Fuels Ltd, die kernenergie produceert, een programma van 800 miljoen aangekondigd om het lozen van plutoniumafval en hetgeen men ook americium noemt in de Ierse Zee met 80% te verminderen. Volgens zelfde milieu-organisatie werd er nu reeds een toeneming van beenderkanker in het zuid-westen van het Britse Cumbria vastgesteld. Dumpingen van radio-actief afval gebeuren thans zowat 800 km. uit de uiterste Zuid-West kust van Ierland en 700 km. uit de uiterste Spaanse Noordkust.




**De kruising van de 2 pijlen geeft de plaats van het dumpen aan.**

## INDIË

■ De uitvoer van garnaal uit Indië (ook wel gekend als Noorse garnaal) zal op het einde van het garnaalseizoen (einde maart 1984) een recordcijfer kennen. Men schat dit op meer dan 25 miljard B.fr. Men is daar nog niet mede tevreden want men heeft als streefcijfer voor 1984/85 liefst maar 40 miljard gesteld. Wel mogen er zich geen ongelukken voordoen zoals dit in de Gemeenschap en meer speciaal in Nederland gebeurde, waar men de dood van heel wat mensen aan het verbruiken van Noorse garnaal tot nog toe meent te moeten toeschrijven, wat onaanvaardbare kletspraat mag genoemd worden. Maar 't is gebeurd.

## CANADA

■ Canadese kabeljauw die lange tijd als van mindere kwaliteit gold dan deze van Noorwegen en IJsland, begint thans aan geloofwaardigheid te winnen. Zodanig dat de verdelers in de Verenigde Staten meer aandacht aan de Canadese kabeljauwfilets beginnen te besteden. Hierbij komt nog, dat deze talrijk voorhanden is en minder duur. Zou dit ook het geval kunnen worden met de Canadese kreeft, die b.v. in West-Europa minder geprezen wordt en beterkoop is? En is het wellicht ook slechts uit snobisme dat de Europese kreeft, die ook heel wat duurder is, verkozen wordt?

# EUROPESE REKENKAMER NIET TEVREDEN OVER HET WERK DER PRODUCENTENORGANISATIES

De Europese Rekenkamer die zich buigt over de uitgaven van de Gemeenschap, heeft zich onlangs uitgesproken over de uitgaven en het gepresteerde werk van de producentenorganisaties uit Groot-Brittannië. Dit gebeurde in elk geval niet in lovende termen en we hebben nu reeds inlichtingen dat dit niet alleen voor Groot-Brittannië het geval zal zijn, maar praktisch voor de producentenorganisaties van vele lidstaten. Ook in de Rederscentrale zijn talrijke uitgaven als producentenorganisatie, als zodanig te rechtvaardigen en zou het interessant zijn deze in het belang van de leden grondig na te gaan.

Sinds december 1981 werd er een reorganisatie voor de producentenorganisaties doorgevoerd waarbij vooral, wat de taken van deze organisaties betreft, het aksent gelegd werd op te nemen maatregelen voor een rationeler visserij en beter verkoopsvoorwaarden.

Thans werd door de Europese Rekenkamer de werking en de aktiviteiten van drie Britse producentenorganisaties nagegaan. Hieruit blijkt dat de aktiviteit van deze organisaties zich doorgaans en praktisch hoofdzakelijk begrenst tot de opvang in de afslagen en het ontvangen van de Gemeenschapsgelden hieraan verbonden. Van maatregelen uitgaande van deze instellingen om bepaalde visserijaktiviteiten beter te ontwikkelen of voor een betere aanpassing van de aanvoeren aan de noden van de markt, of voor een betere spreiding van bepaalde aanvoeren, naar grootte en naar vissoort, vindt de Rekenkamer geen spoor. In feite hadden betrokken organisaties, minstens periodiek, visplannen en prognoses moeten opstellen om een evenwicht te trachten te bekomen in verband met de toegekende kwota en om eveneens voor de aanvoerprodukten zo een hoog mogelijke prijs te bekomen. Verder wordt hen ook verweten dat, in bepaalde gevallen waarbij dit zich duidelijk opdrong, geen beperkende maatregelen ingevoerd werden, zoals een geringer opvanguitkering dan deze door de EEG bepaald. Inderdaad mogen de producentenorganisaties dergelijke beperkende maatregelen uitvaardigen om te beletten dat uitsluitend voor de opvang aangevoerd wordt. Het gaat hier natuurlijk over soorten die ofwel niet het voorwerp van een kwotaregeling uitmaken, ofwel die te overvloedig aangevoerd worden, zoals dit het geval kan zijn met de pelagische vissoorten, zoals sprot, haring makreel.

