



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 10 FEBRUARI 1984 - NR. 6



BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
small en medium		517
large		517
extra-large		517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
met kap		675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
broeken met bretel		
maat 42 - 54		906
56 - 58		996
60		1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

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 10 februari 1984 – Nr. 6

DEZE WEEK HARINGSTOP VERWACHT DEENS EGOISME EN BEDROG VERANTWOORDELIJK

We kunnen hier nu reeds melden, dat kort na het verschijnen van deze uitgave, we zeer waarschijnlijk reeds gekonfronteerd zullen worden met een verordening uitgaande van de E.E.G.-Commissie, die zal vaststellen, dat aan de hand van de haar doorgespeelde vangstcijfers op de haring in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, het toegekend kwantum van 17 duizend ton zal overschreden zijn. **Alle betrokken landen, die de visserij op de haring bedrijven in dit gedeelte van de Noordzee, zullen dus verwittigd worden dat deze visserij moet stil gelegd worden.**

Deens bedrog

In de cijfers die aan de E.E.G.-Commissie door de lidstaten doorgespeeld werden over hun haringvangsten, vinden we Denemarken met 10 duizend ton, Frankrijk met 3 duizend, Nederland met 3 duizend en België met 500 ton.

Gezien door de E.E.G. alleen het toegelaten vangstcijfer van 17 duizend ton opgegeven werd, zonder specificatie van een kwotum per land, kon gelijk welk land dus naar hartelust, of ook nog naar wellust vissen, zonder om te kijken naar een ander lid en zoveel mogelijk van de haringkoek naar zich toetrekken. Denemarken heeft echter nog een verwerpelijker praktijk toegepast met een egoïsme dat diep snijdt in de *communautaire solidariteit*, een echte triestige jungle-praktijk. Inderdaad hebben **de Deense haringsschepen hun haring gevangen in een verboden gebied «IV A» en aangegeven dat zij deze gevestigd hebben in het gebied «IV C», namelijk in de zuidelijke Noordzee, waardoor deze 17 duizend ton belast werd.**

Er zijn zoveel concrete bewijzen, en argumenten, dat Denemarken niet kan weerleggen. We zullen deze op een rijtje zetten:

- 1) er is nooit één enkele Deense haringvisser opgemerkt in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee, zodat het voor de hand ligt, dat de aangevoerde haring elders, in verboden gebied gevangen werd, maar afgeschoven werd op gebied «IV C».
- 2) het was eveneens storm in het zuidelijk gebied voor de Deense haringvissers. Terwijl de Nederlandse, Franse en Belgische haringtreilers verplicht door het zware weder, binnen lagen, zouden de aanmerkelijk kleinere Deense haringkottertjes dus in dit slecht weder hebben kunnen vissen. Slecht weder in het gebied van de zuidelijke Noordzee, maar niet of veel minder in het gebied «IV A». Het is een kwasi onmogelijkheid, dat de Denen in de storm en het zware weder die er in het zuidelijk gedeelte van de Noordzee heerste, een tien-duizend ton haring hebben kunnen gaan vissen.
- 3) op geen enkel ogenblik heeft men een

Deense haringvisser weten gaan schuilen in Franse, Belgische en/of zuid-Nederlandse havens voor de storm met soms kracht 10. Dit is trouwens aannemelijk omdat zij aan het vissen waren, dicht bij de deur in het gebied «IV a» **waar het niet mocht.**

- 4) het spijt ons dat we daaraan nog een argument dienen toe te voegen namelijk, dat de vele jaren hebben uitgewezen, dat de Deense visserij op dit gebied reeds een verwerpelijke naam bijeen gegaard heeft. Ook wat de bijvangsten betreft bij de industriële visserij, waarbij regelmatig Deense vaartuigen door de Engelse kustwacht opgeleid werden met tot bijna **40% aan bijvangst** aan jonge wijting, kabeljauw, haring, enz.

