



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 3 FEBRUARI 1984 - NR. 5



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

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

(10885N)

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

Alf. Pieterslaan 55 - 8400 Oostende



Tel.: 059/70.57.72

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

SCHEEPSDIESELMOTOREN MITSUBISHI

VOOR VOORTSTUWING EN HULPGROEPEN

Service agenten voor de Belgische kust:

s.v. S.C.A.P.

VISMIJNLAAN - 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32 39 79 / 32 08 20

GROTE VOORRAAD AAN ONDERDELEN

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.

REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 – 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Vrijdag 3 februari 1984 – Nr. 5

WAALSE MINISTER GOL TEGEN DE 15 MILJOEN FR. VOOR DE VISSERIJ Haatdragende beslissing

De visserij wordt thans ook al in de Waals-Vlaamse tegenstellingen betrokken, dit voor de eerste maal en wel van Waalse zijde. Nochtans behoort de visserij tot de nationale sectoren, iets waarvoor indertijd juist de Walen op de bres geklommen waren. De Walen zijn toch ook visverbruikers en men treft toch ook een bloeiende vishandel aan in Wallonië. Of moet de vis voor deze streek ook al uit Frankrijk komen zoals men liefst alles uit Duinkerke betreft en hiervoor zelfs de fameuse „Route de Wallonie” heeft laten bouwen die nog altijd haar bestaansrecht moet bewijzen.

Dat het Waals partikularisme nu echter zo ver gaat om de visserijsector hierin te betrekken en in het bijzonder de visser zelf die zich nog nooit bekommerd heeft om de politiek, vinden we nu toch wel van het sektarisme te veel. Het Vlaamse land en de Vlaamse visgroothandel betrekken toch ook hun forrellen uit Wallonië en zelfs meer bepaald van het bedrijf „Snoeck” uit de Voerstreek, dat zich nochtans op een bepaald gebied negatief onderscheiden heeft. Het is bij onze Vlaamse bedrijfsmensen uit de visverwerkende nijverheid nog nooit opgekomen om hier daden te stellen, die minister Gol en zijn aanhang thans stellen, door bezwaar aan te tekenen tegen de arme 15 miljoen fr. die in de begroting van landbouw voorzien is voor de eksperimentele visserij. Door dit bezwaar kan deze 15 miljoen niet ter beschikking gesteld worden ZOLANG ER IN HET MINISTERKOMITEE GEEN OVEREENKOMST IS. En wat zal Vlaanderen weer moeten langs een andere kant toegeven voor deze rechtvaardige arme 15 miljoen!

HET K.B. VAN 5 MEI 1973

Voor een beter en compleet inzicht in deze zaak geven wij hier het K.B. van 5/5/73 weer op grond van hetwelk, de 15 miljoen fr. in de begroting van landbouw voor de visserij werd voorzien.

MAATREGELEN TER AANPASSING VAN DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ AAN DE EVOLUTIE VAN HET INTERNATIONAAL VISSERIJGEBEUREN.

Artikel 1 – Ten einde bij te dragen tot de aanpassing van de Belgische Zeevisserij aan de zich wijzigende omstandigheden, kan de Minister van Landbouw:

1. De organisatie aanmoedigen van gemeenschappelijke akties die tot voorwerp hebben:

- a) het testen en uitwerken van nieuwe vis-
tuigen en visserijmethoden;
- b) het opzoeken van nieuwe visgronden;
- c) het aanvoeren van andere dan de gebruikelijke visserijprodukten;
- d) het verbeteren van de kwaliteit en van de aanbiedingsvoorwaarden van het op de markt aangevoerde zeevisserijprodukt;

2. Binnen de grenzen van de door de begroting
voorzien kredieten tussenkomen in de las-
ten van die gemeenschappelijke akties.

Artikel 2 – Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder gemeenschappelijke aktie: elk ontwerp dat, goedgekeurd door de bij artikel 4 bedoelde commissie, op initiatief van het georganiseerd bedrijf wordt uitgewerkt, en dat tot voorwerp heeft, met behulp van ten minste twee vissersvaartuigen, een van de in artikel 1, 1^o gestelde doelstellingen te verwezenlijken.

Artikel 3 – De bijdrage in de gemeenschappelijke akties bestaat namelijk uit het advies van het Rijksstation voor Zeevisserij; het ter beschikking stellen van terzake gespecialiseerd personeel; het bekostigen van de aktiviteit van dit personeel en van eventueel aan te stellen deskundigen, meer bepaald van hun verplaatsingen in het kader van die akties; het aanschaffen, plaatsen en eventueel afbreken van benodigde apparatuur, vistuig en andere visserijuitrusting; de

schadeloosstelling van reders, schippers en bemanningsleden van de vaartuigen, die aan die akties deelnemen, voor de winst- en loonder-
ving die voor hen eruit kan voortvloeien.

Artikel 4 – Elk ontwerp moet, om in aanmerking te komen van het bepaalde in artikel 1, door de Minister van Landbouw goedgekeurd worden op advies van een Adviescommissie.

Die Commissie, voorgezeten door de directeur-generaal van het Bestuur der Economische Diensten en waarvan de leden door de Minister van landbouw worden benoemd, bestaat uit:

- de hoofdinspecteur-directeur en de inspecteur-hoofd van dienst van de Dienst voor de Zeevisserij;
- de directeur van het Rijksstation voor Zeevisserij;
- een vertegenwoordiger van de Minister die het Bestuur van het Zeewezen in zijn bevoegdheid heeft;
- een vertegenwoordiger van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij;
- drie vertegenwoordigers van het georganiseerd bedrijf;
- drie vertegenwoordigers van de vakbondcentrales der vissers;
- en, als waarnemer, de inspecteur van Financiën, geaccrediteerd bij de Minister van Landbouw.

(vervolg blz. 5)



DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



Anglo Belgian Corporation

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

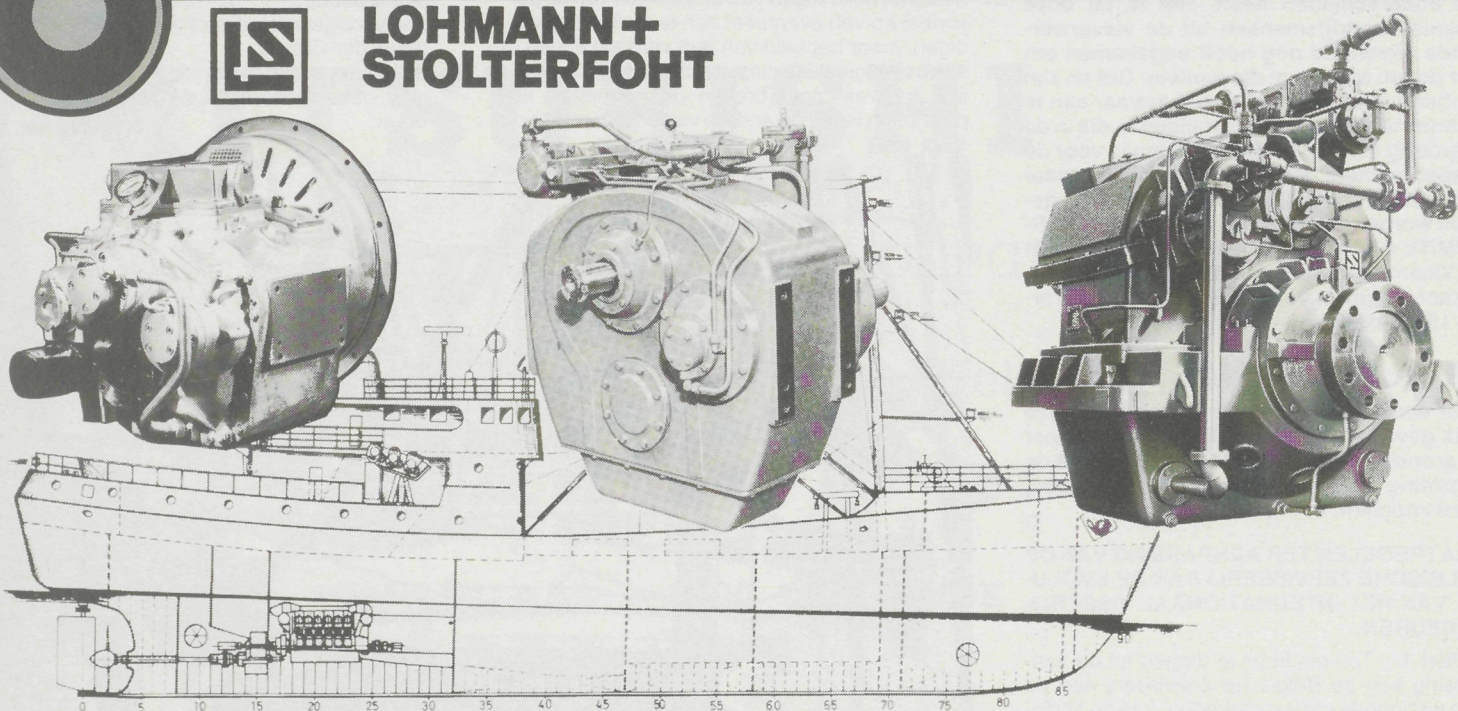


BRUINHOF
a  mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijsschepen
in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW,
(240 tot 9500 DIN pk)



**LOHMANN +
STOLTERFOHT**



BRUINHOF METROPOOLSTRAAT 1 (HOOGMOLENBRUG)
TEL (03)658.80.62
2120 - SCHOTEN TELEX : 31.835 BRUNOF

Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden 'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen tandwielen, slijtvaste oliedruklamelmkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel manoeuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

WE MOETEN SCHEPEN BIJ ONS LATEN BESTELLEN ANDERS VALLEN WE ZONDER WERK!

Dat is het wat de leiders van de Boelwerf in Temse en Hoboken onlangs aan de bevoegde overheid moesten bekend maken nadat Minister Decroo vergezeld van Secretaris-Generaal Poppe aan deze werven een bezoek hadden gebracht.

Dat deze werf dus zelf het risico neemt om drie L.P.G. tankers te bouwen om hun werknemers niet naar de dop te moeten sturen, is begrijpelijk en lovenswaardig, maar toch gevaarlijk ver gezocht en alleen mogelijk voor wie financieel zeer sterk staat.

In de visserij hebben we vier jaar geleden ook zo'n toestand gekend en was er één werf, namelijk deze van Degraeve te Zeebrugge, die het aandurfde te bouwen om dan zelf als reder dit vaartuig uit te baten of er een knappe schipper, die wat centen had, er tenslotte aan te interesseren, waardoor die schipper zelf na enkele jaren volledig eigenaar kon worden van het schip.

En dat is in veel gevallen gelukt met voor gevolg, dat die scheepswerf steeds zijn werkvolk aan het werk heeft kunnen houden en zelfs vermeerderen, toen meerdere bestellingen het licht zagen.

Het dient gezegd dat de schepen op die werf gebouwd weliswaar niet tot de luxe-klasse behoren, maar sterk en goed voor de visserij, waarvoor ze moeten dienen. En dat is ook van belang.

Dit heeft ook voor gevolg gehad, dat veel reders die over 15 à 20 jaar gebouwd hadden en anderszids ook jongeren, daardoor wakker werden geschud en men sedertdien de visserijvloot met een 7-tal eenheden per jaar heeft zien vernieuwen, zodat andere scheepsbouwers, die over dezelfde financiële middelen niet beschikten ook meer en meer werkorders kregen en de werf Degraeve sedertdien zelf orders uitbesteedde, daar deze werf tot einde 1985 volgeboekt werd.

Maar elkeen heeft die durf niet, beschikt niet over de nodige geldelijke middelen of durft als reder en scheepsbouwer dergelijk initiatief, nu E.E.G. maatregelen veel beknotten, niet aan.

Waar in de koopvaardij inzake scheepsbouw in gans Europa een ernstige crisis heerst, kan dat voorlopig athans in België niet worden gezegd van de visserij.

40 % van onze vloot werd immers in de beginjaren 1960 gebouwd met technische middelen sedertdien voorbijgestreefd.

Toen was de ziekte, schepen van 27 m bouwen met motoren van 375 à hoogstens 500 p.k. En dat werd toen als riskant aanzien.

Er was toen ook geen sprake van allerlei moderne visserijmethoden en de bokken- of gatvisserij.

Andere landen zoals Nederland, Denemarken en Duitsland toonden ons de weg aan. Naderhand echter kwam een ander probleem de visserij dwarsbomen.

Deze van de 12-mijlszone om tenslotte de E.E.G.-maatregelen naar voren te zien treden inzake kwota.

VOORUITZICHTEN

Op het huidig ogenblik schijnt aan de hand van de bestaande aanvragen en bouworders voor sommige werven werk tot einde 1985, anderen zeker voor gans het jaar 1984.

Nieuwelingen hebben ondertussen gemeend ook met het avontuur als scheepsbouwer voor **visserstvaartuigen** zich te moeten aanmelden, zodat de zeevaartinspectie haar handen vol heeft om te beletten dat avonturen en het niet naleven van de technische normen, over het hoofd zouden gezien worden.

Want daaraan mag men zich in alle vormen verwachten.

En er is meer!!!

EUROKOTTERS

Daarover wordt op alle daken en in vele bladen geschreeuwd. Elkeen meent zich nu inderdaad geroepen om schepen te bouwen, welke gaan van de Eurokotter van ± 23,50 m tot deze van 36 meter.

Op het huidig ogenblik spreekt inderdaad elkeen voornamelijk van het bouwen van Eurokotters naar het voorbeeld van wat er bij onze Noorderburen gebeurt. Een kustvisser bouwen zien ze zo rendabel niet. Want overal meent men straks Eurokotters te kunnen gebruiken om de ganse kuststreek van Duinkerke tot de Deense kust binnen de 12-mijlszone te kunnen leegvagen.

Daarover zullen we het deze of volgende week in een ander artikel hebben, daar een K.B. op komst is, welke velen zal moeten doen inzien, dat, willen we de fauna, de broedplaatsen en de kustvisserij in leven houden, strenge maatregelen onafwendbaar zijn in de 12-mijlszone om dit te beschermen, niet alleen in 't belang van de kleinen, maar in dat van de ganse visserij.

EN DE FINANCIËLE MIDDELEN?

Het is onze lezers bekend dat de regering een verregaande hulp heeft verleend voor het bouwen van vissersvaartuigen. Niet alleen worden slooppremies verleend voor schepen ouder dan 20 jaar of economisch niet renderbaar geacht, maar ook krediet tot 80 % over 15 jaar aflosbaar aan een interest van 4 à 5 %

Daarbij komt de provinciale premie van 2,5 miljoen frank welke in drie fasen uitbetaald wordt, zodat het een feit is dat, al wie bouwt theoretisch over maximum 20 % kapitaal of eigen middelen dient te beschikken, waarvan de provinciale premie er een deel van uitmaakt.

Er is echter vastgesteld dat sommigen het avontuur willen ingaan en niet bewijzen zelfs over die eigen middelen te beschikken, 't zij zwart, geel of wit.

Er werd dan ook beslist strenger op te treden vooraleer nog een krediet te verlenen, zodat elkeen voortaan geen krediet meer zal verleend worden, zo hij het bewijs van eigen middelen, welke ook en van waar ze ook mogen komen, niet kan leveren en bij de bouw het bewijs niet kunnen leveren eerst die 20 % gestort te heb-

ben aan de scheepsbouwer vooraleer over de 80 % kredieten van de N.M.K.N. te kunnen beschikken.

En dit is maar juist en streng te controleren.

Men vergeet immers niet dat het verlenen van 80 % krediet aan een zo goedkope interest veelal gepaard gaat met een slooppremie welke zeker 5 % van het te bouwen schip vertegenwoordigt, het noodzakelijk is, alle avontuurlijke misbruiken te vermijden inzake niet beschikbare kapitalen.

Het is ook een feit, dat wie minder dan vijf jaar geleden een premie gekregen heeft van de likwidatie van V.O.Z.O.R., en ondertussen vóór die vijf jaar verlopen zijn, hun schip verkochten zij dit bedrag moeten terug storten.

Die voorwaarden hebben ze desdijds ondertekend en zullen toegepast worden.

Het is ook begrijpelijk dat de overheid dient rekening te houden voor onbekwame schippers of avonturiers te staan, die niet bij machte zijn een vaartuig behoorlijk uit te baten en na twee à drie jaren dank zij allerlei avontuurtjes in het buitenland zich failliet laten verklaren om dan tevens vast te stellen dat een nieuw schip drie à vier jaar geleden gebouwd of dat in binnen- of buitenland aangekocht werd, nog moeilijk kan verkocht worden voor de nog openstaande schuld en de leveranciers er het slachtoffer van zijn.

Al deze ervaringen heeft de betrokken overheid meestal ten nadele van de leveranciers en ook wel ten nadele van de staat opgedaan.

Men heeft veel te veel geduld gehad. Gelukkig is men beginnen inzien, wie veel en hoe in het buitenland verkocht wordt om hier tenslotte zijn verplichtingen tegenover om het even wie niet na te leven.

De strengere controle op eigen bezit en de noodzakelijke eisen er mee voor de dag te komen zijn weliswaar laat, maar er tenslotte toch gekomen. Alleen dient nog strenger nagegaan wat de toestand van sommigen die reder zijn, ten opzichte van hun leveranciers is.

En daarom kunnen we de overheid die in de laatste jaren veel voor de heropleving van de visserij en de modernisering van de vloot heeft gedaan, slechts gelukwensen en hopen dat ze zich door allerlei gebruikte middeljes niet zal laten misleiden, daar het een feit is, dat te gemakkelijk op allerlei wijzen, politiek en andere, tussengekomen wordt voor soms avonturiers, zonder te beseffen welke schade elkeen en in 't bijzonder de visserij zelf er door berokkend wordt.

P. Vandenbergh

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Burelen en Administratie: Tel. (059) 32.12.10 (5 lijnen)
Fabriek - Oudenburgstwg, 31
Tel.: (059) 70.15.42 / (059) 70.14.41 / (059) 70.70.33
Telex: 810.28 & 821.65 - Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethylene,
polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

Manilla, sisal, polyethyleen en nylon trawltwine - Touwwerk -
Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten



*Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren
is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten
kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.
U bent er van harte welkom.
Denk eraan.*

De BBL denkt aan u...

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

(Vervolg van blz. 1)

Het secretariaat wordt waargenomen door een ambtenaar van de Dienst voor de Zeevisserij.

Artikel 5 – De Adviescommissie duidt een Beheercomité aan dat wordt samengesteld uit vertegenwoordigers van de Dienst voor de Zeevisserij, van het Rijksstation voor Zeevisserij en van het georganiseerd bedrijf. Dat Beheerscomité wordt belast met de uitvoering van en de controle op de in artikel 1 vermelde gemeenschappelijke akties.

Artikel 6 – Het koninklijk besluit van 1 maart 1953 houdende regeling van het toekennen van subsidies ter aanmoediging van opzoeken in verband met de visserijtechniek, wordt opgeheven.

Artikel 7 – Onze Minister van Landbouw is belast met de uitvoering van dit besluit.

(Uittreksel uit het «Belgisch Staatsblad» van 6 juni 1973)

(Uit de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak blz. L.22 en L.23).

Totdaar dus dit K.B.