Ook gaat de Rekenkamer niet akkoord, dat de Britse Producentencentrales zich onttrekken aan de verhandelingen van de Britse makreelvissers, die hun vangsten op zee aan boord van faktorijschepen overladen. Volgens de EEG-reglementering moeten de aangesloten leden alle vangsten via de tussenkomst van de betrokken organisaties laten gebeuren. Dit klinkt toch enigzins eigenaardig omdat, moesten de producentenorganisaties een verplichting opleggen om in de Britse afslagen te verkopen, dit zeker aanleiding zou geven tot een kolossale opvang en dus tot een, in feite verspilling van Gemeenschapsgelden. Hierin heeft de Rekenkamer het reglement naar de letter gevolgd en niet naar de geest.

In dit verband meent men dat het in feite, vanwege de Rekenkamer gaat om de vermoede overbevissing en het gebrek aan kontrool op de naleving van de kwotaregeling, zowel vanwege de Britten als vanwege de Nederlanders. Men meent ook te weten dat, aanvoer onder kontrool en bij veilplicht in de afslagen, heel wat minder zou zijn zodanig, dat men verwacht dat de hoeveelheden grotendeels door de handel zouden opgenomen worden.

Na Groot-Brittannië komt dan Frankrijk aan de beurt, waar zeker ook wel één of meerdere knuppels in het hoenderhok van de producentenorganisaties zullen terecht komen. We kijken eveneens benieuwd uit naar de aanmerkingen die zullen volgen met betrekking tot de organisaties in de andere lidstaten en naar een grondig onderzoek van de kostennota's zowel ten onzent als in die landen, waar de reders geen notie hebben van wat mag en niet mag en welke onkostennotas ook al of niet ten laste vallen van een producentenorganisaties.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITTANNIE

■ Zeventig mijl Oost van de Schotse haven Peterhead verging de „Idavale", een seinetreiler uit Fraserburgh. Het vaartuig werd werkelijk overspoeld door een zee van water. Het vergaan gebeurde op zaterdag 7 januari toen het vaartuig water begon te maken in een hevige zee. Men zond een noodsignaal uit omdat men het water met de pompen niet meer meester kon. Een onmiddellijk uitgestuurde burgerlijke helikopter kon de positie bepalen en doorgeven aan een helikopter van de R.A.F., die de nodige apparatuur aan boord had om de bemanningen aan boord te winden nadat deze reeds plaats hadden genomen in het reddingsvlot. Verscheidene andere treilers waren intussen naderbij gekomen in stand-by tot na het zinken van de „Idavale".

■ Nadat B.U.T. (British United Trailers) reeds heel wat schepen oplegde of naar de schroothoop verwees, wordt thans door dezelfde rederij gebruikt gemaakt van de uitzonderlijke schrappingspremie, namelijk 400 pond per brutoton (iets over de 30 duizend fr.) om 5 van de laatste 6 diepvriestreilers uit de vaart te nemen. In totaal bekomt de rederij hierdoor 220 miljoen B.fr., maar hierbij gaan 108 jobs aan bemanningsleden verloren en 8 bediendenjobs. De vaartuigen mogen ook nog verkocht worden aan het buitenland, hetgeen eveneens naar de rederij zou gaan. B.U.T. houdt nog één diepvriezer op de visserij en één grote middenslagtreiler, die zich beiden nog uit de ronde cijfers kunnen houden.