Nu reeds hebben we vernomen dat, onder meer ook België zal protesteren bij de Commissie te Brussel over de haringstop, die door de Commissie één dezer dagen zal afgekondigd worden. Of het zal helpen, is een andere vraag, omdat de Commissie slechts rekening houdt met de cijfers en de gegevens die door de lidstaten doorgespeeld worden en deze Deense cijfers zelf zijn zuiver op de graat, namelijk 10 duizend ton gevestigd in het gebied «IV C», of de zuidelijke Noordzee. Ondertussen kunnen we nu ook reeds schrijven, dat de speciale E.E.G.-inspectie, een zoveelste slag in het water is. Deze inspecteurs hebben in feite niets te vertellen. Ze zijn er om de nationale inspecteurs te controleren, maar vat hierop hebben ze in feite niet. Het is geld weggegooid aan nutteloos gebleken jobs.

In dit verband vinden we het echt spijtig, dat we ten slotte nog zouden moeten gelukkig zijn, min-

stens in dit specifiek geval van de Deense haringfraude op de kap van de andere vissers, dat ten slotte het vislogboek zou verplicht worden! Maar ook dit kan maar effect ressorteren wanneer inspecteurs van de andere lidstaten de schepen van vreemde lidstaten zouden controleren.

Kunnen de Belgen nog verder vissen op haring?

Ook wanneer er een verbod op de haringvisserij zou uitgevaardigd worden door de Commissie, kan de Belgische haringvloot verder op haring gaan vissen, maar dan op basis van het voorlopig, voor 1984 toegekend haringkwotum. Dit kwotum bedraagt 2.490 ton berekend op een algemeen E.E.G.-haringkwotum van 50 duizend ton en dat meer dan waarschijnlijk zal opgetrokken worden tot 150 duizend ton, na het bekend maken van het advies van de biologen, waardoor dan dit kwantum van 2.490 ton voor België zal opgetrokken worden tot 7.100 ton.

Indien de Belgische haringvisserij dit echter doet, dan begint men in feite aan de haringkoek 1984/85, die men best zou starten in oktober 1984 en niet in februari 1984. Inderdaad vangt men nu magere haring, terwijl dit in oktober vette en zware haring zal zijn. Anderzijds ligt dan ook de mogelijkheid voor, dat de Belgische haringvissers vroeg uitgekleed zullen geraken in hun seizoen 1984-85. Men zou dus nu reeds de haring van de toekomst beginnen te gebruiken zonder dat die visserij zelfs nog als renderend dient aanzien te worden.

(Vervolg volgende blz.)