Niettegenstaande er vroeger reeds kredieten ter beschikking gesteld werden voor experimentele visserij, is dit nu toch de eerste maal, dat men van Waalse zijde stokken in de wielen steekt. Als we daar de honderden miljarden tegenover stellen die het Waalse staal reeds aan de Gemeenschap gekost heeft en dus ook en zelfs in groter mate aan het Vlaamse Volk, dan komt de houding

van minister Gol en zijn Waalse fanatiekers toch, als hatelijk over. Inderdaad gaat deze 15 miljoen uitsluitend naar een Vlaamse tak van het nationale bedrijf, waar de visser geen kiesklieftel vormt voor Gol en zowel Walen als Vlamingen kan tellen.

Indien men nu Minister Gol niet kan overtuigen om zijn bezwaar prijs te geven, dan kunnen er geen experimentele proefvisserijen gebeuren en kunnen de vissers die hiertoe bereid waren zich te lenen, geen subsidies krijgen, waar dit in andere landen wel het geval is! We vinden deze nieuwe controverse die uitsluitend van Waalse zijde uitgaat, dan ook echt kleinzielig. Men weet maar al te goed van Waalse zijde, dat een visser hiervoor niet op straat komt of sporen uitbreekt zoals dit van Waalse zijde schering en inslag is. Daarvoor is de visser een te praktisch mens en ook wel (veel te veel) fatalisten zeker een beter Belg dan de zogezegde superpatriot GOL. En hoe zullen de West-Vlaamse liberalen daartegen in het verweer komen? Wij kijken benieuwd naar hun reactie uit. We kijken benieuwd naar voorzitter Verhofstadt, voor de belangen van een streek, die toch altijd zeer liberaal en Belgisch getint was en nog is.

De Belgische visserij brengt nog altijd voor het land verscheidene miljarden deviezen aan, of zorgt dat het handelsdeficiet kleiner wordt en terzelfdertijd wordt de vis, een zeer gezond voedsel, dank zij Vlaamse mensen, tot in het kleinste Waalse dorp gebracht.

MOET DE VISSERIJSEKTOR GEREGIONALISEERD WORDEN?

Als de waalse ministers gebruik maken van het feit dat de visserij een nationale aangelegenheid is, om de toekenning van kredieten voor deze sektor als chantagemiddel te gebruiken, dan blijft er voor de Vlaamse Gemeenschap niets anders over dan de visserij te regionaliseren en ook Snoeck te boycotten!

We vinden het anderzijds toch wraakroepend, dat er tot deze maatregel zou moeten overgegaan worden, alhoewel de Walen hier dan nog akkoord mee zouden moeten gaan. Nationaal moeten in de Waalse optiek deze sectoren blijven, zoals het staal dat tientallen miljarden aan de Gemeenschap kost waarvan minstens 65 tot 70% ten laste van Vlaanderen komt. Anderzijds zou Vlaanderen dan maar deze sectoren regionaal moeten nemen die karakteristiek Vlaams zijn en in de optiek van de Walen een zuivere Vlaamse aangelegenheid zijn. Men herkent hierin duidelijk de Waalse onverdraagzaamheid in van politiciers, maar niet van de Waalse ingezetenen.

Maar we zijn niet bang om onze eigen erwten te doppen en we verzoeken de Vlaamse streekparlementairen in het bijzonder en alle Vlaamse parlementairen in het algemeen, desbetreffend de kat de bel aan te binden. We zullen dan wel zelf onze GO(A)LS skoren.

Een round up na twee jaar visserijbeleid...

„AAN BELGIE TOEGEKENDE KWOTA IN OVEREENSTEMMING MET VANGSTKAPACITEIT”

aldus Staatssecretaris De Keersmaeker

Afgelopen maandag greep in het Brabantse Kobbegem een nieuwjaarsontvangst plaats van Staatssecretaris Paul De Keersmaeker van Europese Zaken en Landbouw. Daarin werd een soort round up gegeven van twee jaar landbouw- en visserijbeleid en een terugblik hoever het staat met de uitvoering van het regeringsprogramma.

Wat ons betreft, natuurlijk alleen aandacht voor de zeevisserij. In desbetreffende nota wordt daaraan interesse besteed over een viertal bladzijden; daarin wordt uiteengezet in welke mate de diverse punten werden uitgewerkt en aan het eind daarvan komt de Staatssecretaris tot de konklusie dat het, in de twee voorbije jaren, inderdaad niet slecht is gegaan in de visserij.

Hieronder nu de integrale nota uit de persmap:

EUROPEES GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

„Vooreerst moet worden vermeld het totstandkomen in januari 1983 van het Gemeenschappelijk visserijbeleid, waaraan vele jaren voorbereiding waren voorafgegaan. De diverse pogingen die onder het Belgische voorzitterschap waren ondernomen, zijn uiteindelijk niet hele-

maal zonder succes geweest, want het dient gezegd dat de nogal sterk uiteenlopende standpunten gaandeweg dichter bij elkaar kwamen liggen. Met dit akkoord zijn niet alle problemen van de baan, dit is gebleken bij de onderhandelingen over TAC's en kwota voor 1983.

De Belgische houding in deze besprekingen is hard geweest, en was geïnspireerd door de overweging dat, om de economische leefbaarheid van de Belgische visserijvloot te verzekeren, minimale kwota aan België moeten worden toegekend.

Ik kan met relatieve voldoening terugblikken op de resultaten die globaal, en in het bijzonder voor de haring, uit de brand werden gesleept.

We zijn ons bewust van het feit dat het systeem van TAC's en kwota misschien niet het beste is om de instandhouding van de visbestanden te verzekeren, doch nu het ingesteld is moeten we proberen er het beste van te maken.

Met de nieuwe **struktuurverordening** moet in de toekomst een flinke stoot kunnen gegeven worden aan de herstrukturering en de modernisering van de visserijvloot. Aldus moet het mogelijk zijn onze vloot op een 200-tal eenheden te handhaven.

HET VISSERIJBELEID OP NATIONAAL VLAK

Gedurende de voorbije maanden werd bijzondere aandacht besteed aan de visserijsektor op verschillende domeinen. Om de **brandstofkosten in de zeevisserijsektor te helpen drukken** werd, naast een premiereregeling steun verleend voor energiebesparende investeringen op vissersboten, maatregel die met twee jaar werd verlengd.

Het totale bedrag aan uitbetaalde premies voor gasoliebesparing op vissersboten bedraagt 137.446 miljoen fr; dit bedrag heeft betrekking op meer dan 1.000 aanvragen.

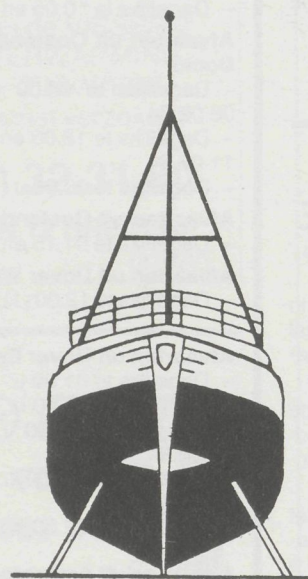
Eind november waren 61 dossiers met betrekking tot energiebesparende investeringen voor vissersboten afgehandeld, voor een globale investeringswaarde van 35,8 miljoen. De tussenkomst van het departement hierin bedraagt 8,37 miljoen fr.

Wat het projectenbeleid betreft werd tot hertoe 33 miljoen fr. aangewend voor het opzoeken naar visgronden en het beproeven van nieuwe visserijtechnieken.

(Vervolg volgende blz.)

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

Eerste nieuwe trailer voor
Nieuwpoortse vissersvloot sedert drie jaar...

N.52 „KOTTENS 2” IN BEDRIJF GENOMEN

Zaterdagmiddag waren, bij wijze van spreken, alle Nieuwpoortenaars in de plaatselijke vismijn. Een massa volk dus maar er was dan wel een passende aanleiding voorhanden. Het gebeurt inderdaad niet zo vaak, dat er een nieuwe trailer in bedrijf wordt genomen door de plaatselijke vloot.

De nieuwbouw, die wij de jongste jaren kennen, spitst zich inderdaad bijna integraal toe op Zeebrugge met, ver daarachter Oostende en Nieuwpoort.

Er deden zich in het voorbije jaar wel enkele mutaties voor; met name werden een paar schepen door Nieuwpoortse reders aangekocht en in bedrijf genomen, maar het ging dan alleen om tweedehandsvaartuigen; geen nieuwe dus.

Vandaar allicht die grote belangstelling omdat, en dit is wel een leuke vaststelling, de Nieuwpoortse vissersmensen zeer close met elkaar mee leven.

Onder de aanwezigen talrijke personaliteiten die zeer nauw bij de visserijsector betrokken zijn.

Aldus tekenden wij de aanwezigheid op van de heer Delvaux, directeur-generaal bij het Bestuur van de Economische Diensten van het Ministerie van Landbouw alsmede de heer Dobbelaere, adviseur bij het Kabinet van Landbouw; Luc Martens, inspecteur, hoofd van Dienst bij het Ministerie van Landbouw; de heer Vandewalle, hoofdingenieur-directeur bij de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende; Vancraeynest, directeur-generaal bij het Bestuur van Zeewezen alsmede de heer Blomme, bestuursdirecteur-districtshoofd bij dezelfde dienst; Dries Claeys, voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij en ere-voorspreker; de h. Van Loo, hoofdwaterschout der Kust en de heer Vander Mijsbrugge, waterschout te Nieuwpoort. Namens het Nieuwpoortse gemeentebestuur was het schepencollege aanwezig.

De heer Van Gerven was eveneens present als afgevaardigde van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid; de h. Verbanck, gewezen directeur van de Nieuwpoortse vismijn en zijn opvolger, de heer Govaere. Ook de h. J. Deroose, directeur van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge meldde zich alsmede de heer Theunissen van de firma Van Voorde en Decroos van de firma S.A.I.T.

En dan waren er natuurlijk de reders zelf, met in hun onmiddellijke omgeving de peter, de heer Fré Legein en de meter, mejuffer Sandra Calcoen, dochter van de reder Roger Calcoen. Tenslotte nog de heer Vander Cruyssen van de Westvlaamse Scheepswerven uit Oostkamp die instond voor de bouw van het vaartuig.

Het was EH. Corneillie die de „Kottens 2” doopte en de traditionele Paasnagels insloeg.

Nadien greep in een ontvangstzaal van de Nieuwpoortse vismijn, die voor de gelegenheid feestelijk was versierd, een receptie plaats waarop achtereenvolgens het woord werd gevoerd door Schepen Bendels van de Nieuwpoortse haven en de heer Vander Cruyssen namens de Westvlaamse Scheepswerven.

Deze laatste liet zich als volgt uit: „Mijn dank gaat uit naar de rederij die om het vertrouwen

heeft geschonken. Verder wil ik iedereen bedanken die heeft bijgedragen tot de bouw van de „Kottens 2” en wens dit schip een bemanning behouden vaart en lonende vangsten”. Totdaar de heer Vander Cruyssen.

TECHNISCHE GEGEVENS

De N.52 „Kottens 2” is de eerste zogenaamde Eurokotter voor onze Belgische vissersvloot. Dat houdt dus in dat, wanneer straks het tongseizoen in de kustwateren, binnen de twaalfmijlszone, een aanvang neemt, de „Kottens 2”

eveneens in die gebieden mag vissen op tong en pladijs.

Het Koninklijk Besluit van 23 april 1979, gewijzigd bij K.B. van 10 juni 1982, schrijft immers voor, dat in de zeevaten, die zich tot 12 mijl uitstrekken van de basislijnen vanaf dewelke de territoriale zee gemeten wordt, gelegen op de hoogte van de continentale kusten van België, vaartuigen van meer dan 70 brutoton of van meer dan 300 p.k. niet mogen vissen bij middel van de boomkor op tong of schol.

(Vervolg volgende blz.)



De N.52 „Kottens II” die zaterdagmiddag in de vissershaven van Nieuwpoort gedoopt werd.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE N.52 „DE KOTTENS II” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „KOTTENS II”, eerste Belgische Eurokotter ter versterking van de Nieuwpoortse vloot, bezit naast vele andere drie opmerkelijke troeven:

- 1 Een krachtige „BRUSSELLE” 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 13 ton, aangedreven door een 90 pk elektromotor, en gelagerd op kogel- en rollagers.
Pneumatische afstandsbediening van hoofd- en hulptrommelremmen en friktiekoppelingen.
Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.
Hoofdtrommels voor 600 m. kabel dia. 24 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het bekende twee parallel opgestelde drukcilinders type met een ontubbelde pompgroep in monoblok-uitvoering.
De stuurknuppel kan aldus op 2 onafhankelijke elektro-magnetische kleppengroepen werken waarmee 2 volledig gescheiden elektrische stuurmogelijkheden met ontubbelde hydraulische oliepompen een maximale veiligheid verzekeren.
- 3 Een elektrisch gedreven nettrommellier voor berging van het sleepnet.

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

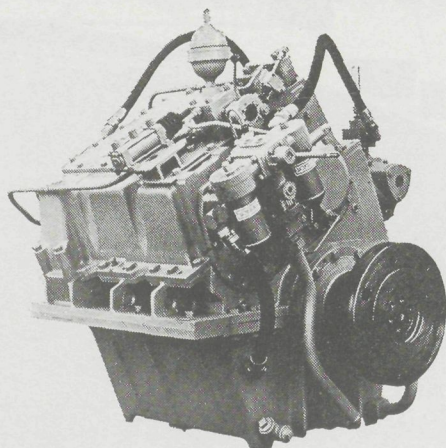
„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

MASSON



PONT-A-MOUSSON

KEERKOPPELINGEN



Van de vele moderne Europese visserijsschepen die de laatste jaren in bedrijf genomen werden, is een groot aantal uitgerust met een MASSON keerkoppeling.

Of het nu Noordzeekotters uit Urk, Goedereede, Stellingdam, Wieringen, Den Helder en Vlissingen betreft, of mossel-, garnalen- en kokkelschepen uit Harlingen, Colynsplaet, Bruinisse, Yerseke, Breskens en Kortgene. MASSON keerkoppelingen bewijzen hun betrouwbaarheid dag-in, dag-uit, jaar na jaar.

Deze betrouwbaarheid, in combinatie 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

Welnu, niettegenstaande de „Kottens 2” 24 meter lang is en dus in feite als een kleine midden-slagtreiler mag aangezien worden, werden zowel de brutotonnage als het motorvermogen beneden de voormelde normen gehouden.

Vanaf maart, begin april dus kan de „Kottens 2” die visserij wel bedrijven, voor zover geen nieuw K.B. de stokken op 4 meter brengt en hun maatregelen dienen gevolgd.

De hoofdkarakteristieken zijn de volgende:

- lengte over alles: 24 meter
- breedte op spant: 6,20 meter
- holte: 2,80 meter

De voortstuwing van de „Kottens 2” geschiedt bij middel van een Mitsubishi-motor, geleverd door de firma Padmos uit Nederland. Die motor heeft een vermogen van 300 p.k. bij 1.500 t.p.m.

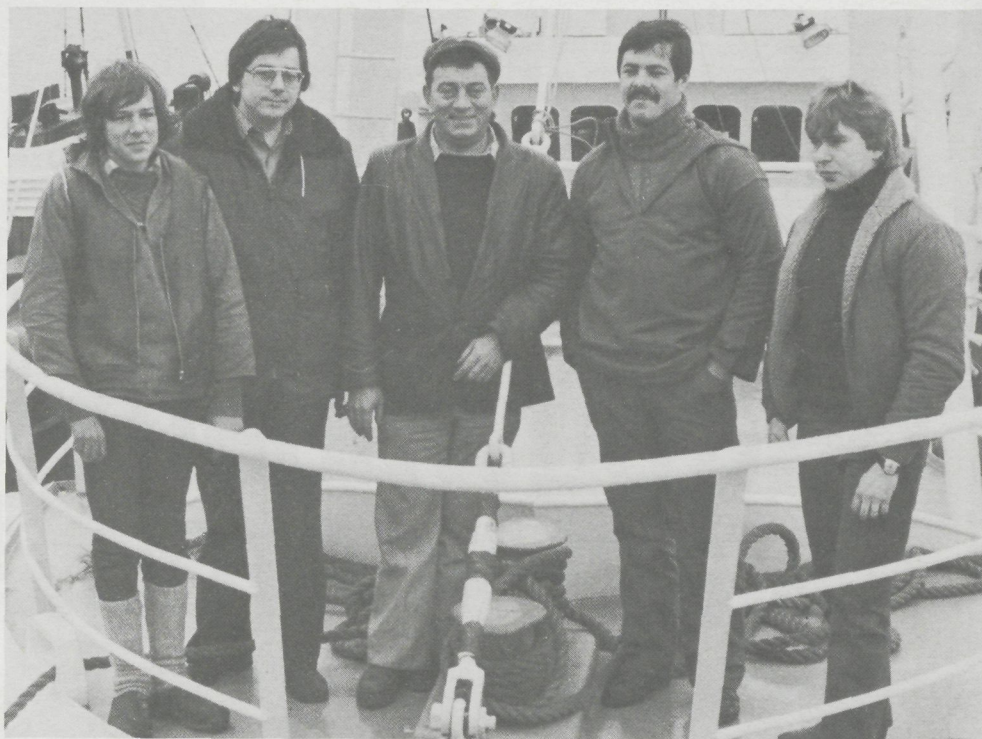
Aan de motor zit een keerkoppeling Masson - verhouding 6/1 - en geleverd door de firma Van Stigt uit Nederland.

De hoofdmotor drijft een schroef aan van de Firma Van Voorden. Dit schroef draait in een Hodi-straalbuis, die eveneens geleverd werd door de

firma van Van Voorden. De firma Promac uit Nederland stond in voor de levering van de koelinstallatie der visruimen, terwijl diezelfde onderneming tevens de scherfijsmachine leverde.

Door de firma Brusselle werd de vislier geleverd alsmede de hydraulische stuurmachine terwijl datzelfde bedrijf ook de netrol leverde. De elektrische installatie werd geplaatst door de firma Hand in Hand uit Zeebrugge.

Tenslotte leverde de firma S.A.I.T. volgende elektronische toestellen: een zender-ontvanger Skanti TRP6000, een kleurendieptemeter Furuno FCV 121, een zender-ontvanger VHF F72A, een radar Furuno FR 1011, een automatic pilot Wagner MK4, een ontvanger Kenwood R600, een Mastercom met handmicrofoon en twee buitenluidsprekers en een tweede radar Furuno FR 240-Mark 3.