■ Ook Shetland is overgestapt naar het tiendelig metriek stelsel, zodanig, dat van nu af aan in de afslag, de „kit" afgedaan heeft en men overgaat tot kisten van 40 kg. Waarom het nu echter 40 kg. moet worden en niet 50 kg. vragen wij ons toch ook af. Of moet de Brit altijd iets anders doen dan de anderen? In Shetland gaan er dus 2 1/2 bakken in 100 kg. en 25 bakken in een ton. Hier zou in E.E.G. verband toch ook een nuttige maatregel kunnen getroffen worden, welke weinig of geen kosten vergt.

■ Zoals men weet moet de lidstaat zelf een bepaald gedeelte tussenkomen in de subsidiëring voor de nieuwbouw en/of modernisatie der vissersvaartuigen als in het opleggen van vaartuigen. Slechts dan komt eveneens de E.E.G. met een subsidie over de brug. **In Groot-Brittannië is aldus voor 3,6 miljard regeringssubsidie voorzien voor modernisatie en nieuwbouw en bijna evenveel, namelijk 3,54 miljard voor het stilleggen van eenheden, doorgaans zonder uitkomst of marginaal.** Wij Belgen zij daar nog maar klein „grut" tegen.

■ Nog acht faktorijschepen hebben de 7 andere Oostblokschepen vervoegd voor de rede van Falmouth wachtende op het terug in aktie komen van de Schotse pelagische vloot. Vanwege het slechte weder hebben betrokken faktorijschepen echter beschutting gezocht in de voorhaven van Falmouth wachtende op beter weder. Voor de Schotse seiners zijn de faktorijschepen uit derde landen een welkome uitlaat voor hun vangsten, die ze op zee kunnen overladen. Inderdaad kan de verbruikersmarkt en de verwerkende nijverheid onmogelijk een massale aanvoer aan. Het grootste gedeelte van de gevangen makreel en/of haring zou opgevangen worden voor vismeeldoeleinden, wat niet te wensen is.

■ Peterhead, de grote Schotse vissershaven waar men zich tot doel gesteld had, dit jaar in de afslag de 50 miljoen pond te bereiken, zijnde de 4 miljard, zal er waarschijnlijk nipt niet geraken vanwege het slecht weder in de laatste paar weken van het jaar. Een week vóór Kerstdag zat men toch reeds aan 48,7 miljoen pond, hetgeen toch 5 miljoen pond (400 miljoen B.fr.) meer is dan op hetzelfde tijdstip in 1982. Normaal wordt er te Peterhead zowat één miljoen pond (80 miljoen B.fr.) per week gehaald, maar de week vóór de aanvang van de Kerstdagweek werd het maar 770 duizend pond. Zelfs als de 4 miljard niet gehaald wordt is het toch nog altijd een indrukwekkend cijfer, beduidend meer dan de jaarcijfers van alle Belgische afslagen samen.

■ De S.F.O., de Schotse redersorganisatie heeft de heffingen die de reders dienen te betalen op de aangevoerde vis, voor 1984 met 20% verminderd. De leiding van de S.F.O. liet daaromtrent weten dat de besparingen die de organisatie de laatste twee jaar heeft verwezenlijkt, dit hebben mogelijk gemaakt. Indien de rederscentrale zich aan dit voorbeeld zou willen spiegelen, zou er zeker ook wat van de heffingen en lidgelden van de aangeslotenen kunnen afgaan. Maar het is wel lastig zich aan goede voorbeelden te spiegelen en het bestuursriempje wat harder toe te trekken.

## 18-JARIGE VROUWELIJKE MATROOS OVER BOORD GERED DOOR DOKKER

Toen Peter Davies iemand over boord in het Albert-dok in het Britse Hull terecht zag komen, aarzelde hij geen ogenblik en sprong deze achterna. Groot was echter zijn verbazing toen hij gewaar werd met een vrouwelijk bemanningslid te doen te hebben, namelijk een achttienjarige opvarende van de IJslandse treiler Hafnarvik. Het was toen nog zeer vroeg in de morgen en Davies die reeds twee onderscheidingen kreeg voor het redden van mensen, slaagde er ook in de IJslands meisje te redden.