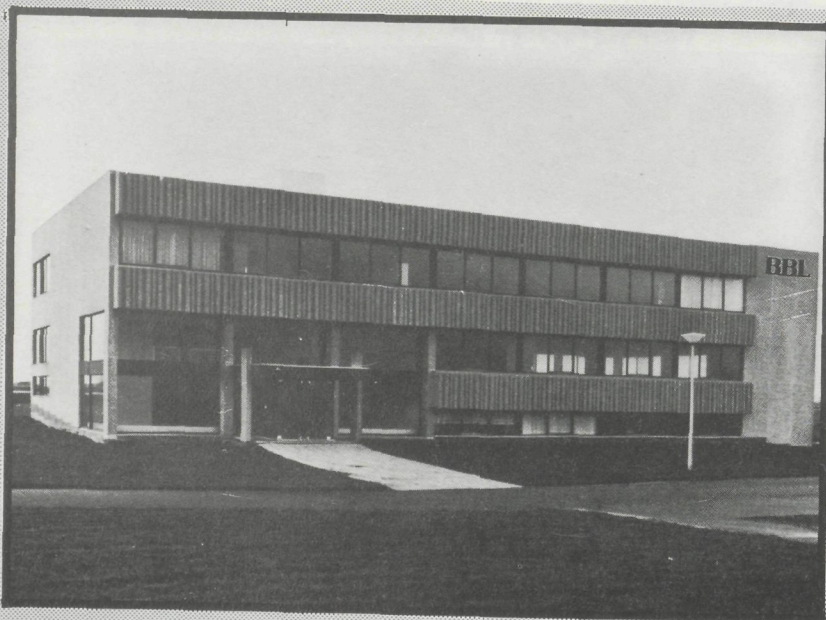


**de BBL
denkt aan
U...**

daarom wordt de
huidige zetel
aan het
WAPENPLEIN
grondig verbouwd



wij zijn dus genoodzaakt
tijdelijk en dit
VANAF 7 MAART 1984
de loketten te verhuizen naar
**RESIDENTIE CENTRAL
WAPENPLEIN TE OOSTENDE**



bovendien werden
onze directiediensten
en steunafdelingen
vanaf 30 januari 1984
tijdelijk overgebracht
naar
**ZANDVOORDESTRAAT 360
OOSTENDE**
(vroegere Secova-building)

Verscheidene haringkoppels legden het stil

Twee haringspannen hebben het ondertussen reeds te Oostende stil gelegd, namelijk de «O.275-O.135» van de rederijen «Wiltry» (Laplace) en «Verbos p.v.b.a.». Reder Bostoen van de O.135 wist te vertellen, dat het, ingevolge het aanhoudend slecht weder, geen doen meer is om in span te gaan vissen. De verdiensten zijn te gering, rekening gehouden dat men, gezien het archi-slechte weder, slechts nu en dan eens de neus aan het haringvenster kan steken, om dan om de haverklap naar binnen te moeten lopen, en dagen naeen aan de kaai te gaan liggen.

Het is om dezelfde reden dat het span «O.303»-«O.127» van de rederijen «Martinsen-Cousaert» en «Haelewijck-Goutsmit» het stil leggen, alhoewel in het bijzonder «Basiel» nog liefst wat verder op de haring had willen gaan vissen. Eén keer moet het toch beteren met het weder, meent hij? En er zit een haring in zijn body.

De haringspannen moeten het rapper stil leggen bij slecht weder, dan bij diegenen, die op hun eentje gaan vissen, omdat men in span de oplangers moet overgeven en dus moeilijke manoeuvres moet uitvoeren, die bij zwaar weder altijd gevaarlijk zijn. Anderzijds, kunnen de anderen, bij slecht weder, niet alleen langer vissen, maar kunnen ook die gebieden opzoeken waar het iets beter weder is. De haringspannen zijn gebonden aan het gebied waar de haring zit.

Maanden lang slecht en zwaar weder!

Volgens inlichtingen ingewonnen bij oude vissers, is het werkelijk uitzonderlijk, dat zwaar weder en storm zolang in een bepaald gebied kunnen blijven aanslepen. Dit duurt reeds sinds de laatste week van november, praktisch zonder ophouden, met af en toe eens een halve dag tot maximum anderhalve dag beter weder, waarvan de haringspannen hebben moeten gebruik maken om toch nog iets van hun haringseizoen te redden. Voor de kustvisserij was het zelfs nog slechter en deze hebben het zeker in de laatste maanden niet breed gehad. Ondertussen lopen de algemene kosten door, zoals verzekering, huur apparatuur, aflossingen, delgingen, enz. En dan durven we nog van bepaalde zijde, zelfs uit officiële middens, horen spreken en zelfs schrijven, dat het de visserij niet slecht gaat! Dit kan alleen gezegd van de enkelen die het geluk hadden op visserijgronden te vissen dicht bij de Engelse kust om daar bij slecht weder, spoedig binnen te lopen en gezien er zeer weinig aanvoer is, grote besommingen te maken.

Maar dit getal schepen kan men op zijn vingers tellen en... ze zijn de gelukkigen, wat niemand hen misgunt.