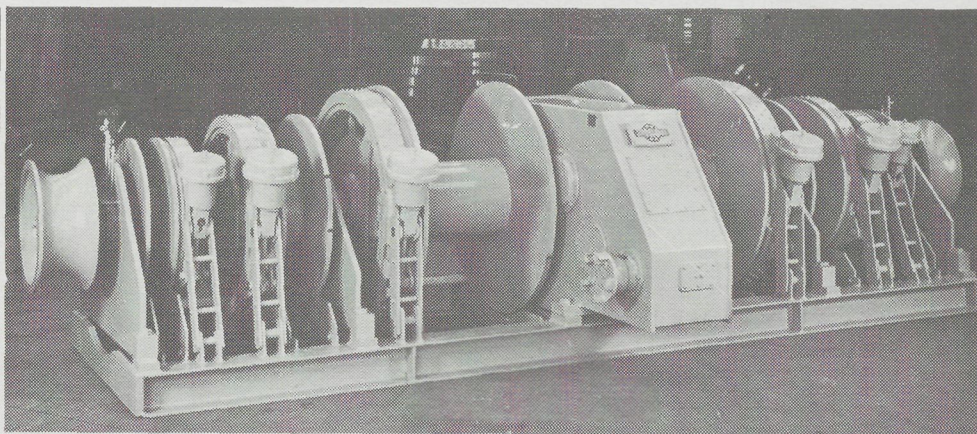
De bemanning van de N.52 „Kottens II” v.l.n.r. scheepsjongen Rudy Geryl, motorist Ivan Hennebert, schipper Roger Calcoen, matroos Danny Vermote en matroos Christiaan Provoost.

DE BEMANNING

Voor de maidentrip, die voor deze week is voorzien naar de visgronden van de West, werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper reder Yvan Hennebert, motorist Christiaan Provoost, matrozen Roger Calcoen en Dany Vermote en scheepsjongen Rudy Geryl.

Aan de reders en de bemanning van de „Kottens 2” onze beste heilwensen voor behouden vaart en lonende vangsten en opbrengsten.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



De 4-trommel vislier is van het bekende merk „BRUSSELLE” type 1.300-4 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 Hollandse reders zijn bijzonder opgetogen met deze afstandsbestuurde vislieren, mede door de forse trekkrachten van dit liertype.

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

- Trekt op de 1e laag 14,6 ton aan 24,1 m. min. - komt tot stilstand bij 2,2 ton.
- Trekt op buitenste laag: 5,8 ton aan 60,8 m. min. - komt tot stilstand bij 8,7 ton.
- Trekt op gemiddelde laag maximaal 24 ton.
- Trommelcapaciteit op de hoofdtrommels: ieder 600 m. kabel diam. 24 mm. en op de hulptrommels ieder 120 m. kabel diam. 18 mm.

Zoals het een polyvalente Eurokotter past, werd op het achterschip een elektrisch gedreven nettrommellier geplaatst voor de berging van het grondsleept.

De elektro-hydraulische stuurinrichting eveneens van het merk Brusselle vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig opgestelde cilinders werkend op een zwenkruk met rollen en anderzijds een dubbele pompgroep, ieder met elektromotor, waarvan één groep steeds in standby staat. Overschakelen gebeurt automatisch. De 2 onafhankelijke kleppengroepen zijn ook opgevat om eventueel een automatische piloot aan te sluiten. Een keurig stukje techniek waarmede ten volle het accent op de bedrijfszekerheid gelegd is.

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



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

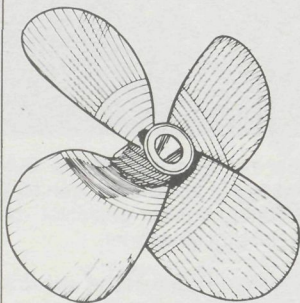
Oog en oor voor uw wensen.

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 producten met ingebouwde betrouwbaarheid, is snel gemaakt.

Wij wensen
 reders
 Roger Calcoen
 en Hennebert Yvan
 van de
 N.52 „Kottens II”
 behouden vaart
 en goede vangsten!

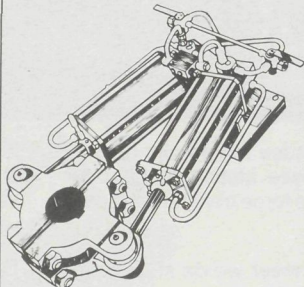
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

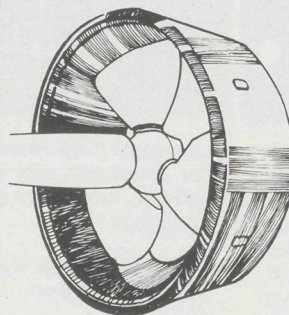
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

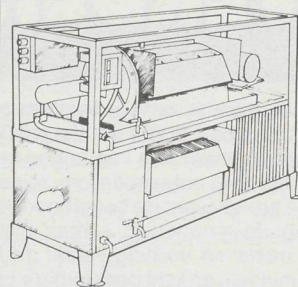
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



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

VAN MENSEN, SCHEPEN EN VAN DE ZEE

VUUR (1)

Dat Lombardsijde ooit een haven was, daar valt nu nog weinig of niets van te bemerken. Daar stonden ooit de twee oudste vuurtorens van onze kust. De haven van „Lombardie” bestond ongeveer rond 1.200 en vermits er twee vuurtorens gebouwd werden, moet er wel een behoorlijke scheepvaarttrafiek bestaan hebben.

Van waar de naam Lombardsijde wel zou kunnen komen? Een nederzetting van de Lombarden? Een volksstam of een familie die Lombard noemt? Er bestaat in Italië inderdaad een provincie Lombardije. Ook zou de naam Lombard een vervorming kunnen zijn van Lambert of ook nog van Ludimar.

Reeds in de negende eeuw ontscheepten op deze plaats aan onze kust de Noormannen. De bloeiende haven, die Lombardsijde was in deze tijden, moest wijken voor de zee. Het lage land werd er helemaal overspoeld en tenslotte verdween Lombardsijde helemaal toen haar bewoners naar de andere kant van de IJzer verhuisden doordat er aldaar niks meer te verdienen viel.

VUUR (2)

Toch kwamen er nog enkele kleine vaartuigen. Zelden wordt immers zo brutaal afgebroken met de bestaande zaken. En er waren tenslotte nog de vissers. Zij die ten allen tijde terug te vinden zijn, waar er nog een plas water bestaat. Tot in 1400 waren er trouwens nog haringvissers in de kleine kreek van Lombardsijde, en nu nog!

In Vlaanderen waren er rond die jaren 23 niet onmuurde steden en Lombardsijde was er een van. Uiteindelijk werd in 1260 de stad en de haven op de oostkant van de IJzer bij Nieuwpoort ingelijfd.

In 1213 moet er dan ook een vuurtoren geweest zijn in Nieuwpoort en in 1367 schrijft men in de oude documenten, dat bestaande vuurtorens moeten worden vernieuwd zoals ze waren in de oude tijden. Het is dus helemaal niet onwaarschijnlijk, dat er te Nieuwpoort reeds in 1824 een vuurtoren bestond.

Zonderling genoeg trok de zee in deze tijd steeds verder achteruit en in 1389 was dit reeds zover, dat het nodig bleek een licht te plaatsen dicht bij de zee. De kleine vuurtoren was oorspronkelijk niets anders dan een lantaarn geplaatst op een stelling. In 1413 brandde ze af en het jaar daarop werd deze terug opgebouwd, in stenen ditmaal. Er werden daarvoor 17.500 bakstenen gebruikt. Het dak was met mei bedekt en er waren vier verdiepingen.

Naast de bestaande viertorens of vuurtorens vond men het nog nodig —, en dit was dan in 1425 —, een schip buiten de haven te sturen voorzien van twee lichten om de scheepvaart de weg naar de haven aan te wijzen. Het is heel waarschijnlijk dat de lampen waren voorzien van roetkaarsen.

VUUR (3)

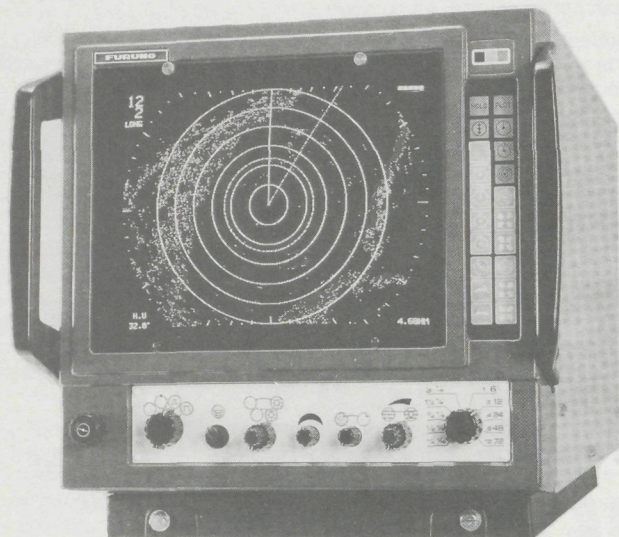
En zo ging het zoete leven maar door op de lage vlaamse kust onderbroken door drama's als oorlogen en epidemieën. Op 25 oktober 1793 kwamen de Fransen van hun neus maken en de kleine vuurtoren van Nieuwpoort moest het ontgelden.

Ze was onbruikbaar geworden en werd nadien afgebroken. Op het einde van de havendijk bij de duinen werd dan een seinmast geplaatst. Voor de

(Vervolg volgende blz.)



Aan de oostkant van de havengeul, rechtover de „Istanbul” staat nog de reddingsloods waarin de „Watson”-reddingboot in davits opgehangen en geborgen was. Bij „permanentie” wordt de boot te water gelaten en klaargelegd voor aktie.



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 object 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 afstandingen.

Rechtstreekse digitale aflezing van alle nuttige gegevens en instellingen op het beeldscherm, als ook 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

nacht werd er een huisje gebouwd en daar werd hout opgeslagen, dat diende om 's nachts bij vloed of stijgende getij vuur te stoken. Dit vuur was dan zichtbaar doorheen 3 standvensters. Overdag volstond een rookpluim boven de toren.

In 1858 werd besloten het vuur van Nieuwpoort te moderniseren. Er werd een oude olielamp afkomstig uit de vuurtoren van Oostende aangebracht en er werd een huisje voor de vuurtorenwachter opgetrokken. De familie Verbanck (grootvader van Jef Verbanck) zorgde steeds voor de goede werking ervan. Maar in 1863 stelde men vast, dat het stelsel geen voldoening schonk en er werd teruggegrepen naar het oude systeem. Het vuur van Nieuwpoort was toen een vast rood licht.

VUUR (4)

Ondertussen had de zee niet stil gestaan. Ze was steeds verder achteruitgetrokken en de vuurtoren stond nu op 1.400 meter van de zee! Er werd besloten een nieuwe toren te bouwen 250 meter ten oosten van de IJzermonding en dit op slechts 100 meter van de zee. Men bevond zich terug op het grondgebied van Lombardsijde...

In 1881 werd met de bouw van de toren gestart en op 31 juli 1883 werd ze in werking gesteld. Het vuur werd verlicht met minerale olie en reeds enkele jaren later werd overgeschakeld naar elektriciteit.

Het avontuur van de Nieuwpoortse vuurtoren was daarmee nog niet ten einde. Op 31 oktober 1914 werd ze kapotgeschoten door de Engelse oorlogsschepen. In 1922 werd dan een ijzeren pyloon geplaatst nabij het loodswezengebouw. Het licht stond op dertig meter hoogte.

Eveneens in dit jaar, werd een aanvang gemaakt met de bouw van een nieuwe vuurtoren; deze was voltooid in 1926. Het geheel werkte volkomen automatisch en stond in verbinding met de geluids- en lichtseinen op de staketsels.

VUUR (5)

Weeral zou het liedje niet lang duren want in 1944 werd het vuur opnieuw opgeblazen, nu door de Duitsers, die de aftocht bliezen. Dan werd maar weer een pyloon geplaatst met een vuur erop en er werd gedacht aan het bouwen van een nieuwe vuurtoren.

Op dezelfde plaats van de vorige torens werd dan in 1949 de nieuwe in werking gesteld. Deze toren is niets anders dan een betonnen cylinder die smaller wordt tot op 2 meter van de top waar dan met een lichtramen dichtgemaakte balkon vooruitspringt. Er is een trap met 115 treden, de verlichting is zichtbaar tot op 10 mijl en werkt volledig elektrisch. Als de stroom uitvalt wordt automatisch overgeschakeld op gas.

En we weten allemaal wel dat „t vier van Nieuwpoort” 2 rode slagen geeft om de 14 sekonden, een groot gemak als we op en tussen de Vlaamse Banken op zoek zijn naar garnaal en tong en als wel te verstaan, de lucht zo klaar is als een „belle”...

VUUR (6)

Ook in de oude zeemansliederen, de shanties, worden de weldaden van de kustvuren bezongen sedert onheuglijke tijden:

„Brightly beams our Father's Mercy,
From His lighthouse evermore!
But to us he gives the keeping,
Of the lights along the shore!

Keep the lower lights aburning!
Send a gleam across the wave!
Some poor fainting, struggling seaman,
You may rescue, you may save!

REDDING (1)

You may rescue, you may save... Inderdaad de vuurtorens die mettertijd betrouwbaarder werden betekenden steeds meer veilig varen en God weet hoeveel mensen doorheen de tijden wel door de vuren op de wal werden gespaard van verdrinkingsdood. Zo ontstonden dan ook de reddingsdiensten – dit is eigenlijk ook nog niet zó lang geleden – en dan nog meestal met primitieve middelen. In 1824 werd met een georganiseerd reddingswezen aangevangen in Engeland „National Institution for the preservation of life from Shipwreck” noemde de organisatie die we nu nog goed kennen door de manier van geldinzamelen door middel van het reddingsbootje op de toog in sommige pubs, of de toonbank van winkels en zelfs aan boord van schepen.

Algauw werd het voorbeeld van Groot-Brittannië gevolgd door andere naties en we zien dat reeds in hetzelfde jaar, 1824, twee reddingsdiensten ontstonden in Holland. Ook wij waren toen nog Hollanders! De havens van Rotterdam en Amsterdam waren toentertijd grote concurrenten van mekaar en zij ijverden allebei voor de oprichting van elk een eigen reddingsdienst. Tenslotte ontstonden er twee! „De Noordhollandse Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen” en „De Zuidhollandse Maatschappij tot redding van Schipbreukelingen”.

Deze zuidhollandse maatschappij probeerde ook langs onze vlaamse kust reddingsstations op te richten maar dit lukte niet. Wel werd er een commissie opgericht die de belangen van het reddingswezen zou behartigen. Deze commissie werkte in Antwerpen...

De lange met zandbanken en eilanden bezaaide kust van noord tot zuid werd door de beide reddingsmaatschappijen opgedeeld. Ondertussen zijn de beide organisaties ook „koninklijke” maatschappijen geworden.

REDDING (2)

Op onze Vlaamse kusten werd de reddingsdienst geregeld vanaf 1838. Dit gebeurde door een Koninklijk Besluit op 30 oktober 1838. De daad werd al gauw bij het woord gevoegd want reeds in hetzelfde jaar werden de reddingsstations Oostende, Nieuwpoort, De Panne, Blankenberge en Knokke operationeel en meteen was de reddingsdienst ook Staatszaak. Enkele jaren later, nl. in 1840, werd de reddingsdienst op de Westvlaamse kust onder het gezag van het Loodswezen geplaatst maar de Directeur van deze dienst had zijn standplaats in... Antwerpen.

Op de kust bestond evenwel de functie van onder-inspecteur van het Loodswezen en deze was belast met het toezicht op de werking van de stations. Ieder station stond dan onder de leiding van een plaatselijke „chef”. Alles gebeurde nog in de taal van „Happart” en de officiële benaming van de baas van het station luidde toen ook „Préposé au Sauveta-ge”...

REDDING (3)

Rond 1900 werd het aantal reddingsstations verhoogd. In 1890 werd een post opgericht in De Haan en een ander te Heist.

Uiteindelijk bestonden er in 1890 op onze kust zeven reddingsstations. Drie waren gewone reddingsposten en de vier andere werden „dubbelposten” genoemd, nl. Oostende, Nieuwpoort, Blankenberge en Heist. Deze vier laatste stations beschikten over 2 boothuizen met boot. De Panne, De Haan en Heist waren voorzien van één enkele boot. Bovendien was er – en is er – bij slechte weersomstandigheden steeds een sleepboot van het Loodswezen ter beschikking van de reddingsdienst. Is bij storm het redderspersoneel opgeroepen, dan moet tevens de bemanning van de sleepboot aan boord zijn. Tegenwoordig is evenwel de sleepboot van het Loodswezen steeds „standby” en permanent ter beschikking met voltallige bemanning.

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

BELGIE

3/57 (T) Nieuwpoort. – Zeewaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1984.

Gedurende de periode van 13 februari tot en met 24 februari 1984 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, als volgt:

- week van 13 tot 17 februari 1984: maandag 13, dinsdag 14, woensdag 15, donderdag 16 en vrijdag 17 februari 1984, in de kleine, midden en grote sector;
- week van 20 tot 24 februari 1984: maandag 20, dinsdag 21, woensdag 22, donderdag 23 en vrijdag 24 februari 1984 in de kleine en midden sector.

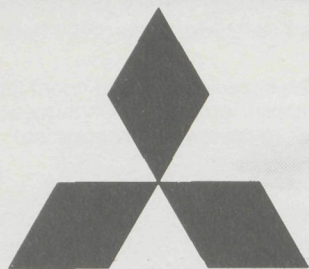
Deze schietoefeningen worden gehouden van 0900, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort – 26-1-84)

NEDERLAND

3/58 Westerschelde. Everingen. Straatje van Willem. Pas van Baarland. Betonning gewijzigd.

1. Vervangen op:
 - a. $\pm 51^{\circ}22'04''N$ — $3^{\circ}52'15''E$ de rode sparboei E 8 door een rode stompe lichtboei «E 8»: Iso. R. 2s;
 - b. $\pm 51^{\circ}21'57''N$ — $3^{\circ}52'56''E$ de lichtboei SW 3 door een groene spitse ton «SW 3».
2. Verplaatsen naar:
 - a. $51^{\circ}21'52''N$ — $3^{\circ}51'38''E$ (± 125 m S) de groene ton E 13A;
 - b. $51^{\circ}22'03''N$ — $3^{\circ}51'28''E$ (± 100 m SE) de rode lichtboei E 6A;
 - c. $51^{\circ}21'52''N$ — $3^{\circ}52'17''E$ (± 100 m S) de groene ton met kegel SW 1;
 - d. $51^{\circ}21'55''N$ — $3^{\circ}53'58''E$ (± 50 m S) de E-cardinale sparboei SW-PvB;
 - e. $51^{\circ}22'05''N$ — $3^{\circ}53'11''E$ (± 100 m S) de rode ton SW 2;
 - f. $51^{\circ}22'06''N$ — $3^{\circ}53'42''E$ (± 150 m SW) de rode lichtboei SW 4;
 - g. $51^{\circ}22'35''N$ — $3^{\circ}54'37''E$ (± 320 m SSE) de rode ton PvB 4.
3. Schrappen het gedeelte van de geleidelijn tussen de E-card, lichtboei PvB-E ($\pm 51^{\circ}23,2'N$ — $3^{\circ}54,7'E$) en het punt op $51^{\circ}22'16''N$ — $3^{\circ}54'30''E$.
(Belg. krtn. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 Nos 529.2 en 529.3)
(Ned. B.a.Z. 72 - 1984)



MITSUBISHI DIESELMOTOREN

De Machinefabriek
en de Dokmij
PADMOS
wensen rederij en
bemanning
van de N.52
„Kottens 2”
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



PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN ZW.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RIJME 50 JAAR ERVARING
Deltahaven 18, 3251 LC Postbus 23, 3250 AA Tel: 01879-1766, 1792
STELLEN DAM-HOLLAND Dok: Tel: 01879-1933
Havenkade 12, 4311 BA Postbus 1, 4310 AA Tel: 01113-1551, 1488
BRUINISSE-HOLLAND

zuinig en betrouwbaar



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



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

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

Hernieuwde opzoekingen naar wrak van „Zeepaard”

VOLGENDE WEEK WOENSDAG VERTREKT M.935 „VEURNE”

Vorige week reeds lieten wij de mogelijkheid uitschijnen, dat vice-admiraal Schlim, Stafchef van de Belgische Zeemacht, opdracht zou geven om hernieuwde pogingen te ondernemen naar de identificatie van het wrak dat door de „Van Haverbeke” werd gelokaliseerd en waarvan men aanneemt, dat het zou gaan om dat van de sedert 13 januari jl. vermiste Z.424 „Zeepaard”.