In IJsland komt het vaker voor, dat vrouwen aan boord zijn van vissersvaartuigen, alhoewel het toch nog altijd uitzonderingen blijven. Er zijn zelfs meerdere IJslandse vrouwen die over een schipperbrevet beschikken, en één van deze vaart zelfs als schipper. Nochtans vindt men de vrouwen gewoonlijk meer aan boord van de kleinere kustvaartuigen en dan wel in familieverband. Minder dus aan boord van grote IJslandse treilers, alhoewel door de mechanisatie aan boord van de grote schepen, veel minder zware lichamelijke inspanningen gevergd worden, waardoor ook meer vrouwen dit mekanisch werk aankunnen. Daar zal nu waarschijnlijk wel nog een onderscheiding voor Peter Davies bij komen, die hem het ijskoud en onverwacht bad zal doen vergeten.


## 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 120 fr. (België)**
   **Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)**
2. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.**
   **Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.**
   **Verzendingskosten 120 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. + 84 fr. verzendingskosten.**
5. **„Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**
   **Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.**
6. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**
   **Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.**
7. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**
   **Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.**
8. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**
   **Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.**

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## IERLAND

■ De officiële Ierse financiële instelling, die de leningen voor de investeringen in vissersvaartuigen verzorgt, de B.I.M., dreigt hiervoor niet meer te kunnen instaan vanwege de vele achterstallen, die het nog te goed heeft. Het gaat hier voor het ogenblik over 230 miljoen achterstal. Het bestuur heeft ook laten weten, dat de toepassingsregels voor het verlenen van kredieten zullen verstrengd worden evenals de kontrolemaatregelen. Vooral het jaar 1982 was in dat opzicht heel slecht niettegenstaande dit jaar in waarde 21,4 % meer besomd werd.

■ Een 31-jarige Ierse visser die een tweedehands vissersvaartuig even voor nieuwjaar kocht en het vaartuig samen met zijn broer en een derde bemanningslid naar de nieuwe thuishaven overbracht, is op deze weg verdronken toen het vaartuig verging. De twee andere opvarenden werden door een ander vissersvaartuig gered. Volgens de overlevenden kapseisde het schip plots bij kalme zee en zonder dat hiervoor in feite reden bestond.

■ In makreelvisserijmiddens zit men verveeld met de staatsgreep die plaats vond in Nigeria. Nieuwe meesters, nieuwe wetten en het is vooral Nigeria die heel wat diepbevroren makreel afnam uit de Gemeenschap. De Ieren hebben in dit verband reeds hun vrees uitgedrukt over het in 1983 tussen Nigeria en Ierland afgesloten kontrakt, waarbij de Nigeriaanse regering alle Ierse markeelzendingen zou opnemen en eveneens betalen.

## ALLERLEI

■ De sterkte van de nieuwe Nederlandse diepvriesvloot, de grote treilers van meer dan 70 meter, ligt in het feit van hun grote invrieskapaciteit, die tweemaal hoger ligt dan deze van de beste Britse diepvriestreilers en in sommige gevallen tot 4 maal hoger dan de doorslag Britse diepzeetreiler. Voor pelagische visserijen, vooral op de makreel, wanneer men grote massa's makreel binnen krijgt, is deze rationeler aanpak werkelijk goud waard en maakt dat de Nederlandse en eventueel andere ultra-moderne treilers uit derde landen, rendered kunnen vissen, terwijl veel eenheden van de niet meer zo recente Britse diepvriestreilersvloot moeten gaan opliggen.

■ Het zuiverst zijn garnalen onmiddellijk na het koken aan boord. Naderhand worden zij terug kiembesmet, eerst bij de afkoeling maar vooral bij het uitlezen van de bijvangst omdat ze terug met de handen beroerd worden. Ook het vergieten in bennen en bakken die niet kiemvrij zijn zit er voor een groot gedeelte tussen. Het is dit aantal kiemen die de houdbaarheid van de garnaal in het gedrang brengt. Om dit tegen te gaan bezint men zich thans om bepaalde maatregelen te gaan nemen. Zelfs in het zeer nette en nuchtere Nederland is het kiemgetal bij het in de markt zetten hoger dan duizend per gram, terwijl stemmen opgaan om duizend als een bovenste grens te gaan nemen. We herhalen dat deze kiemen geen gevaar opbrengen voor de gezondheid, maar wel voor de houdbaarheid van de garnaal.