Door het Ministerie van Landsverdediging werden wij thans ingelicht, dat de kustmijnenveger M.935 „Veurne” volgende week woensdag zal afvaren naar de oostkust van Engeland, meer bepaald naar de plaats waar het nieuwe wrak eerder werd gelokaliseerd.

De „Veurne”, onder het beval van luitenant ter zee eerste klasse Polfiet, zal dan vanaf donderdag nieuwe pogingen ondernemen om het wrak definitief te identificeren bij middel van een P.A.P., een draadgeleid duikvaartuig die beelden naar de „Veurne” zal versturen. (zie foto)

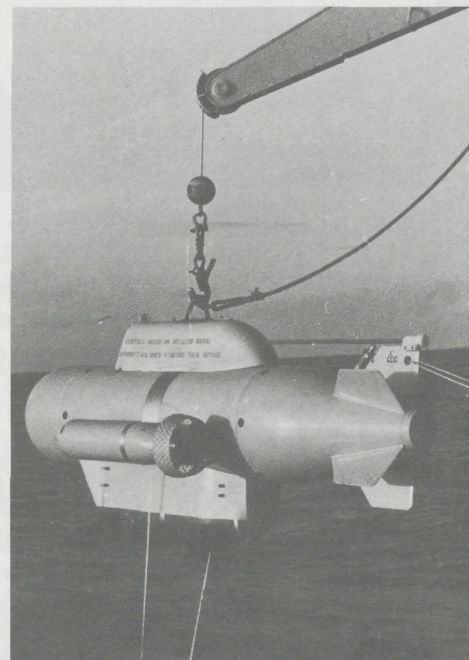
Aangenomen natuurlijk, dat de zichtbaarheid van het water beter is dan tijdens de eerste pogingen. Toen was de zichtbaarheid, door de zandsuspensie ingevolge de stromingen, omzeggens tot nul herleid.

Het is voorzien dat de „Veurne” tot maandag 13 februari ter plaatse zal blijven, tenware men er eerder in slaagt het wrak te identificeren als dat

van de Z.424 „Zeepaard”.

Ondertussen is het ook zo, dat een Deense coaster, met name de „Surrey” vorige week dinsdag het pneumatische opblaasbaar reddingvlot van de „Zeepaard” heeft ontdekt.

Het vlot was reeds zo'n 230 mijl beoosten het wrak afgedreven. Vrijdag werd het in de haven van Esbjerg aan wal gezet en nu worden pogingen ondernomen om dat naar België over te brengen, al kan dat vlot verder geen nut meer bijbrengen en alleen tot bewijsvoering van het vergaan van de Z.424 dienen.



Op 13 januari 1984 zijn de eeuwige vrede ingegaan tengevolge van een scheepsramp door het noodweer, de vijf bemanningsleden van de Z.424 „Zeepaard”, na de haven van Zeebrugge te zijn uitgevaren op 5 januari 1984.

Mijnheer WALTER VANDIERENDONCK

Geboren te Brugge op 21 mei 1947.

Echtgenoot van Mevrouw Elsie Vlietinck en vader van Eddy en Leslie.

Mijnheer GERARD ALLEMEERSCH

Geboren te Brugge op 10 maart 1935.

Echtgenoot van Mevrouw Marie-Louise Jacques en vader van Bruno, Huguette en Dirk en kinderen, Luc en Marinette en kind, Patrick en verloofde.

Mijnheer FREDDY NORULLIE

Geboren te Oostende op 26 september 1955.

Zoon van Charles en Aline Devoogt, verloofde van Marie-José Heyman.

Mijnheer MARC DURIE

Geboren te Assebroek op 4 juni 1965.

Zoon van Jacques en Agnès Devriese.

Mijnheer ARTHUR TEETAERT

Geboren te Heist op 4 juni 1944.

Vader van David, Francis en Stefaan.

De families VANDIERENDONCK, VLIETINCK, VANHOVE, VANDERHEYDE, ALLEMEERSCH, JACQUES, NORULLIE, DEVOOGT, DEVRIESE, TEETAERT en VANTORRE,

nodigen U uit om deel te nemen aan de plechtige erediensdienst voor de vermiste bemanningsleden op **ZATERDAG 4 FEBRUARI 1984 te 10 uur in de parochiekerk van Sint Antonius-Abt te Heist.**

Bijeenkomst aan de kerk om 9.45 u.

Na de erediensdienst zullen de bloemen neergelegd worden aan het Vissersmonument te Heist.

Personen, die bij vergetelheid geen rouwmelding zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigd, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

Acht meilaan 44, 8390 Knokke-Heist
A. Pauwelslaan 13, 8420 De Haan
Oude Veurnevaartstraat 65, 8450 Nieuwpoort
Berkenstraat 107, 8000 Brugge
St. Jozefstraat 44, 8390 Knokke-Heist.

HERNIEUWING VAN MANDATEN BIJ DE ONDERZOEKSRaad VOOR DE VISSERIJ

Bij koninklijk besluit van 8 december 1983, werden hernieuwd voor een tijdperk van drie jaar, vanaf 20 november 1983 de mandaten van bijzitters van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart van:

Babusiaux R., Campana R., Campion P., Carrette E., Everard M., Hubert A. en Wats P., kapiteins ter lange omvaart;

Christiaan A., De Groote Th., Haelewyck B., Hennaert P. en Rycx, schippers ter visserij;

De Baetselier E., Horemans J., Vanderstien E. en Van Oekel C.J.M., hoofdwerktuigkundigen; Zonnekein E., machinist-motorist ter visserij.

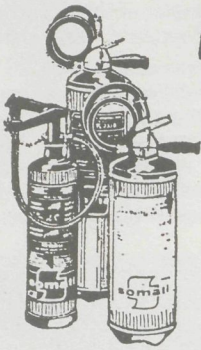
Bij hetzelfde besluit, werden hernieuwd voor een tijdperk van drie jaar, vanaf 20 november 1983, de mandaten van bijzonder bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart van:

Carlier E., De Mulder A., Ghys R. en Westerlinck A., kapiteins ter lange omvaart;

Cnokkaert V., gediplomeerd werktuigkundige; Cauwe G., hoofdwerktuigkundige.

Bij hetzelfde besluit wordt benoemd, voor een tijdperk van drie jaar, vanaf 20 november 1983, tot bijzitter van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart:

Asneeuw M, schipper ter visserij.



- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

IIIe Industriezone, 9440 EREMBODEGEM
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

**NEEM
DE MAGNESIUM
WAAR HIJ IS**

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



Ziehier de nieuwe ¼ (75 cl) met zijn schroefstop

▲ Apollinaris ▲
het water dat ijzer doet verteren.

**KUSTVISSERS-
VAARTUIGEN
EUROKOTTERS**

} uit Breskens



BENEDEN 70 TON
MAX. LENGTE 24,50 METER

- Korte levertijden tegen scherp concurrerende prijzen.
- Vertegenwoordiging **DAF dieselmotoren**, verkoop en service.
- Hydrauliek en pneumatiek.
- Alle reparaties/verbouwingen aan visserijschepen en viswinches.

- Specialist in revisie (groot en klein survey) van vrijwel alle merken scheeps- en hulpmotoren.
- Waar en wanneer u onze hulp wenst, wij staan altijd gereed om u dag en nacht van dienst te zijn.

VAN DE SANDE BRESKENS

Machinefabriek / Scheepswerf
Postbus 25, 4510 AA Breskens
Tel.: 01172-1765
na 17.00 uur: 01172-1569
telex no. 55332



P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

**A. LOWYCK &
ZOON**

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de Visserij :

**Scheepsverven
Sigma Coatings**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

EERSTE VISSERIJRAAD VAN 1984 SCHOT IN DE ROOS

- * QUOTA IN E.G.-WATEREN VASTGELEGD VOOR 1984
- * NOG GEEN DEFINITIEVE REGELING VOOR HARINGVISSERIJ
- * RESTRIKTIES INZAKE REGLEMENTERING EUROKOTTERS IS DRINGEND

De Ministers voor de Visserij hebben tijdens hun eerste visserijraad van 1984, die op 31 januari werd gehouden, zeer snel een akkoord bereikt over de totale in de E.G.-wateren in 1984 toe te laten vangsten en de verdeling ervan onder de Lid-Staten.

Dit akkoord heeft een grote politieke betekenis in de mate dat het schril afsteekt tegen de zeer laattijdige totstandkoming van het akkoord voor 1983, dat pas in december van vorig jaar na moeizame onderhandelingen over de haringvisvangst in de Noordzee uit de bus kwam.

Het in januari 1983 goedgekeurde gemeenschappelijke visserijbeleid wordt aldus op een onverhoopte, doch voor de Gemeenschap hoopgevende wijze, bekroond met een resultaat dat volgens Staatssecretaris voor Europese Zaken en Landbouw P. DE KEERSMAEKER positief kan genoemd worden voor de Belgische zeevisserij.

De oorspronkelijke voorstellen van de Commissie waren nochtans voor de meeste vissoorten vrij laag.

Nadat mede op aandringen van de Belgische delegatie in de onderhandelingen met derde landen hogere totale vangstcapaciteiten (T.A.C.'s) voor de Gemeenschap in de wacht werden gesleept, konden de vangstquota op een aanvaardbaar peil worden gebracht.

Aldus werden voor verschillende belangrijke vissoorten (kabeljauw, schol, wijting, schelvis) in vergelijking met de Commissievoorstellen, quota bekomen, die uiteindelijk vergelijkbaar zijn met de in 1983 toegestane vangsten, zodat de aan België toegekende percentages in verhouding tot de totale toegelaten vangsten in de Gemeenschap van dezelfde grootteorde zijn als de voorgaande jaren. Voor de voornaamste vissoorten zijn de aan België toegekende quota de volgende:

- kabeljauw:	8.240 ton
- schelvis:	1.670 ton
- koolvis:	80 ton
- wijting:	3.689 ton
- schol:	12.030 ton
- tong:	3.710 ton
- makreel:	100 ton
- sprot:	100 ton
- heek:	240 ton

Op te merken valt dat voor makreel, aan België een quotum van 100 ton werd voorbehouden hetgeen zeker niet zonder belang is aangezien de makreelvangst een bijvangst is bij de haringvisserij, die men moeilijk uit de weg kon gaan.

Inzake haring kan nog geen definitieve regeling worden getroffen, vermits het Commissievoorstel pas ingediend zal worden na het advies van de biologen dat in maart wordt verwacht. Intussen kan tot 31.7.1984 de haringvisserij doorgaan op basis van enerzijds de in december toegekende 17.000 ton, die door de Gemeenschap kan worden gevestigd, en anderzijds een voorlopige T.A.C. (totale vangst) van 34.300 ton in de E.G. (waarvan 1.570 ton in België), hoeveelheid die vanaf 1 juni met 20.000 ton kan worden verhoogd (920 ton voor België), en die, voor wat België betreft, geheel in de Zuidelijke Noordzee mag worden gevestigd. Deze voorlopige verdeling van de haringquota is gebeurd konform de overeenkomsten van december 1983, die voor België zeer voldoende was.

Staatssecretaris P. DE KEERSMAEKER kon tenslotte bekomen in de Ministerraad dat de Europese Commissie dringend het probleem zal onderzoeken en voorstellen zal doen betreffende de visserij in de 12-mijlszone met boomkorvaartuigen tot 70 B.R.T. en met motorvermogen tot 300 P.K. Aangezien deze zogenaamde Eurokotters een steeds grotere bedreiging vormen voor de paai- en kweekplaatsen en voor de kleinere kustvisserij, werd aangedrongen om hier vlug bepaalde restricties in de reglementering in te bouwen.



ZEEHOND VOOR ONZE KUST BIJT VAN ZICH AF

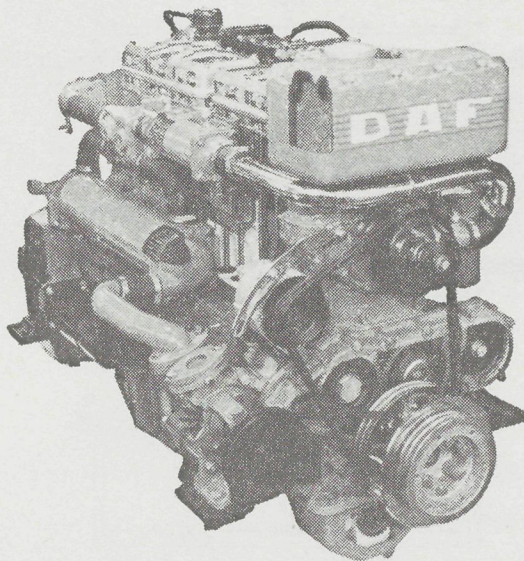
Sedert het voorbije weekeind werd op verschillende plaatsen aan onze kust een zeehond gesignaleerd maar alsnog is men er niet in geslaagd het dier te strikken.

De Oostendse brandweer deed zaterdagmorgen een poging om het ongeveer anderhalve meter lange beest te vangen bij middel van een kuipvormige draagbaar maar het beest toonde zijn twee centimeter lange tanden en gaf de vangkuip vervolgens een forse mep met de krachtige staart waarop het in zee verdween.

Eerder al vorige week, vrijdag met name, was de zeehond, die naar schatting 100 kg. weegt, gesignaleerd ter hoogte van het Militair Ziekenhuis te Bredene. Het was de bedoeling van de brandweer het dier over te maken aan het Rijksstation voor de Zeevisserij.

Het feit dat zeehonden gesignaleerd worden in onze kustwateren is op zich zelf natuurlijk niets nieuws. Doorgaans echter ging het dan wel om zieke of verzwakte dieren maar het exemplaar dat tijdens het voorbije weekeind werd gezien is krachtig en gezond. Men neemt aan dat het dier is verdwaald.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126

2630 AARTSELAAR

Tel. (03) 887.40.00 - Telex 31647

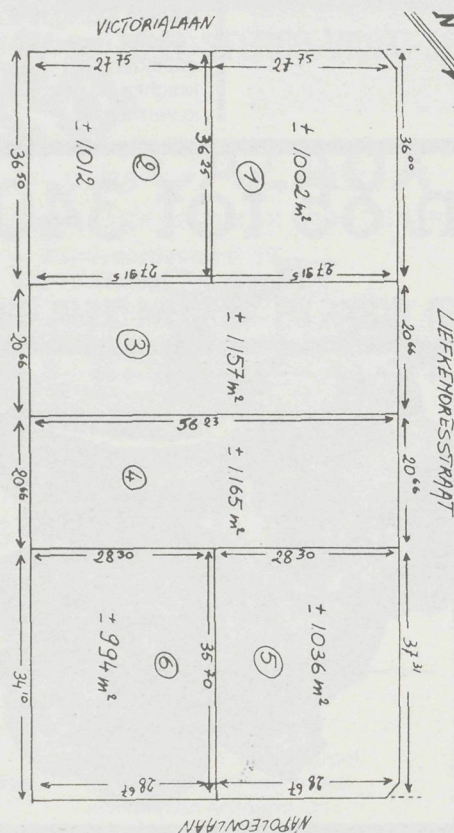
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victoriaalaaan - Liefkemo-
resstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naar-
gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

Op deze gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er
geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoeleinden,
binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059/32.29.51.



HOOGWATERBOEKJE 1984

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

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

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

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

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

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

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

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

„VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe
(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159
fr., BTW inbegrepen, + 18 fr. verzendingskos-
ten, 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.

Apollinaris

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

RAYMOND HERREBOUDT OVERLEDEN



Op 73-jarige leeftijd overleed schielijk te Brugge de heer Raymond Herreboudt, gewezen uitgever van het weekblad „Brugsch Handelsblad”.

Het was in 1906 dat zijn vader, wijlen Maurice Herreboudt het voornoemde weekblad stichtte en nog voor de tweede wereldoorlog trad Raymond, samen met zijn broer Pierre die in 1968 overleed, tot het bedrijf toe.

Ook nadat het oorlogsgeweld geluwd was bleef Raymond actief betrokken bij de uitgave van zijn blad dat in het Brugse en ook aan de Oostkust een zeer grote verspreiding kent.

Uiteindelijk, dat was in 1981, ging hij op rust. Van 1974 tot 1979 was Raymond Herreboudt voorzitter van de Nationale Federatie der Informatieweekbladen. Nadien was hij gerechtigd de eretitel van die functie te voeren.

In Raymond Herreboudt verliest de perswereld niet alleen een zeer bekwaam zakenman en uitgever die dag en nacht op de bres stond voor zijn krant en de gemeenschap der uitgevers, maar ook een zeer fijne collega die steeds bereid was hulp te bieden in het drukke perswereldje.

Nooit, dat hebben wij persoonlijk ervaren, deed men vergeefs beroep op Raymond Herreboudt. Ook in de sportmiddens genoot hij enig aanzien. In zijn jeugd was hij speler van Cercle Brugge waar hij ooit teamgenoot was van de befaamde doelman Robert Braet.

Maandag as. om 11 u. grijpt in de Dekenale Kerk van Onze Lieve Vrouw te Brugge een rouwdienst plaats waarop de teraardebestelling volgt. Samenkomst aan het sterfhuis, gelegen Eekhoutstraat 9, te Brugge om 10 u.

De directie en de redactie van ons blad bieden aan de familie van wijlen Raymond Herreboudt hun oprecht rouwbeklag aan.

Ook wij verloren niet alleen een goede vriend maar vooral een fijne collega.

P. Vandenberahe

Mevrouw Raymond HERREBOUDT,
Notaris en mevrouw Jacques VAN DAMME-HERREBOUDT,
Michel, Christian en Marianne,
Mevrouw Françoise HERREBOUDT, Sabine en Sofie,
De heer en mevrouw Jean-Louis HERREBOUDT-DE MAESSCHALCK, Julie en Alex,
*zijn echtgenote;
zijn kinderen en kleinkinderen;*

en familie,

melden U met diepe droefheid het overlijden van hun geliefde echtgenoot, vader en grootvader

DE HEER

RAYMOND HERREBOUDT

Echtgenoot van Mevrouw Fernande BONCQUET

*Ereafgevaardigde beheerder van de drukkerij Herreboudt NV Brugsch Handelsblad
Erevoorzitter van de Nationale Federatie van de Informatieweekbladen
Ridder in de Orde van Leopold II
Ridder in de Kroonorde
Laureaat van de Arbeid
Oud-speler Cercle Brugge*

Geboren te Brugge op 24 april 1911 en er plots overleden op 1 februari 1984.

De plechtige lijkdienst gevolgd door de teraardebestelling in de familiegrafkelder op het stedelijk kerkhof van Brugge, zal plaatshebben in de dekanale kerk van Onze-Lieve-Vrouw te Brugge op **maandag 6 februari 1984 om 11 uur.**

Bijeenkomst ten sterfhuize om 10 uur.

Vrienden en kennissen die bij vergetelheid geen rouwbericht ontvingen gelieven dit als dusdanig te beschouwen.

8000 Brugge, Eekhoutstraat 9
8200 Brugge, Heidelaan 15.
8000 Brugge, Eekhoutstraat 4
8200 Brugge, Oud-Strijderslaan 21.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

DE HEER

POLYDOOR PAEYE

Echtgenoot van Mevrouw Germaine DE GRAEVE

Geboren te Brugge op 9 juli 1921 en godvruchtig overleden in de kliniek van O.L.V. ter Linden, te Knokke op 31 januari 1984.

Oudstrijder 1940-45.

Vereerd met verschillende eretekens van de Royal Navy.

Dit melden:

Mevr. Germaine DE GRAEVE,
De Heer en Mevr. André VANTORRE - DEVINCK,
Reder van Z.39 en Z.19;

De Heer en Mevr. Willy PAEYE - BRAET,
Reder van Z.284;

De Heer en Mevr. William LOWYCK - PAEYE;

De Heer en Mevr. Hubert VANTORRE - PAEYE,
Reder van Z.554 en Z.526;

Zijn kinderen en kleinkinderen.

De begrafenis heeft plaats op vrijdag 3 februari a.s. om 10 uur in de St. Antonius-Abtkerk te Heist.

Personen, die bij vergetelheid geen rouwmelding zouden ontvangen hebben, waarvoor de familie zich langs deze weg verontschuldigd, worden verzocht huidig bericht als dusdanig te willen aanzien.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Het moet er ongetwijfeld jolig aan toe gaan aan boord van de N.736 „Lucky”, een Nieuwpoortse treiler, die met de naam „Lucky” gedoopt werd.

Dat bleek overvloedig tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad toen de aanvaring tussen voornoemd vaartuig en een Boulonense hek-treiler behandeld werd.

Pas op, het zijn helemaal geen slechte mensen, integendeel zelfs maar voorzitter Guffens krabde zich toch even bedenkelijk in de haren en rijkskommissaris Carly toonde zich niet erg gelukkig met de manier waarop sommige vragen werden beantwoord.

De feiten eerst! De N.736 „Lucky” was medio juni van vorig jaar betrokken in een aanvaring met de „St.-Louis”, een reusachtige hektreiler uit Boulogne.

Op het ogenblik der feiten was de zichtbaarheid niet zo best; de Franse autoriteiten spreken wel over twee mijl zicht maar schipper Arnoys van de „Lucky” houdt het bij een halve mijl, een andere getuige van de „Lucky” heeft het over twintig, tot dertig meter en tenslotte is er een van de opvarenden die de boel helemaal op stelten zet door te verklaren, dat hij niet precies weet hoeveel zicht er eigenlijk was omdat hij voortdurend... met zijn werk bezig was. Ik kijk niet omhoog, mijnheer de voorzitter, geen seconde zelfs beweert hij met klem. Waarop de voorzitter achteraf de vraag stelde of die feiten eigenlijk wel weten waar ze mee bezig zijn.

Eerst werd schipper Arnoys Polidoor onderhoord en dat is een schipper eerste klasse, die gedurende vele jaren de visserij bedreef in de toenmalige Congolese wateren.

Een doorvaren man dus. Hij beweert dat de zichtbaarheid ongeveer een halve mijl was toen de feiten zich voordeden. Niettemin, aan de hand van de onderhoren is er iets fout met de positiebepalingen en daarom vermoedt men, dat er zich een defect aan de decca heeft voorgedaan.

Dat weet schipper Arnoys evenwel niet te vertellen. Hij zegt wel dat, toen het schip op een mijl was genaderd, de echo ineens van de radar verdween maar, zo geeft de schipper eerlijk toe, dat zal wel mijn fout geweest zijn, omdat ik de schaal van de radar op 6 liet staan in plaats van over te schakelen op schaal 3 of zelfs op 1 1/2 mijl.

Nadien worden nog de drie andere opvarenden onderhoord, met name matrozen Van Acker (tevens eigenaar) en Rigaux en motorist Desmedt. Geen van hen brengt nieuwe elementen aan het licht. Van Acker beweert dat er nadien geen herstellingen dienden uitgevoerd aan de decca; die bleek dus wel in orde. Matroos Rigaux zegt dat hij van het hele gebeuren niets afweet, omdat hij op het dek bezig was en motorist Desmedt weet zo mogelijk nog minder.

Hij weet niet hoeveel zicht er was. Hij weet evenmin welke ongeveer de snelheid van de „Lucky” was en hij heeft nauwelijks de aanvaring gevoeld.

Wat tot de vaststelling leidt bij rijkskommissaris Carly, dat getuige blind, doof en ... gevoelloos is.

AANVARING MET REDEBOOT

Een andere zaak die behandeld werd, betrof de aanvaring die zich op 18 augustus van vorig jaar voordeed tussen de O.131 „Voluntas Dei” en de redeboot 4 te Zeebrugge.

De feiten gebeurden toen de treiler aan het manoeuvreren was om het vissersdok binnen te varen. Gezien de lengte van het vaartuig, moest dat in twee keer gebeuren maar, tijdens het achteruitslaan kwam de treiler tegen de aldaar gemeerde redeboot terecht die midships werd angevaren.

Volgens schipper Ackx Robert van de „Voluntas Dei” moet op een bepaald ogenblik de koppeling geweigerd hebben en dat was de rechtstreekse aanleiding tot de feiten.

Kort vóór de feiten verwittigde schipper Ackx nog de opvarenden van de redeboot van het nakend gevaar en hij is zelfs de menig toegedaan, dat men de aanvaring had kunnen helpen vermijden. Het vaartuig was toen nog op ongeveer twintig meter van de redeboot. Hoe het komt dat de koppeling defect was, heeft men nooit kunnen achterhalen.

OVERTREDINGEN TEGEN VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Om de goede gewoonte niet te verliezen, werden ook nog een tweetal gevallen behandeld van overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel.

Eerst kwam matroos Quintens Lorenzo aan de beurt. Hij stuurde zijn schip in een verkeerde koers omdat, zo zegt de schipper, hij op veilige afstand van de kabelleggers moest blijven.

De O.232 „Luc-Peter”, want om dat vaartuig gaat het, was wel vissend. In een volgende zitting zal rijkskommissaris Carly vorderen.

* *

Een tweede geval was de scheve koers die schipper Moens Johnny van de Z.46 „Saturnus” liep. De feiten gebeurden op 20 mei van vorig jaar in de buurt van Casquets maar een verwon-

derde schipper zegt niet goed te weten waar hij eigenlijk fout is geweest.

Niettemin, toch vordert rijkskommissaris Carly een „strengere” vermaning. Geen te zware sanctie dus omdat de feiten ook een minder gevaarlijk karakter hebben.

AANVARING TUSSEN JACHT EN TREILER

Tenslotte vordert rijkskommissaris Carly ook nog inzake de aanvaring, die zich in de buurt van de Oostendse haventoeegang voordeed tussen de garnaaltreiler O.520 „Manuela” en het jacht „Kliever” van Laplasse Johnny.

Het is wel zo, dat aan boord van het garnaalvisserstvaartuig geen goede uitkijk was verzekerd en daardoor moest schipper De Knaep zich nu verantwoorden. Iedereen aan boord van de „Manuela” was met name druk doende aan dek en dat is natuurlijk fout omdat ten alle tijde, vooral in de buurt van een haveningang, een scherpe uitkijk moet verzekerd worden.

Niettemin, zo oordeelt de rijkskommissaris, ook de opvarenden van jachten hebben de plicht minstens mee te werken aan het proberen te vermijden van een aanvaring en dat deden de opvarenden van de „Kliever” niet.

Het is immers allicht zo, dat de „Kliever” vroeger en ruimer zelf had kunnen uitwijken. Tenslotte, zo zegt de rijkskommissaris, bij de jachten gaat het alleen om de ontspanning, terwijl alle andere vaartuigen voor den brode op zee verblijven.

Schipper De Knaep wordt het evenwel kwalijk genomen, dat hij toeliet dat de roerganger vrij frekwent de scheepsbrug verliet waardoor de aanvaring zich heeft voorgedaan en dat moet, althans volgens de vordering van rijkskommissaris Carly, bestraft worden met een schorsing van twee dagen.

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

MAZOUTLEVERINGEN AAN VISSERSVAARTUIGEN

Alle kustvissers, die brandstof afnemen bij S.C.A.P., worden er attent op gemaakt dat, gezien de grote moeilijkheden welke bestaan om in het Montgommerydok mazout te lossen en de douaneformaliteiten, vanaf dinsdag 7 februari nog alleen mazout zal geleverd worden aan de kantien van de vismijn of in het vlotdok van de vissershaven en in principe de dinsdag en vrijdag.

Alle bestellingen moeten daags vooraf telefonisch vóór 17 uur doorgegeven worden op tel. 32.29.51.

De directie

OOSTENDE

Voor de vismijnen heeft het beter weer van de laatste dagen nog niet veel baat gebracht.

Het is verleden week te lang slecht geweest terwijl er tussenin ook nog af en toe wind was met stormkracht.

Hierdoor bleven de aanvoeren zeer gering en werden voor de meeste soorten nog erg hoge prijzen betaald. Kabeljauw en gul evenwel waren dit keer heel wat schappelijker in prijs met kabeljauw zelfs terugvallend tot 65 fr.

De gulsorteringen kregen tussen 50 en 60 fr. zodat ook hier niet meer van duur mag gesproken worden. Grote wijting haalde maandag nog bij de 60 fr. maar ging daarna in dalende lijn.

Ook al omdat de haringspannen nu wijtingspannen geworden waren met vangsten die vaak boven de 200 bennen bleven. Meteen werd de week van die mensen nog enigszins verguld want haring was weer bijna niet uit te vinden.

Het slechte weer van de voorbije maand heeft die haring naar ongewone plaatsen gedreven waardoor nu schepen aan de Kreeftenput netten vol haring vangen.

Er waren, zoals gezegd, ook nog erg dure sorteringen op de markt. Neem rog waarvoor tussen 70 en 120 fr. betaald werd. Voor hondshaai werd tot 55 fr. genoteerd. Kleine rode knorhaan kreeg ruim 80 fr., grote soldaten liepen op tot 118 fr. Congeraal haalde ook al tot 60 fr. en pollak tot 90 fr.

Niet bijzonder veel tong waarvoor zowat dezelfde prijs van verleden week betaald werd. Slips rond de 175 fr., kleine rond de 210 fr. en andere sorteringen, tussen 250 en 280 fr. Tarbot kreeg opnieuw tot 600 fr., griet tot 270 fr. en staartvis ruim 300 fr.

Schol liet het dit keer enigszins afweten. Toch werd alle aanvoer nog opgekocht en dit aan prijzen die varieerden tussen 27 en 50 fr. Hoe kleiner de soorten hoe hoger de prijs.

Geen IJslandse vis deze week, die wordt volgende week wel verwacht. Hopelijk iets grotere vangsten dan de voorgaande reizen.

Garnaal blijft schaars en duur. Bij goed weer zou de aanvoer toch vrij behoorlijk kunnen zijn, te oordelen naar wat door sommige schepen binnen gebracht wordt. De prijs lag tussen 150 en 170 fr.

VRIJDAG 27 JANUARI 1984

NOORD				
O.51	9	250	2.000	1.339.136
WEST				
O.35	4	50	—	112.239
KUST				
N.3/232	1	46	1.150	69.786
O.309/719	1	85	1.550	141.246

ZATERDAG 28 JANUARI 1984

KUST				
O.135/275	1	40	2.850	99.722
O.26/306	1	1	1.450	20.540
O.141/243	1	2	9.600	136.880
O.309/N.719	1	60	1.500	109.130

MAANDAG 30 JANUARI 1984

WEST				
O.274	12	330	—	711.569
O.134	12	420	—	867.778
N.40	6	130	—	369.855
Z.196	12	300	2.000	1.528.624
KANAAL				
O.705	11	100	800	501.501
Z.499	14	150	2.000	1.174.405
NOORD				
GO.54	15	500	1.000	1.673.731
KUST				
RI.11	5	280	—	893.372
O.135/275	1	115	5.450	191.304
KUST				
O.127/303	1	55	650	81.190
O.128/279	1	190	1.450	317.590
O.26/306	1	270	705	382.764
O.309/N.719	1	85	4.600	186.802
O.141/243	1	3	6.300	85.192

DINSDAG 31 JANUARI 1984

KUST				
N.708/709	1	30	8.050	130.966
N.3/232	1	5	8.500	113.500
O.128/279	1	30	9.600	136.020
O.26/306	1	40	3.200	81.366
O.141/243	1	13	2.150	41.254
O.127/303	1	40	6.200	107.580
O.135/275	1	17	4.000	67.556
O.309/719	1	35	3.450	85.626

WOENSDAG 1 FEBRUARI 1984

KANAAL				
O.83	15	175	2.000	1.158.975
WEST				
O.123	7	130	—	320.897
KUST				
O.128/279	1	9	14.100	191.774
N.3/232	1	10	6.300	87.636
O.135/275	1	28	5.050	92.576
O.309/N.719	1	38	4.250	98.284
O.141/243	1	37	900	41.936

Verwachtingen

MAANDAG 6 FEBRUARI

IJSLAND: O.81 (600 m. ttz 350 schelvis, 150 rode zeebaard, 80 kab-gul, 20 varia) O.318 (670 m. ttz 450 schelvis, 100 rode zeebaars, 30 shelfcod, 20 kab-gul, 20 gutvis, 20 leng)

KANAAL: Z.186 - Z.583 - O.518

WEST: Z.502 - N.45 - O.369 - N.706 - N.752 - O.114

KUST: RI 11 (vermoedelijk)

DINSDAG 7 FEBRUARI

WEST: O.285 - O.229 - Z.296

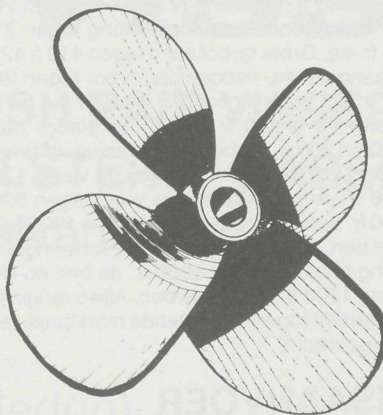
WOENSDAG 8 FEBRUARI

WEST: Z.596 (vermoedelijk)

VAN VOORDEN GROEP

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

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m Ø
Mangaanbrons,
nikkelaluminiumbrons,
gietijzer en semistaal.

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

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

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 26 JANUARI 1984

Z.44	W	900	200	10	853.850
Z.447/471	K				63.820
Z.554/560	K				96.310
Z.578.580	K				69.670
					1.083.650

VRIJDAG 27 JANUARI 1984

Z.563	W	600	120	9	463.020
Z.507	W	450	130	8	488.130
Z.321	W	200	100	8	363.000
N.15	W	1.000	230	8	1.036.190
Z.176	W	400	90	8	520.640
Z.121	W	1.100	270	9	1.263.240
					4.134.220

MAANDAG 30 JANUARI 1984

Z.19		100	100	9	717.120
Z.582	W	200	70	9	398.670
Z.462	W	150	260	9	757.343
Z.39	KM	1.900	250	16	1.298.840
Z.300	W	700	40	6	495.290
Z.41	W		80	9	412.875
Z.525	W	200	15	9	208.450
Z.307	KRP		150	10	656.750
Z.359	KRP		160	9	771.873
Z.510	KRP		155	9	779.395
					6.490.606

DINSDAG 31 JANUARI 1984

Z.55	K	300	25	3	230.140
Z.474	K	300	30	4	221.200
Z.568	K	200	25	3	162.690
Z.408	W	1.000	65	3	598.360
					1.212.390

WOENSDAG 1 FEBRUARI 1984

Z.484	W	200	110	12	514.600
B.42	W	800	70	20	601.093
Z.431	W	250	50	4	331.400
Z.598	N	400	280	12	904.700
Z.576	W	1.200	180	10	662.390
Z.99	N	2.100	460	13	1.313.950
Z.198	KRP		150	12	613.200
Z.289	W	1.800	530	12	2.006.548
					6.957.881

NIEUWPOORT

DONDERDAG 26 JANUARI 1984

GARNALEN		
N.22	52 kg.	12.353 fr.
N.700	118 kg.	22.917 fr.

VRIJDAG 27 JANUARI 1984

VIS		
N.736	163 kg.	5.400 fr.
N.88	403 kg.	19.465 fr.
N.590	403 kg.	19.465 fr.
N.720	331 kg.	15.690 fr.
N.738	332 kg.	19.953 fr.
N.597	1.241 kg.	60.782 fr.
N.551	345 kg.	34.036 fr.

MAANDAG 30 JANUARI 1984

VIS		
N.723	2.335 kg.	111.123 fr.
N.551	1.714 kg.	154.454 fr.

GARNAAL

N.700	44 kg.	7.810 fr.
N.349	43 kg.	7.934 fr.

Slechts twee Westvaartuigen losten op de maandagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 278 à 286 fr./kg en tong nr. 2 294 à 298 fr./kg. De middenslagsortering tong haalde 324 à 330 fr./kg voor de bloktong of tong nr. 3 en 328 à 336 fr./kg voor de fruiting of tong nr. 4. Tong nr. 5 bekwam 296 à 305 fr./kg en kleine tong 246 à 250 fr./kg. Middenslagtarbot werd aan 266 tot 280 fr./kg genoteerd, varia aan 190 tot 230 fr./kg., griet aan 260 tot 296 fr./kg en tongschar aan 124 tot 156 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2200 à 2500 fr. de ben opgekocht, middenslagpladijs of drieling tegen 3700 à 3900 fr. de ben en visjes tegen 1900 à 2100 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 6500 à 6900 fr. de ben geveild en gul tegen 2400 à 4750 fr. de ben. Grote wijting kreeg 2600 à 2700 fr. de ben als marktprijs en kleine wijting 1350 à 1500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2400 à 2500 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1900 à 2000 fr. de ben. Voor een partij rog der M.551 „Sandre” werden volgende prijzen neergepend. Moerrog 4800 à 4900 fr. de ben, tilten 4600 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten 3400 à 4500 fr. de ben en katrog 2500 à 2700 fr. de ben. Voor zeehond werd 2250 à 2500 fr. de ben bekomen en voor knorhaan 2000 à 2300 fr. de ben. De genoteerde prijzen konden voor alle aangevoerde soorten lonend genoemd worden.

WOENSDAG 1 FEBRUARI 1984

VIS		
N.736	4.501 kg.	154.976 fr.
N.45	4.777 kg.	196.466 fr.
N.512	871 kg.	90.490 fr.
GARNAAL		
N.700	145 kg.	27.045 fr.