■ Polen bouwt voor het ogenblik voor IJslandse reders drie treilers van ongeveer 33 meter. De treilers worden aangepast voor hektreilerij, purse- en wrakvisserij. Ze worden uitgerust met de motor van 840 p.k. hetgeen toch een aanduiding is in de richting van minder zware motoren. In Nederland worden dergelijke vaartuigen zeker minstens met een 1.500 p.k. à 2.400 p.k. uitgerust, zo niet meer. Eén van de treilers liep reeds van stapel en wordt eerlang aan de IJslandse reder overgedragen.

## AUSTRALIË

■ In Australië zal men proeven uitvoeren door het aanwenden van natuurlijk gas voor de motoren van de visserij. Volgens de Australische minister voor Energie, heeft men dit voordien met zeer goede resultaten uitgeprobeerd op dienstvaartuigen van het Ministerie van Openbare Werken. De testen gaven een beter performatie van de motor, hoger motorkracht, minder warme uitlaatgassen en minder pollutie. Eerste aan de beurt is een zescylindermotor aan boord van een treiler.

## SPANJE

■ Spanje heeft het klaar gekregen een overeenkomst af te sluiten met de Republiek van de Seychellen-eilanden in de Indische Oceaan, waardoor vijftien Spaanse tonijnschepen in de wateren van de Seychellen de visserij zullen mogen uitoefenen. Ook vernemen we dat Spanje in onderhandelingen is met de Maladiven, Tanzania en Madagascar om daar eveneens visserijrechten te bekomen. Toegegeven dat men in Spanje in dit verband niet stil blijft zitten. Dit is begrijpelijk als men ziet welke enorme vloot zij heeft om een deeltje van het kwotum der Noordzee te bekomen.


**Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven**

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

**BAASRODE**

ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

– VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING

– NIJVERHEID

– ALLERHANDE

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

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

✆ **(052) 33.24.66** **B.T.W. 400.332.559**

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## EEN BRITSE SCHIPPER OVER PLAGENDE EN OVERDREVEN NOORSE VISSERIJKONTROLES

Samen met het geval „Spes Melior", de Schotse treiler die op de vlucht ging in de Noorse sektor van de Noordzee en niet wenste in te gaan op een verzoek van een Noors visserijwachtschip voor een kontrole aan boord en onlangs voor acht maand uit de Noorse zone verbannen werd, komen nu ook kommentaren los van andere Schotse en Britse schippers, die op de te strakke houding van de Noorse marine wijzen juist in verband met betrokken visserijkontroles. Aldus noemde een andere Britse schipper dit optreden een voortdurende plagerij en tergerij. Trek per trek moet alles ingeschreven worden wat er gevangen wordt en dit volgens soort en het gewicht, dit niet alleen benaderend, maar praktisch perfekt weergegeven. Op één van de visserijen van betrokken schipper werd de bemanning verplicht uren na elkaar de reeds gestouwde vis te wegen en had de schipper naderhand nog een discussie, over het verschil van gewicht tussen gegutte en niet-gegutte vis, die twee uur duurde! Vier keer na elkaar op evenveel reizen, werd de schipper tot in detail gekontroleerd, zodat het begrijpelijk is, aldus de schipper van de „St Patrick" uit Lowestoft, dat men op een bepaald ogenblik zijn geduld verliest, wederspannig wordt en op de vlucht gaat. Ik zelf kreeg in dit verband reeds officiële verwittigingen zodat men voortdurend met de schrik op het lijf zit, om eerstdaags, voor wat in onze ogen geen overtreding waard is, te worden opgebracht.