Op de woensdagmarkt losten drie Westvaartuigen hun vangst. Alle genoteerde marktprijzen konden als bevredigend beschouwd worden. Tong nr. 1 kreeg 258 à 260 fr./kg, tong nr. 2 286 à 294 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 308 à 314 fr./kg betaald en voor fruiting of tong nr. 4 319 à 326 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 289 à 304 fr./kg geboekt en kleine tong tegen 216 à 225 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 410 à 420 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 280 à 320 fr./kg, varia tegen 180 à 220 fr./kg en griet tegen 196 à 240 fr./kg. Grote pladijs haalde 1700 à 1900 fr. de ben, middenslag- of drielingpladijs 2500 à 2800 fr. de ben en visjes 1700 à 1800 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5200 à 5500 fr. de ben geveild en gul tegen 1900 à 5000 fr. de ben, dit volgens grootte en sortering. Grote wijting haalde 1800 à 2000 fr. de ben en kleine wijting 1200 à 1400 fr. de ben. Alle overige soorten werden tegen een lonende marktprijs aan de man gebracht.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)
27 jan.	6	3.218	174.791
30 jan.	2	4.049	265.577
01 feb.	3	10.188	441.932

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
26 jan.	2	170	35.270	178	193
30 jan.	2	87	15.744	177	185
1 feb.	1	145	27.045	173	177

GETIJDEN TE OOSTENDE

FEBRUARI

3 vrijdag	0156	437	0845	000
	1424	442	2050	028
4 zaterdag	0231	442	0921	-007
	1459	440	2155	021
5 zondag	0308	440	0956	-007
	1534	433	2202	021
6 maandag	0340	432	1028	000
	1606	423	2234	029
7 dinsdag	0412	421	1100	015
	1636	412	2305	045
8 woensdag	0443	409	1128	035
	1707	401	2337	066
9 donderdag	0518	399		
	1745	389	1203	058
EK 10 vrijdag	0600	387	0017	089
	1834	374	1250	081
11 zaterdag	0656	375	0113	108
	1940	360	1353	097
12 zondag	0813	367	0228	117
	2104	357	1514	099
13 maandag	0904	374	0350	106
	2225	371	1633	084
14 dinsdag	1055	397	0506	078
	2327	396	1740	059
15 woensdag	1156	426	0610	042
			1833	032
16 donderdag	0017	423	0703	007
	1246	452	1922	010
VM 17 vrijdag	0102	448	0733	-023
	1332	472	2008	-004
18 zaterdag	0144	467	0842	-043
	1418	483	2054	-010
19 zondag	0229	478	0931	-052
	1504	485	2139	-008
20 maandag	0315	480	1018	-050
	1550	477	2224	001
21 dinsdag	0400	473	1103	-036
	1635	461	2308	016
22 woensdag	0448	456	1146	-013
	1721	436	2351	036
LK 23 donderdag	0537	430		
	1810	405	1231	018

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

Dover	1 h 13	vóór	Oostende
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
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

	30 januari	31 januari	1 februari
Lappen	272 290	.....	247 253
Grote	268 278	.....	265 269
3/4	270 278	.....	265 274
Bloktongen	260 278	.....	243 266
Vóór-kleine	255 243	.....	202 214
Kleine	195 206	.....	175
Slips	170 176	.....	170

ZEEBRUGGE

	30 januari	31 januari	1 februari
Grote	277 280	279 292	277 284
Bloktongen	287 292	286 284	275 280
Fruittongen	278 282	274 284	244 269
Schone kleine	269 274	255 267	228 249
Kleine	248 232	218 231	210 202
Tout petit	180 211	181 198	170 180
Slips	155 168	.....	166 170

NIEUWPOORT

	30 januari	31 januari	1 februari
Tong I	278 286	.....	258 260
Tong II	294 298	.....	286 294
Tong III	324 330	.....	308 314
Tong IV	328 305	.....	319 326
Tong V	296 305	.....	289 304
Kleine tongen	246 250	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	30 januari	31 januari	1 februari
Platen	27 40	.....	32
lek (groot-klein) ...	28 44	.....	26
Derde slag	34 48	.....	39
Platjes	42	.....	.....

ZEEBRUGGE

	30 januari	31 januari	1 februari
I	24 26	26 29	24 26
II	38 42	36 38	31 36
III	39 46	45 46	40 42
IV	38 41	31 37	33 41
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

	30 januari	31 januari	1 februari
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	44 50	.....	34 38
Platjes	38 42	.....	34 36
Drielingen	74 78	.....	50 55

Gullevisseers

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	30/01	60/01	30/01	60/01	31/01	60/01	31/01	60/01	01/02	60/02	01/02	60/02	01/02	60/02	01/02	
Tarbot groot	576	601	569	604	.....	.....	579	.....	575	.....	580	.....	.....	410	420	
Tarbot middel	350	423	302	359	.....	.....	436	478	390	.....	384	477	266	280	280	320
Tarbot klein	265	290	279	300	.....	.....	299	309	175	226	224	304	.....	.....	.....	.....
Griet groot	265	278	264	284	.....	.....	270	298	250	282	266	267	260	296	196	240
Griet middel	240	265	198	223	.....	.....	218	270	173	.....	220	282	.....	.....	.....	.....
Griet klein	175	210	140	189	.....	.....	122	166	104	.....	120	144	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82	124	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	61	88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	98	108	.....	.....	.....	.....	.....	.....	117	118	.....	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	135	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	110	118	.....	.....	.....	.....	.....	.....	120	.....	.....	.....	96	98	85	90
Tilten	102	116	80	86	.....	.....	.....	.....	115	.....	95	98	92	95	85	90
Scherpstaart	65	86	108	112	.....	.....	.....	.....	112	.....	120	125	68	90	85	.....
Halve Mans	78	105	68	74	.....	.....	.....	.....	91	110	89	95	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	49	52	38	42	.....	.....	.....	.....	35	.....	48	56	50	54	65	75
Kabeljauw	60	77	68	74	.....	.....	75	.....	60	76	72	75	130	138	104	110
Gul (groot)	62	68	60	70	.....	.....	.....	.....	66	68	65	72	95	.....	100	.....
Gul (middel)	58	64	52	62	.....	.....	64	.....	62	.....	62	65	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	47	56	38	42	.....	.....	.....	.....	44	59	30	35	48	.....	38	.....
Hozemondhamme	208	331	119	319	.....	.....	187	320	170	324	159	394	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	34	61	54	61	.....	.....	.....	.....	42	44	42	47	52	54	36	40
Wijting klein	22	31	24	38	.....	.....	.....	.....	25	27	20	26	27	30	24	27
Schar	25	41	20	25	.....	.....	37	38	22	33	34	36	40	50	36	50
Steeschol	48	210	48	124	.....	.....	77	177	43	195	85	178	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	.....	.....	60	.....	54	60	.....	.....	.....	.....	70	.....	85	87	.....	.....
Hondshaai	54	58	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	12	63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	47	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	124	156	96	144
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	16	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	84	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	18	24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	.....	45	50	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	15
Rode Poon (roobaard)	62	74	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	95	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	34	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	.....	40	46	38	42
Rode knorhaan	81	102	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31	36	.....	.....	14	16	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 23 januari** werd aangevoerd: 10.420 kg tong; 150 kisten tarbot en griet; 1.351 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 207 kisten wijting; 1.283 kisten schol; 70 kisten schar; 6.559 kisten haring en 189 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 30,86-27,69; grote tong 20,84-17,50; grootmiddel tong 18,61-16,34; kleinmiddel tong 13,97-13,25; tong één 13,62-12,57; tong twee 10,29-9,56.

Per 40 kg.:

tarbot 950-405; griet 600-254; kabeljauw één 168-114; kabeljauw twee 176-120; kabeljauw drie 150-118; kabeljauw vier 146-118; kabeljauw vijf 142-112; schol één 118-106; schol twee 140-122; schol drie 142-124; schol vier 134-114; wijting drie 110-50; schar 85-67; haring één 26,60-24,40; krab 30; bot 45-27; haai 148; hammen met kop 424-176; kuit 92-60; tongschar 311-146.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 21.400; KW 26 + KW 167 f 48.000; KW 11 f 19.800; KW 22 f 64.900; KW 34 f 47.300; KW 36 f 66.400; KW 51 + KW 221 f 2.700; KW 88 f 14.600; KW 113 f 12.600; KW 137 + KW 138 f 8.200; KW 145 f 16.400; KW 152 f 4.500; KW 173 + KW 214 f 8.300; KW 189 f 24.900; UK 48 + UK 49 f 13.400; UK 90 + WR 160 f 43.000; VD 19 + VD 73 f 15.200; IJM 44 f 23.500; UK 128 + UK 142 f 12.300; UK 141 + UK 271 f 14.000; UK 208 f 12.000; één Deens vaartuig de E.202 f 37.400; verder acht Texelaars met een gezamenlijke besomming, groot f 115.000.

Aan de **dinsdagmarkt van 24 januari** werd aangevoerd: 484 kisten kabeljauw; 79 kisten wijting; 2 kisten schol; 28 kisten schar; 3.259 kisten haring en 59 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 40 kg.:

kabeljauw één 186; kabeljauw twee 190-150; kabeljauw drie 172-128; kabeljauw vier 136-120; kabeljauw vijf 126-100; schol vier 126-100;

wijting drie 130-65; haring één 27,40-24,40; bot 38-26; steenbolk 48; kuit 61-60.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 3.750; KW 77 f 3.500; KW 137 + UK 138 f 3.500; UK 48 + UK 49 f 3.500; KW 173 + KW 221 f 3.700; WR 160 + UK 90 f 3.900; VD 6 f 2.100; VD 19 + VD 73 f 6.400; IJM 3 + IJM 27 f 3.400; UK 208 f 16.100; verder zes Texelaars met totaal f 70.000 aan besomming.

Aan de **woensdagmarkt van 25 januari** werd aangevoerd: 1.010 kg tong; 22 kisten tarbot en griet; 208 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 68 kisten wijting; 35 kisten schol; 10 kisten schar en 58 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 32,84-23,51; grote tong 19,69-18,49; grootmiddel tong 17,74-17,09; kleinmiddel tong 14,43-14,01; tong één 14,35-13,80; tong twee 10,40-9,75.

Per 40 kg.:

tarbot 1.143-521; kabeljauw één 140-114; kabeljauw twee 136-104; kabeljauw drie 122-102; kabeljauw vier 120-100; kabeljauw vijf 120-98; schelvis drie en vier 142; schol één 96-92; schol twee 118-104; schol drie 134-126; schol vier 130-110; wijting drie 88-60; schar 80-64; steenbolk 61-51; bot 41-26; kuit 80-72; tongschar 293-240; hammen met kop 352-162.

De besommingen waren:

KW 12 f 3.600; KW 45 f 31.800; VD 54 + 77 f 9.600; verder één Deens vaartuig, de RI.234 met f 7.500 aan besomming.

Aan de **donderdagmarkt van 26 januari** werd aangevoerd: 1.865 kg tong; 26 kisten tarbot en griet; 254 kisten kabeljauw; 161 kisten wijting; 336 kisten schol; 29 kisten schar; 264 kisten haring; 276 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 30,00-29,49; grote tong 18,95-17,80; grootmiddel tong 17,40-15,77; kleinmiddel tong 13,88-11,52; tong één 11,47-11; tong twee 8,88.

Per 40 kg.:

tarbot 1.086-411; griet 589-241; kabeljauw één 108-90; kabeljauw twee 174-98; kabeljauw drie 160-108; kabeljauw vier 140-104; kabeljauw vijf 124-92; schol één 100-86; schol twee 114-100;

schol drie 122-112; schol vier 110-90; wijting drie 100-48; schar 100-58; haring één 33,20-29,40; rog 122; grote kuit 72; steenbolk 66-35; tongschar 265-243 en kleine kuit 204.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 10.700; UK 141 + UK 271 f 1.500; UK 233 f 1.400; VD 6 f 1.100; VD 19 + 72 f 660; IJM 3 + IJM 27 f 9.100; verder één Belg, de Z.573 f 14.500 en drie Goedereeders met gezamenlijk f 65.000.

Aan de **vrijdagmarkt van 27 januari** werd aangevoerd: 6.425 kg tong; 106 kisten tarbot en griet; 898 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 321 kisten wijting; 725 kisten schol; 79 kisten schar; 393 kisten haring en 745 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:

tarbot 32,80-28,49; grote tong 18,66-17,52; grootmiddel tong 17,16-15,86; kleinmiddel tong 14,03-12,88; tong één 13,25-12,40; tong twee 10,09-9,12.

Per 40 kg.:

tarbot 1.004-457; griet 600-257; kabeljauw één 146-114; kabeljauw twee 156-104; kabeljauw drie 160-120; kabeljauw vier 140-112; kabeljauw vijf 132-94; schelvis vier 104; schol één 92-78; schol twee 112-102; schol drie 126-110; schol vier 120-80; wijting drie 85-48; schar 80-50; haring twee 30-20; bot 33-26; tongschar 309-201; haaihammen met kop 340-132; steenbolk 60-28; poontjes 60; grove kuit 80-35.

De besommingen waren:

KW 12 f 4.300; KW 25 f 57.600; KW 51 + KW 221 f 15.100; KW 63 f 3.930; KW 77 f 3.500; KW 152 f 5.400; UK 1 f 79.700; UK 27 + UK 137 f 12.200; UK 48 + UK 49 f 12.000; VD 19 + VD 73 f 4.100; WR 160 + UK 90 f 13.800; IJM 3 + IJM 27 f 6.200; verder nog een tweetal Goedereeders en een drietal Texelaars welke te zamen f 140.000 besomden.

BRESKENS

Aanvoer over de week van 22 t.m. 28 januari 1984

Gemidd. prijs per kg.

2.663 kg. export garnalen	voor f 11,19
489 kg. pellerij garnalen	voor f 11,26
767 kg. bot	voor f 0,73
1.633 kg. schar	voor f 2,12
52.945 kg. schol	voor f 2,54
4.953 kg. tong	voor f 14,39
1.064 kg. tarbot	voor f 17,78
1.845 kg. griet	voor f 9,95
16.491 kg. kabeljauw	voor f 2,92
5.368 kg. wijting	voor f 1,58
139 kg. rog	voor f 2,89
719 kg. poon	voor f 1,33
25 kg. haai	voor £ 3,39
380 kg. tongschar	voor f 7,08
73 kg. inktvis	voor f 4,57
4.165 kg. bolk	voor f 0,87
25 kg. koolvis	voor f 4,37
20 kg. leng	voor f 1,50
17 kg. kuit	voor f 2,37

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 23-01 t.e.m. 27-01-1984

Door 131 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
57.370 kg.	Tong	f 717.577,74	van f 12,51
20.523 kg.	Tarbot	f 321.018,48	van f 15,64
187.385 kg.	Schol	f 517.745,78	van f 2,76
151.440 kg.	Kabeljauw	f 446.642,03	van f 2,95
11.379 kg.	Griet	f 77.875,28	van f 6,84
11.965 kg.	Schar	f 21.254,07	van f 1,78
25.115 kg.	Wijting	f 27.082,28	van f 1,08
533.001 kg.	Diversen	f 2.389.497,79	
998.178 kg.		f 4.518.693,45	

NEDERLAND

VLISSINGEN

MAANDAG 23 JANUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	150	2.633	17,56
Tong gm	431	7.134	16,55
Tong km	499	6.952	13,93
Tong I	482	6.043	12,54
Tong II	308	2.946	9,57
Tarbot I	111	3.093	27,86
Tarbot II	101	2.018	19,98
Tarbot III	266	3.373	12,68
Tarbot IV	79	943	11,93
Griet I	361	4.823	13,36
Griet II	619	4.326	6,99
Schol 1 (G)	1.267	2.888	2,28
Schol 2 (G)	3.550	10.126	2,85
Schol 3 (G)	4.586	14.466	3,15
Schol 4 (G)	5.345	15.920	2,98
Kab 1 (G)	251	675	2,69
Kab 2 (G)	536	1.604	2,99
Kab 3 (G)	2.266	6.848	3,02
Kab 4 (G)	1.730	5.100	2,95
Kab 5 (G)	2.900	7.412	2,56
Kab (afw)	100	42	0,42
Wijt. 3 (G)	1.749	3.194	1,83
Wijt. 4 (G)	2.461	3.064	1,24
Schar 1	2.222	3.933	1,77
Tongschr 1	480	3.052	6,36
Tongschr II	138	578	4,19
Poon 2	1.225	517	0,42
Rog I	4	17	4,17
Rog II	13	48	3,71
Rog III	85	146	1,72
Koolv. 4 (G)	11	37	3,36
Schel. 3 (G)	8	42	5,23
Bot	1.003	1.257	1,25
Zandhaai	7	14	2,00
Inktvis W	18	174	9,64
Inktvis ZW	60	160	2,67
Kuit/Lever	219	585	2,67
Steenbolk	3.326	3.402	1,02
Hammen	12	156	12,99
Diversen	16.266	59.265	3,64
Krabben	30	43	1,44
Zonnevis	1	5	4,51
Krab. poot	16	73	4,58

VRIJDAG 27 JANUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.098	19.026	17,33
Tong gm	3.230	52.360	16,21
Tong km	2.630	35.834	13,63
Tong I	3.720	46.509	12,47
Tong II	2.509	23.117	9,21
Tarbot I	758	23.911	31,54
Tarbot II	562	11.304	20,11
Tarbot III	1.098	14.399	13,11
Tarbot IV	353	4.307	12,20
Griet I	1.715	24.043	14,02
Griet II	2.215	15.185	6,86
Schol 1 (G)	17.111	26.969	1,58
Schol 2 (G)	44.870	95.664	2,13
Schol 3 (G)	65.179	176.218	2,70
Schol 4 (G)	56.511	157.693	2,79
Kab 1 (G)	2.682	8.288	3,09
Kab 2 (G)	3.580	11.286	3,15
Kab 3 (G)	13.557	41.011	3,03
Kab 4 (G)	8.877	26.107	2,94
Kab 5 (G)	12.015	32.101	2,67

Kab (afw)	291	262	0,90
Wijt. 3 (G)	6.978	13.618	1,95
Wijt. 4 (G)	11.344	14.630	1,29
Schar 1	7.242	12.909	1,78
Tongschr 1	1.247	8.718	6,47
Tongschr II	884	3.866	4,37
Poon 2	1.743	2.842	1,63
Rog I	25	123	4,92
Rog II	36	161	4,48
Rog III	245	658	2,69
Koolv. 4 (G)	80	287	3,59
Schel. 3 (G)	15	83	5,54
Bot	5.897	3.468	0,59
Haai + P	3	12	4,00
Zandhaai	30	57	1,91
Inktvis W	113	1.218	10,78
Inktvis ZW	147	432	2,94
Kuit/Lever	1.112	2.169	1,95
Steenbolk	16.478	13.954	0,85
Kreeft	2	30	15,00
Hammen	45	797	17,71
Diversen	7.170	12.838	1,79
Krabben	98	149	1,62
Kommeraal	22	89	4,03
Zonnevis	5	25	5,02
St. Zuigers	2	1	1,40
Krab. poot	23	119	5,16

Schar 1	1.852	3.891	2,10
Tongschr 1	3.144	16.156	5,14
Poon 2	17	33	1,95
Rog I	2	5	2,58
Rog II	19	43	2,24
Schel. 3 (G)	1	3	3,18
Bot	12.312	12.304	1,00
Tongschar	19	123	6,46
Schol 1 (O)	3.237	6.287	1,94
Schol 2 (O)	5.034	12.854	2,55
Schol 3 (O)	8.694	25.873	2,98
Schol 4 (O)	8.078	20.118,49	
Krab	27	48	1,80
Inktvis W	15	29	1,93
Kuit/Lever	161	491	3,05
Steenbolk	633	915	1,45
Hammen	3	45	15,01
Diversen	1.067	2.575	2,41
Garn. Exp 2	305	3.575	10,60
Garn. Bnl 2	278	3.058	11,00
TOTAAL	65.115	202.306	

VRIJDAG 27 JANUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	633	11.269	17,80
Tong gm	2.141	36.514	17,05
Tong km	2.634	36.390	13,82
Tong I	3.445	43.326	12,58
Tong II	2.268	20.961	9,24
Tarbot I	543	17.495	32,22
Tarbot II	417	8.704	20,87
Tarbot III	1.039	14.031	13,50
Tarbot IV	952	11.073	11,63
Tarbot afw	111	1.052	9,48
Griet I	741	10.771	14,54
Griet II	2.390	16.276	6,81
Schol 1 (G)	588	1.088	1,85
Schol 2 (G)	763	1.724	2,26
Kab 1 (G)	1.257	4.105	3,27
Kab 2 (G)	5.029	16.527	3,29
Kab 3 (G)	11.723	36.050	3,08
Kab 4 (G)	2.501	7.487	2,99
Kab 5 (G)	2.621	6.748	2,57
Kab (afw)	677	339	0,50
Wijt. 3 (G)	21.388	31.280	1,46
Wijt. 4 (G)	2.340	3.129	1,34
Schar 1	4.713	9.835	2,09
Poon 2	168	333	1,98
Rog I	130	578	4,45
Rog II	733	1.831	2,50
Koolv. 1 (G)	5	12	2,40
Schel. 3 (G)	20	81	4,04
Bot	25.500	18.041	0,71
Tongschar	236	1.662	7,04
Schol 1 (O)	14.573	26.579	1,82
Schol 2 (O)	17.613	41.324	2,35
Schol 3 (O)	15.139	40.976	2,71
Schol 4 (O)	12.552	29.917	2,38
Haai + P	118	540	4,58
Krab	12	26	2,16
Inktvis W	5	43	8,58
Inktvis ZW	40	103	2,58
Kuit/Lever	757	3.040	4,02
Steenbolk	5.455	6.184	1,13
Hammen	5	79	15,78
Diversen	66.177	223.496	3,38
Garn. Exp 2	678	8.004	11,80
Garn. Bnl 2	292	3.266	11,18
TOTAAL	2.311.122	752.289	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 22 t.m. 28 januari 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	8.694	11,82
Schol	138	2,62
Schar	882	1,77
Bot	1.089	0,80
Kabeljauw	1.829	3,22
Wijting	1.172	1,75
Krab	11	2,70
Kuit	68	4,24
Steenbolk	159	1,48
Diversen	29	—

GOEDEREDE

DONDERDAG 26 JANUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	318	6.848	17,97
Tong gm	847	13.820	16,32
Tong km	898	12.361	13,76
Tong I	1.035	12.410	11,99
Tong II	684	6.176	9,03
Tarbot I	32	1.036	32,37
Tarbot II	41	809	19,73
Tarbot III	302	2.960	13,11
Tarbot IV	325	3.584	11,03
Tarbot afw	55	538	9,79
Griet I	101	1.381	13,68
Griet II	808	4.979	6,16
Kab 1 (G)	330	1.192	3,61
Kab 2 (G)	2.167	7.667	3,54
Kab 3 (G)	3.328	10.795	3,24
Kab 4 (G)	1.351	3.981	2,95
Kab 5 (G)	1.237	3.157	2,55
Kab (afw)	231	116	0,50
Wijt. 3 (G)	9.194	15.546	1,69
Wijt. 4 (G)	14	19	1,39

NEDERLAND

LAUWERSOOG

Aan de maandagmarkt verschenen 22 schepen met in totaal 3.600 kisten vis. De gestripte schol IV leverde tot drie gulden per kg. op, schol III van f 3,30 en schol II f 3,14-3,04, terwijl de klok voor de grote schol rond een rijksdaalder bleef staan.

De kleine gullen werden eveneens rond de f 2,50 verhandeld. De torrenkul ging over in andere handen, al naar kwaliteit en grofte, voor f 3,05-2,73 per kg., de middel gullen rond de drie gulden en de grote gullen brachten een dubbeltje meer op. Ook de wijting bleef aan de prijs met gestripte tot f 1,96 en de dichte tot f 1,71 per kg.

Het hoogste resultaat bij de spanvissers was f 59.521 en bij de platviskotters f 37.077. Ook nu kon de vloot door de harde wind op maandag niet uitvaren.

Woensdag vertrokken de eerste schepen naar zee. Vanaf half december is er nog geen mogelijkheid geweest om een hele week te vissen. Zowel voor de vloot, handel en vissorteerders enz. is er weinig te verdienen.

Uiteindelijk moet eenieder het van de kilogrammen hebben. Dinsdag werd de vangst van twee platviskotters en drie spanvissers verkocht. De scholprijzen bleven gelijk. Ook de gullen bleven op hetzelfde niveau. De gestripte wijting kwam nog boven de twee gulden en de uitschieter op deze dag was de grote tarbot. Voor deze vissoort werd immer veertig gulden per kg. betaald.

De week eindigde wederom met een geringe aanvoer op vrijdag. Ondanks een knappe aanvoer kwamen er geen hogere prijzen uit de bus. De meeste schepen liepen vrijdagavond/zaterdagmorgen binnen voor de verkoop van de vangst op maandag.

De garnaalenaanvoer werd uiteraard ook door het slechte weer beïnvloed. Slechts 1.150 kg. pellerij en 525 kg. exportgarnalen werden er aangevoerd. De gemiddelde prijzen waren respectievelijk f 9,32-9,74 per kg.

De weekaanvoer bestond uit 1.675 kg. garnalen en 220.772 kg vis hetgeen een weekomzet van f 653.000 opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog.

Pelling garnalen	1.150 kg.	9,06 - 9,50 per kg.
Export garnalen	525 kg.	9,50 - 10,00 per kg.
Tong	1.712 kg.	9,14 - 18,54 per kg.
Tarbot	1.089 kg.	10,30 - 40,09 per kg.
Griet	790 kg.	10,14 - 11,52 per kg.
Kabeljauw	149.622 kg.	1,93 - 3,39 per kg.
Wijting	12.581 kg.	1,61 - 2,16 per kg.
Schelvis	1.470 kg.	2,91 - 5,28 per kg.
Schar	4.893 kg.	1,57 - 2,18 per kg.
Bot	7.426 kg.	0,65 - 1,03 per kg.
Tongschar	677 kg.	3,06 - 6,26 per kg.
Kuit	260 kg.	1,53 - 1,90 per kg.
Steenbolk	318 kg.	0,65 - 0,73 per kg.
Wolf	40 kg.	4,33 - 5,54 per kg.
Diverse soorten zeevis	4.546 kg.	0,10 - 4,57 per kg.

VERBOD OP VERBRUIK VAN GARNALEN IN NEDERLAND VOORBARIG GENOMEN

Het Visserijblad was één, zo niet de enigste e om de dodelijk dysenteriegevallen die aan het verbruiken van garnaal toegeschreven werden, afstandelijk te benaderen.

Zonder het onderzoek en de uiteindelijke konklusie te willen voor lopen, hebben we onmiddellijk gewaarschuwd voor paniek en hetze en het voldongen feit.

Het is inderdaad niet de eerste maal dat men door een op sensatie gerichte campagne de visserij in het algemeen en een bepaalde tak van de visserij in het bijzonder, in opspraak heeft gebracht en onmetelijke schade heeft veroorzaakt.

Herinneren wij in dit verband de zaak over het kwikgehalte in de vis, tot het wetenschappelijk vast kwam te staan, dat elk levend wezen een bepaalde hoeveelheid zware metalen in het organisme heeft en dat, wat de vis betreft, deze aanwezigheid zo miniem is, dat het slechts een te verwaarlozen fractie betreft die ver beneden de gevarengrens ligt.

Toen ook hebben de media, zowel de gesproken als de geschreven pers en zelfs de kijkkast, zich allen onderscheiden in een hetze die het deksel op de neus van de vissers in het bijzonder, en van het bedrijf in het algemeen, deed neerkomen.

Naderhand zweeg men liefst zo bedeesd mogelijk en deed of zijn neus bloedde in plaats van eerlijk de zaken recht te zetten.

Bepaalde streekkrant titelde hier zelfs „Gif te koop“!! De betrokken verantwoordelijke berichtgevers en redacteurs zouden beter hun pen verbranden.

Ook thans is het reeds duidelijk gebleken, dat men al te smerig van stapel is gelopen. Oud-Staatssecretaris Hazekamp uit Nederland verklaarde gisteren nog dat het Nederlands besluit om alle garnalen, inclusief de Hollandse, besmet te verklaren eigenlijk wat (?) overhaast is geweest.

Inmiddels is nog steeds **NIET ONOMSTOTE-LIJK BEWEZEN OF GARNALEN DE DRAGER ZIJN GEWEEST VAN DE SHIGELLA-BACIL**. Zelfs de Commissaris van de Koningin in Groningen vindt dat door het thuispellen van de garnaal te verbieden, de Volksgezondheid niet zoveel wordt gediend, maar in het bijzonder de werkgelegenheid geschaad.

De fameuze directeur van de Utrechtse warenkeuring heeft zich weer eens laten opmerken. Zijn rijk is echter van korte duur geweest.

Ondertussen is het terug een zware klap geworden voor het bedrijf. Het heeft niet alleen geschaad aan de garnaalsektor, maar zelfs aan de visverkoop, zodanig zelfs, dat in de laatste weken heel wat minder vis en visprodukten afgezet werden.

Dit heeft ten slotte een weerslag gekregen op de prijzen in de afslag en aldus is ook de visser getroffen geworden. **Wie zal dit vergoeden? Waar blijven nu de media en waar blijven de gifspuwers om dit alles terug recht te zetten?** Niets is gemakkelijker dan in andermans leer te snijden en naderhand van kromme haas te gebaren. Het is een gemeen optreden geweest waarvoor wij zelf vanaf het eerste ogenblik gewaarschuwd hebben.

En wij vinden het zeer triestig voor producentenorganisaties zich bezig te houden met allerlei kul en show in T.V. en radio enz., waar het nodig is gerechterlijk op te treden tegen de media of een warenkeuring, firma's die maar al te gemakkelijk nonsens verklaren of in de pers doen opnemen.

Waarvoor dient dan nog een lidmaatschap? Of zijn garnaalvissers van België en Nederland maar bijzaak? Men vergeet maar al te gemakkelijk dat daar onze vissers gevormd worden.

■ Het Staatsvisserijbedrijf van IJmuiden rekent vanaf 1 januari 1984 havenrechten aan ook voor die treilers die niet aan de visafslag lossen. Het komt inderdaad veelvuldig voor, dat men in de haven van IJmuiden de vis lost en deze dan over land vervoert naar b.v. Urk die voor grote treilers moeilijk toegankelijk is. De haven-gelden bedragen zo een kwart gulden de M³. Voor de UK.156 werd dit 179,28 gulden of ongeveer 3.250 B.fr. Niet zo denderend veel voor een treiler van 264 brt., maar het gaat misschien nog maar om een bescheiden begin en dan komt het er op aan de pil zonder veel protest te laten slikken. Eens het principe aanvaard, kan naderhand wel aan verhoging gedacht worden. In de landen met een veilplicht vraagt men zich anderzijds af, wat er zo al, langs de weg naar een vreemde afslag, niet van de kar kan vallen. En dan zit men bij ons in het ministerie van Landbouw te vitten om de kwota niet te overschrijden en de bouw der schepen van een zeer verouderde vloot beperkt te laten.

■ De opvolger van het in 1981 falliet gegane Diepvries Breskens die in dezelfde gebouwen intrek nam, is thans dezelfde weg opgegaan van zijn voorganger. Zeeland Visindustrie heeft inderdaad eveneens de boeken moeten neerleggen, waardoor een 50-tal werknemers op straat komen te staan, hoofdzakelijk Turkse gastarbeiders. Oorzaak van dit failliet zou onder meer de heffing zijn wegens verontreiniging, die het bedrijf aan het waterschap „Het Vrije“, ten bedrage van 120 duizend gulden, alleen reeds in 1983 diende af te dragen, of in onze munt een slordige 2,160 miljoen B.fr.!

■ Op het Nederlands ministerie van Landbouw die de Visserij in haar bevoegdheid heeft, worden de besprekingen voortgezet opdat de mosselschepen vanuit Yerseke langs buitenom - dus langs de Noordzeekust naar de Waddenzee om hun lading mosselen zouden mogen varen, in plaats van binnenom - waarbij veel tijd verloren wordt, daar liefst maar 5 sluizen op deze weg liggen. Mosselschepen worden niet beschouwd als zeeschepen en beschikken derhalve niet over het certificaat van zeewaardigheid. Kon men dat nog aannemen van de oude mosselboten, dan zijn de nieuwe mosselboten hieraan toch wel wat beter aangepast. Ze voldoen echter nog altijd niet aan alle voorwaarden en worden dan ook in overtreding genomen door de Inspectie. Langs binnen om, is de reis naar de Waddenzee echter heel wat omslachtiger en vooral in de zomer, bij heel warme temperaturen, lijden de mosselen hieronder. Men zoekt nu naar een compromis, die beide partijen zou tevreden stellen.

ONVERMIJDELIJKE VLOOTSANERING IN NEDERLAND

Begin dit jaar werd een vertrouwelijke nota door het bevoegd Nederlands ministerie doorgegeven aan de Stichting van de Nederlandse Visserij, waarin gewezen wordt op de overuitrusting van de Nederlandse visserijvloot en de absolute noodzakelijkheid tot sanering van een groot deel der kottervloot. Door het Nederlands departement was de noodzakelijkheid hiervan reeds sinds een paar maanden vroeger bekend na het aanvaarden in de EEG-ministerraad te Brussel van een aantal gemeenschappelijke structuurmaatregelen.

Eén van de voorwaarden, waar vooral Groot-Brittannië op aandrong om tot een overeenkomst te komen over de kwotaregeling onder de landen, was een aangepaste inspectie over de aangevoerde hoeveelheden vis, waaruit ten slotte de invoering van het vislogboek zijn ontstaan te danken (of te wijten?) heeft. De visserij uit alle lidstaten zal hiermede te doen hebben, maar het is duidelijk, dat bepaalde landen er het ergst door zullen getroffen worden. Hiertoe schijnen nu onder meer onze Noorderburen te behoren. Men heeft altijd gedacht „God scheidt de dag, maar moeder de soep” en „het zal wel onze tijd medegaan”, maar men is het zich zo langzaam aan, aan het realiseren dat de spoeling binnen kort erg dun zal worden. Men heeft in Nederland nooit willen luisteren naar, onder meer, de waarschuwendende woorden van ir. Tienstra, directeur van de Nederlandse Visserijdienst, die er op wees dat er hoegenaamd geen plaats was in de Nederlandse visserijvloot voor zoveel nieuwbouw en zoveel P.K.'s. En nu dert men stilaan de vooravond in Nederland van één der omvangrijkste vlootsaneringen, waar men het heeft over de afbouw van 30 tot 50 duizend P.K., alleen reeds bij de kottervloot. En dit is dan nog een zeer voorzichtige raming. De vangkapaciteit van de nieuwe moderne kotters is zo groot, dat velen hiervan slechts over een klein deeltje van het officieel benodigde kwantum beschikken. Al deze kotters hebben echter geen andere keus dan op hun maximum capaciteit te gaan vissen, zoniet mag het vaartuig aan de ketting gelegd worden.

OP ZOEK NAAR DE VERANTWOORDELIJKEN:

De vraag mag toch gesteld worden hoe men het zo ver heeft laten komen. Wij zijn van oordeel dat het de Hollandse overheid is die hier gefaald heeft. Dit dan op twee manieren. Eerstens door niet te eisen dat er minstens éénzelfde vangstcapaciteit uit de vaart genomen wordt voor elke nieuwbouw en door de vangstcapaciteit niet te hebben aangepast en afgemeten aan de officiële toegelaten vangstkota. Dit hield natuurlijk in, dat men, ofwel de verplichting zou ingelegd hebben, ofwel dat de A.I.D. de ogen niet zou dichtgeknepen hebben voor de grijze en de zwarte vis. Dergelijke toestanden kunnen inderdaad niet blijven duren en dat breekt zich op een bepaald ogenblik. Dit ogenblik, daarvan is men nu overtuigd, staat thans voor de deur.

Het is duidelijk dat dit niet zonder heel veel kleerscheuren kan gebeuren en dat heel veel kotters hiervan het slachtoffer zullen worden. Wat Nederland hieraan zal overhouden is dan wel een zeer moderne vloot, teruggebracht tot de recente moderne vaartuigen.

Ook de banken en de scheepswerven hebben een bepaalde verantwoordelijkheid ter zake, maar voor deze gaat het ten slotte slechts om keiharde „business”. Binnenkamers drama's in de visserij.

OOK HEKKENTREILERS TE VEEL:

Behalve een aanzienlijk deel kottereenheden,

zullen ook verscheidene hekkentrellers de plaats moeten ruimen. We vragen ons zelf af of er voor al de nieuwe mastodonten van 70 meter en meer (denken we aan de „Dirk-Dirk” met zijn 100 meter) wel voldoende plaats zal overblijven en of hun rol zich niet zal moeten, minstens voor een groot deel, beperken tot faktorijtschip om de vangsten van bv. de Schotse seiners op zee over te nemen, en te verwerken. Hierbij zullen ze dan gekonfronteerd worden met de Oost-blokkfaktorijtschepen, die, alhoewel minder modern uitgerust en met aanzienlijk minder verwerkingscapaciteit, het grote voordeel hebben dat het staatschepen zijn die dus met verlies kunnen werken.

Anderzijds is het even duidelijk, dat de Nederlandse regering zwaar zal moeten tussenkomen om de sanering mogelijk te maken zonder kleerscheuren voor de rederijen, via stilligregelingen en slopingspremies.

Wij zelf hebben sinds enkele jaren regelmatig op, hetgeen wij noemden, de lef van de Nederlandse vissers en reders, gewezen. Er ging inderdaad geen week-end voorbij zonder dat er nieuw(e) kotter(s) in de vaart kwamen, doorgaans van het 40-meter-type en met motoren van rond de 2.400 P.K., zonder dan te spreken van de grote diepvrieshekkentrellers. Wij vinden het zelfs spijtig dat we in deze zaak het gelijk aan onze kant gekregen hebben.

NEDERLANDSE KONSUMENTEN KONTAKT WIL ZICH DOEN GELDEN

Het Nederlandse Konsumenten-Kontakt heeft ook zijn duit in het bekende zakje willen doen gelden.

Na de zogezegde Noorse-garnalenaffaire, waarvan het nog altijd bewezen moet worden dat het aan de basis ligt van de dodelijke dysenteriegevallen, wordt er nu heldhaftig op de barricade geklommen om de mensheid te behoeden voor het verbruiken van alle garnalen en in het bijzonder van de thuisgepelde garnaal.