De Noren worden altijd maar moeilijker en moeilijker, ook al omdat zij weten, dat wij zonder het vissen in de Noorse sektor de pijp mogen aan maarten geven. Ik zelf, vervolgde de bevelvoerder over de „St Patrick", tevens topper van de Lowestoft-treilervloot, ben reeds enkele malen, de veel moeilijker visgronden van de Little Fisher Bank en de Monkey-Bank gaan bevissen, omdat ik het tot over mijn oren had vanwege de plagende visserijkontroles van de Noorse visserijwachtschepen. Voor betrokken schipper is er alvast meer begrip voor de handelwijze van de vluchtende schipper van de „Spes Melior". Wij van onze kant menen, dat het toch altijd goed is even de twee klokken te horen, alhoewel we er bij blijven, hoe onwelkom en plagend ook, men toch gehoor moet geven aan de verzoeken van de wachtschepen en dat het aan het eigen bevoegd departement behoort, om van de Noorse regering een wat begrijpelijker houding ter zake te bekomen.

### E.E.G.

■ Met ingang van één mei komt een verordening van de E.E.G. van kracht, waarbij de minimum lengte voor het aanvoeren van kreeftjes van 83 mm op 85 mm wordt gebracht. Dit zal heel wat jonge kreeftjes toelaten minstens eenmaal deel te kunnen nemen aan het voortzettingsproces. Hiertegen is al heel wat protest gerezen vanwege de kreeftjesvissers. Het is nochtans in hun belang. De nieuwe maatregel geldt voor de vangstgebieden van gebied 2, hetzij Ierland, Nederland, de Kanaaleilanden, West-Duitsland, het Noorden van Frankrijk en de kusten van Groot-Brittannië. Een goede maatregel is het zeker.

## EEN AANVOERREKORD VOOR EEN BRITSE 26-METER TREILER

De 24-jarige Britse schipper Andrew Bremner, waarover we het al eens hadden, heeft het seinerekord, hetgeen tevens zijn eigen rekord was, en verwezenlijkt in de eerste week van 1983, thans met liefst 1,1 miljoen B.fr. verbeterd om het op 4,7 miljoen te brengen, eveneens begin van het nieuwe jaar. Naar zee vertrokken op 2de nieuwjaarsdag, kwam hij acht dagen later te Petershead aan de afslag met 1.300 bennen waar er op dit ogenblik een totaal gebrek aan vis heerste. Hij voerde 600 bennen schelvis, 350 bennen groene kabeljauw, 150 bennen koolvis, 150 bennen wijting en 80 bennen varia aan.

Aan boord had men gebrek aan visbakken en aan stouwingsruimte, hetgeen begrijpelijk is voor een treiler van slechts 26 meter. De hoge prijzen, die men voor de vis aanbood, zaten de schipper wel goed mee om dit absoluut aanvoerrekord te vestigen, cijfer dat waarschijnlijk vele jaren zal recht blijven en mettertijd waarschijnlijk slechts zal neergehaald worden als gevolg van een jarenlange ontwaarding van de munt. Het is nog niet langer dan verleden week, dat we over betrokken schipper schreven, dat hij in 1983 een bruto-besomming verwezenlijkte van 56 miljoen B.fr. met als start en eerste reis voor 1983 een slordige 3,6 miljoen B.fr. Na zijn eerste reis in 1984 vertrekt betrokken schipper reeds met een overschot van 1,1 miljoen B.fr., zodat het niet onwaarschijnlijk wordt, dat hij in 1984 zijn 56 miljoen van het vorig jaar nog verbetert.

Om op 2de nieuwjaarsdag de nodige wil op te brengen, samen met zijn bemanning, in zee te steken in zeer slecht weder werd men toch aardig beloond en moet men werkelijk vissersbloed in zijn lijf hebben.



**De 26-meter lange seinetreiler „Boy-Andrew" klaar voor een nieuwe suksesvolle reis.**

**(foto Fishing News - Londen)**


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

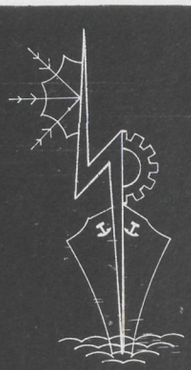
Alf. Pieterslaan 55 - 8400 Oostende



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

Tel.: 059/70.57.72

# 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 risiko'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.

■