Nu zou plots in de Nederlandse garnaal, het risico van voedselvergiftiging levensgroot aanwezig zijn. Het is in elk geval wel bizar, dat dit levensgroot risico zich anderzijds niet manifesteert.

Men wacht zelfs verwachtend in het Konsumenten-Kontakt evenals in de Utrechtse Keuringsdienst van Waren op een gebeurtenis, die men zou kunnen aangrijpen en diep uitspinnen om toch maar gelijk te krijgen.

Mogen we aan al die puristen eens de vraag stellen met welke waar er nog nooit niets aan de hand is geweest, en of het consumeren van vlees niet veel meer levensgrote gevaren voor voedselvergiftiging inhoudt, waar men met voorbedacht, enkele weken vóór het slachten, het vee opspuit met kankerverwekkende hormonen van het D.E.S.-slag.

Waarom klimt men daar dan ook niet met overtuiging in het geweer. Het Konsumenten-Kontakt en de Keuringsdienst van Waren te Utrecht zijn toch ook niet onwetend over deze feiten.

En waarom mogen de slachters en de bakkers en nog andere bedienders van eetwaren deze wel met de vingers beroeren?

Ook daar zijn er streptococci, stafilococci, enz... aanwezig! Hoe vaak krijgt men geen weet

van voedselvergiftigingsgevallen na het nuttigen van bereide vleeswaren, zonder dat men daarom de media en de kijkkast tot een algemene mobilisatie oproept?

Als er ergens iets gebeurt met de haring, de mossel, de oester en thans zogezegd met de garnaal, dan zou men op heksenjacht gaan om al deze visprodukten in de ban te slaan. Een beetje redelijkheid a.u.b. Ook wij zijn de eersten om zoveel mogelijk de hygiëne bij het bereiden van consumptieprodukten te verbeteren en te verzwaren.

En waarom laat men dan in Nederland toe, dat men, bijzonder in de jeugd, de mensen vergiftigt met narcotica, marihuana en andere gift?

Men gedooft dit en in de grote Nederlandse steden kan men dit giftig spul zo maar op straat afnemen? Waar blijft ir. Touw en de Konsumenten-Kontakt, want de plaag van de drugs breidt zich onstuitbaar verder uit, zo maar onder de neus van diegenen, die nu sinds weken oorlog voeren tegen visprodukten.

Waarom stelt men geen paal en perk aan deze giftige gesel, door eenvoudig de dealers levenslang in het gevang te stoppen. het gaat hierbij niet om toevalligheden maar om een georganiseerde misdaad tegen de mensheid.

Is de „top” van de drugholders dan reeds zo machtig en zo ver in grote en gevestigde kringen binnen gedrongen, dat een aanslag op de gezondheid van de mensen, de media niet mag halen en ook het Konsumenten-Kontakt niet beroerd?

En hier gaat het dan nog niet om gelokaliseerde en toevallige ongevallen. En waar blijven de producentenorganisaties om tegen dergelijke maatschappijen een proces in te spannen.

TWEE NEDERLANDSE KOTTERS HAALDEN WRAKKEN VAN VLIEGTUIGEN OP

Twee grote kotters uit de Nederlandse Goedereede, de „GO 26” en de „GO 38”, beiden uitgerust met een motor van 2.700 Pk, kregen op ongeveer 40 mijl uit de Engelse kust, wrakstukken van Amerikaanse Starfighters in hun netten.

Het gaat waarschijnlijk om brokstukken van twee Starfighters, die verleden jaar eventjes uit de Engelse kust met elkaar in botsing kwamen en in zee vielen. Toen heeft men nog, met inzet van militaire schepen, naar de plaats gespeurd waar men vermoedde dat de vliegtuigen neergestort waren. Men zocht ook naar de tweede piloot, want slechts één piloot heeft zich op dat ogenblik met zijn schietstoel weten te redden. Door de „GO 38” werd liefst een volledige vleugel opgehaald, die de zware kottermotor had af-

gerukt met het vistuig. De „GO 26” die wat verder aan de kor lag, haalde eveneens de netten in en daar zaten allerlei kleine wrakstukken in. Voor de beide schippers is dergelijke gebeurtenis zeker geen meevaller en vooral wat de „GO 38” betreft, werden de visnetten zwaar beschadigd. Hierbij komt dan natuurlijk nog het visverlet, want men heeft niet minder dan 8 uur gewerkt om de vleugel aan boord en uit het net te krijgen. Alles samen een schadepost van nagenoeg 200 duizend fr. zoals de schipper van de „GO 38” uitrekende. De wrakstukken werden medegebracht naar IJmuiden waar ze, na op de kade gelost te zijn, door de Koninklijke Marechaussee onderzocht werden. De ambassade van de Verenigde Staten werd verwittigd.

DE KWETSBARE TWAALFMIJLSZONE NEDERLANDSE BRIEVEN

De kustzone is altijd een zeer kwetsbaar gebied geweest. Dat heeft men trouwens zelf ingezien en daarom werd een speciaal reglement voor de 12-mijlszone ingesteld.

Namelijk een algemeen verbod om te vissen met de boomkor op platvis (pladijs, schol en tong) binnen de 12 mijl uit de kust, voor vaartuigen boven de 70 Brt. (vroeger 50 Brt.) en/of boven de 300 P.K.

Bij herhaling hebben we er reeds op gewezen, dat de visser in de eerste plaats tegen zichzelf dient beschermd te worden. Thans moeten we er aan toevoegen en tegen de scheepswerven die hier ook munt uit slaan door achterpoortjes open te zetten om de betrokken 12-mijlszone toegankelijk te maken voor vaartuigen met een vangstcapaciteit die regelrecht indruist tegen het principe van de bescherming van de kustwateren.

We kregen uit Nederland brieven die hier eveneens op wijzen en waarvan we hieronder van een dezer de tekst weergegeven. Deze luidt:

„In mei 1981, daarvoor en daarna, zijn er door middel van brieven, en stukjes in Visserij Nieuws, Stuurboord, Het Visserijblad van België en andere kanalen, dringende beroepen gedaan op de overheid om of de 70 Brt. en 300 P.K. te vergeten ofwel om er streng de hand aan te houden om zodoende een gezonde visstand en bedrijfsvoering mogelijk te maken.

Nu is het alweer 1983 en op een enkele bekeuring na, is er nog steeds niets gedaan. Dus het vissen op de kust met een zgn. Eurokotter met 520 P.K., de advertenties schreeuwen het U toe, maar er reageert geen overheid op adekwate wijze. De vissersman met 300 P.K. of minder is nog steeds belachelijk en verdient nog steeds minder dan zijn maat die wel 520 P.K. of meer heeft.

Overheid, doe a.u.b. iets want het is zo weer tijd om onder de kant te vissen met goed (resultaat), hoe meer kracht hoe beter resultaat.

Zoals al eerder gesteld, **afstellen is een was-sen neus**, want met een druk op de knop en de **A.I.D. heeft het nakijken**.

Is de overheid haar bedoeling misschien om meer dan 300 P.K. toe te staan binnen te twaalf mijl met bokken of niet? Wil de gezamenlijke overheid a.u.b. spoedig, zeggen met 2 weken in de bekende visserijbladen bekend te maken wat ze wil?

Graag duidelijk, nogmaals, tonnenmaat is geen probleem. Denk daar niet aan, maar wel aan de P.K.'s. Niet meer dan 300 P.K. en niet meer afstellen dan maximum 15% en zwaardere motoren afbouwen a.u.b. of vervangen door andere motoren.

Hierna volgt dan een tabel van vaartuigen opgeven door onze korrespondenten met motoren gaande tot maximum 520 P.K. waarvan door hen verondersteld wordt, dat deze ergens afgesteld zouden zijn om binnen de 12-mijlszone te gaan vissen, maar met een druk op de knop weer hun 520 P.K.'s kunnen laten sjouwen.

Wij geven dit voor zover juist weer als volgt:

Registratie N°	Merk motor	P.K.
ARM.46	Stork	500
BR.15	Cummins	500
BR? Geluk	Cummins	425
GO? Sperling	Deutz	560
GO.13	Samofa	520
GO.29	Samofa	520
HA.106	Samofa	520
HA.106 Nieuwbouw	Samofa	520
HD.14	Samofa	520

HD.57	Samofa	520
HD.103	Stork	500
HD.28	Stork	400
KG.2	Samofa	520
KG.5	Samofa	520
KG.6	Samofa	520
KG.7	Samofa	520
KG.9	Samofa	520
KG.12	Stork	435
KG.14	Catt	380
SC.65	Samofa	520
TH.5	Samofa	520
TH.6	Samofa	520
TH.7	Samofa	600
TH.36	Samofa	520
UR.129	Catt	330
UK.135	Samofa	520
UK.145	Samofa	520
TH.25 Nieuwbouw	Samofa	520
VD.6	Catt	430
VD.20	Catt	380
WR.15	Cummins	425
WR.17	Stork	400
WR.34	Samofa	520
WR.51	Samofa	520
WON.24	Samofa	520
YE.52	Catt	400
YE.138	Samofa	520
YM.18	Samofa	520

38 schepen	is	19.575
Moest zijn		11.400
Te veel P.K.		8.175

8.175 : 300 = 27 kotters konden hiervoor varen.

Overheid in E.E.G. verband of Nederland alleen weet wat U doet en visserij-verenigingen, U ook.

Nu niet zeggen de 12 mijl gelijk voor iedereen sluiten.

Nee, recht doen, de motoren zodanig veranderen dat er niet meer dan max. 330 P.K. uit kan komen te alle tijde, zonder foeljes zoals wordt gedaan door verschillende merken.

BENOEMINGEN IN HET WETENSCHAPPELIJK EN TECHNISCH COMITE VOOR DE VISSERIJ

Als lid voor het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij werd door de Commissie te Brussel op 13 december besloten de nieuwe leden voor een periode van 2 jaar te benoemen. Voor België werd dit Dr. R. Declerck en Mr. G. van den Broucke uit het Rijksstation voor de Zeevisserij. Hun benoeming verscheen op 31/1/84 in het Publiciteitsblad van de Europese Gemeenschappen. Hartelijke gelukwensen vanwege het Visserijblad.

Behalve voor België werden er nog twee leden benoemd voor Nederland, Griekenland, Ierland, Italië en 3 leden, telkens voor West-Duitsland, het Verenigd Koninkrijk, Frankrijk en Denemarken. Het tiende lid, het Groothertogdom Luxemburg, heeft geen vertegenwoordiger omdat het niet over een visserijvloot beschikt.

NEDERLAND

■ Er gaan thans ook in Nederland reeds stemmen op om de overheid verantwoordelijk te stellen voor de schade die de garnalenhandel en aanverwante bedrijven geleden hebben door zo maar de garnaal als verantwoordelijke te stellen voor de dodelijke dysenterie-ongevallen in het rusthuis Tolsteeg te Utrecht, nu het thans nog altijd niet gebleken is, dat de garnaal hier fout zit. Verscheidene garnalenbedrijven, import- en uitvoerbedrijven zitten thans zelfs, minstens in liquiditeitsmoeilijkheden. Het Visserijblad zelf heeft hierin een zeer voorzichtige houding aangenomen en zeker niets vooruitgelopen. Dit is weerom eens de juiste weg gebleken.

■ In Nederland is, met medewerking van het de Dienst Visserij van het Ministerie van Landbouw, „Holland-Fish” opgericht. Werken hieraan mede: „Grenco”, „Jmuiden-Stores”, scheepswerven „Damen”, „De Hoop” en „Stork Werkspoor”. Voorzitter werd ir. Tienstra, directeur van de Nederlandse Visserijdienst. Medewerker is eveneens Drs Brandel, hoofd van de Nederlandse exportbevordering van Landbouw en Visserij. Doel is de export van de bedrijven, die met de visserij te maken hebben, te bevorderen. Dit omvat schepen, scheepsmotoren, scheepsbevoorrading zoals netten, koelingssystemen, kabels, visustrustingsmateriaal, enz. We moeten toch altijd terug de handelsgeest en handelsinitiatieven bij onze Noorderburen bewonderen daarin gesteund en zelfs voorafgegaan door het betrokken departement. Waar blijven wij opnieuw?

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Niettegenstaande het slechte weder waren verleden week toch vier Belgische bokkenvissers aan de markt te Grimsby, zeer tot grote voldoening van de visgroothandel en visverwerkende bedrijven.

Inderdaad was er slechts een zeer geringe aanvoer door eigen vaartuigen. De Belgen kwamen hoofdzakelijk met pladijs, tongen en steenschol (tongschar).

Nog een week vroeger kwamen de „Nele” en de „Shamrock” te Grimsby binnen na een gebroken reis, vermits de „Nele” (O.705) de Shamrock (Z.189) op sleeptouw had.

De vier Belgische vaartuigen waren de O.231 „St. Carolus” van de rederij Hennaert-Delbol, de Z.84 van de rederij De Klauwaert p.v.b.a., de Z.571 „Zéphyr” van de rederij Claeys-Savels en de Z.60 „Blue Angel” van de rederij p.v.b.a. Blue Angel.

De O.231 verwezenlijkte een brutobesomming van 2.220 miljoen B.fr. met een aanvoer van 536 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde geeft van 4.130 fr. de ben.

De Z.84 besomde 2.060 miljoen fr. voor 491 van onze bennen, met een gemiddelde van 4.200 fr. de ben.

De Z.571 zette 485 bennen in de afslag waarvoor een brutobesomming verwezenlijkt werd van 2.030 miljoen fr., hetzij een gemiddelde prijs van 4.200 fr. de ben.

De Z.60 kwam eveneens met een vangst van 480 bennen aan de markt waarvoor 2.025 miljoen B.fr. verwezenlijkt werd, hetzij een gemiddelde van 4.220 fr. de ben.

De Z.60 was dus te Grimsby twee weken te elkaar aan de markt. Alle Belgische vaartuigen verkochten door bemiddeling van het agentschap Chapman.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ Van het slechte weder langs de Schotse en Engelse Oostkust konden de grote treilers uit IJsland dankbaar gebruik maken, praktisch alleen op de Schotse afslagen te verschijnen en mooie brutobesommingen te verwezenlijken. De IJslandse treiler „Gulver” bracht verleden week aldus te Grimsby 330 bennen aan de markt waarmede liefst 9,6 miljoen B.fr. werd besomd, hetzij bijna een gemiddelde van 3 duizend fr. de ben waaronder heel wat kleine gul. Ook de Belgische bokkentrelers deden het goed, waarvoor wij het in een afzonderlijk artikel hebben.

■ Een E.E.G.-vangstverbod op de makreel in de sektor van het Engelse Cornish-Cornwall wordt regelmatig overtreden zonder dat men de

overtredingen kan vaststellen. Om de traditionele lokale makreelvisserij met de lijnen te beschermen evenals voor een bescherming van de makreelstand, heeft de E.E.G. enkele tijd terug een vangstverbod voor de visserij op makreel met de netten ingevoerd in een uitgestrekt gebied voor de Engelse zuidkust van Cornwall. Op aandringen van de Franse visserij mogen de treilers echter wel ter plaatse de bodemvisserij uitoefenen, gezien de makreel toch niet op de bodem gevist wordt. De ingezette treilers vangen echter grote hoeveelheden makreel waarvan de schippers onveranderlijk beweren dat deze op de bodem gevangen wordt. Thans wordt toegegeven, dat er geen mogelijkheid bestaat om de diepte te meten waarop de treilernetten getrokken worden, iets waarvan de schippers natuurlijk profiteren om hoger te vissen dan het reglement toestaat.

■ Een schipper uit het Engelse Brixham, samen met de eigenaar van het vaartuig, kregen elk een boete van 8 duizend B.fr. omdat het vaartuig in de 12-mijlszone viste met een motor zwaarder dan 300 p.k. Gezien de overtreding echter gebeurde toen de nieuwe 12-mijlsregeling nog maar één maand van kracht was, was de rechtbank zeer inschikkelijk en genoten de overtreders van een soort overgangsregeling. Ze werden echter verwittigd, dat het de volgende maal heel wat zwaarder zou zijn.

■ Britse verwerkingsbedrijven en inleggerijen uit New Lyn zitten zonder pilchards en hebben de prijs per ton hiervan verhoogd tot 9 duizend fr. de ton (9 fr. het kg.) die ze wensen te waarborgen. Voorheen kreeg men in de afslag slechts 5 tot 6 duizend B.fr. en daarom zijn er verscheidene overgeschakeld op de makreelvisserij (groter netmaaswijdte) waar 7 tot 7.500 fr. per ton geboden wordt. Door een waarborg te verzekeren van 9 duizend fr. verwachten de verwerkingsbedrijven thans, dat sommige makreelvisserij terug op de pilchardvisserij zullen overschakelen.

■ De Britse visservloot werd verleden week op de hoogte gebracht, dat het individueel kwotum aan kabeljauw per week en per boot teruggebracht werd van 200 tot 170 bakken van 50 kg. Dit werd beslist te Edinburg in vergadering met de producenten en woordvoerders van de visserijdienst. Men heeft hiermede de spreiding van de aanvoer op het oog en tevens het uitspinnen van het kabeljauwkwotum dat anders te snel zou opgebruikt worden.

■ Door het stormweder is een Roemeens fabrikschip „Ozana” onder de kust van Ullapool aan de grond gelopen. Het liep door haar ankers en kwam in een zalmfarm onder de kust terecht waar het aan de grond kwam. Het fabrikschip werd door twee andere Oostblok-fabrikschepen terug naar hogere zee weggesleept. Volgens de directie van de zalmfarm zou er liefst voor 32 miljoen B.fr. schade veroorzaakt zijn aan de installaties van zalmputten.

■ Gezien de verhoging van de door de Britten in 1984 te vissen haringkwota, zullen meer fabrikschepen nodig zijn om de door Britse vaartuigen gevangen haring in de Noordzee rechtstreeks op zee op te nemen. Inderdaad is er hiervoor op de eigen Britse afslagen geen afzet genoeg. Het is in dit vooruitzicht dat de Schotse Redersfederatie een tweemans-delegatie uit Moskou in Londen ontmoette voor de haringvangsten 1984.

■ De vertegenwoordigers van de Britse pelagische vloot, zijn de overtuiging toegedaan, dat het Britse aandeel in de verdeling van het algemeen haringkwotum, op zekere manier goed is voor de Britten. Inderdaad kan men het zich praktisch niet herinneren wanneer de Britse vloot nog 36 duizend ton haring aanvoerde, zodat dit kwotum als goed mag aangezien worden. Trouwens stelt zich de bijkomende vraag voor deze vertegenwoordigers, waaronder Willy Hay, waar en hoe men meer dan deze 36 duizend ton kwijt maakt. Anderzijds is het aan Groot-Brittannië toegekend cijfer slechts licht minder dan hetgeen de Britten op tafel brachten te Luxemburg.

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

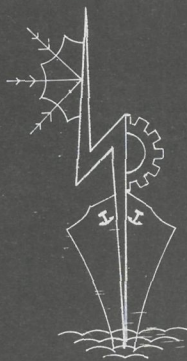
Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

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

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET

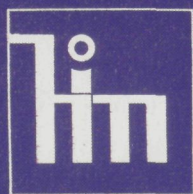


HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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

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

■