Wat doen de overige haringspannen

De vraag is nu toch gesteld, gezien elke dag de publicatie mag verwacht worden van het opgebruikt zijn van de 17 duizend ton, of alle spannen het zullen stil leggen, ofwel of men van de mogelijkheid zal gebruik maken om, laat het ons maar zeggen, bij voorbaat een gedeelte van het kwantum 1984/85 te gaan opsouperen. We menen dat dit niet verstandig zou zijn en dat men een moeilijkheid zou verschuiven naar later.

Hopen we dat het gezond verstand het zal halen en dat er terug naar de vis zal overgeschakeld worden, zoniet wordt wellicht een goede haringperspectief voor het seizoen 1984/85 gehypothetheerd.

P. VANDENBERGHE

FAO CONFERENTIE OVER VISSERIJ TE ROME VAN 27 JUNI TOT 6 JULI

De uitbreiding van de territoriale bevoegdheden van de kuststaten tot 200 mijl uit hun kusten opent nieuwe mogelijkheden op het gebied van de visserij in deze landen.

Met name voor ontwikkelingslanden doen zich nieuwe mogelijkheden voor, nu vissersschepen van derde landen geen vrije toegang meer hebben tot hun kustwateren.

Al deze zaken zullen besproken worden op de Visserij-Conferentie onder auspiciën van de FAO, de wereldvoedselorganisatie van de Verenigde Naties.

Hoewel de conferentie voornamelijk zal handelen over de zeevisserij, zullen tevens de binnenvisserij en de aquacultuur belicht worden. Deelnemers aan deze conferentie zullen afkomstig zijn uit alle lidstaten van de VN, daarnaast zullen vele instituten op het gebied van het marineonderzoek hun deskundigen sturen.

Het nieuwe zeeregim en de 200 mijlszone houden belangrijke veranderingen in voor de visserij.

— Een belangrijk gedeelte van de tot nu toe internationale wateren komt onder controle van de kuststaten. Niet minder dan 90% van de visbestanden wordt aangetroffen in de Exclusieve Economische Zone (EEZ).

— Deze visbestanden geven de desbetreffende kuststaten belangrijke visserijmogelijkheden. Belangrijk als voedselbron voor hun bevolking en als basis voor hun economie.

— Bepaalde ontwikkelingslanden kennen problemen bij het benutten van hun visbestanden. Het ontbreekt hun aan getrainde vissers, kapitaal, en technische kennis. Deze landen hebben hulp nodig bij het opzetten van een visserijprogramma.

— Het belangrijkste aspect van het nieuwe zeeregim is wel de mogelijkheid die geboden wordt aan de kuststaten hun visvoorraden te beheren en te beschermen in tegenstelling tot het verleden toen de toegang tot de kustzone niet geregeld was. Het gevaar van overbevissing kan nu voorkomen worden.

Nochtans wijzen wij zelf er in dit verband op, dat heel wat Staten voornamelijk in de ontwikkelingslanden, van het plots eigen beheer over 200 mijl visserijlimieten, gebruik gemaakt hebben om de visserijrechten aan derde landen te verkopen, in plaats van minstens een poging te ondernemen een eigen visserij op te zetten. Het is dan ook juist in deze optiek, dat wij kunnen instemmen met het bijzonder doel van de Conferentie, dat wij hieronder weergeven.

DOEL VAN DE CONFERENTIE

De visserijconferentie zal voornamelijk handelen over de volgende zaken:

- Gemeenschappelijk en afzonderlijke strategieën en actieprogramma's om de bijdrage van vis aan het wereldvoedselpakket te doen toenemen en verder de sociale en economische factoren in diverse landen te verstevigen.

- De mogelijkheden van de ontwikkelingslanden hun visserij te ontwikkelen en juist te beheren.

- Internationale samenwerking te verstevigen tussen aan de ene kant de rijke en de arme landen, maar aan de andere kant ook tussen de arme landen afzonderlijk.

ONDERWERPEN

Op de conferentie zullen onder meer de volgende onderwerpen ter sprake komen:

- De wijzigingen in het visserijblad van de afzonderlijke landen om een goed beheer van de visbestanden te concretiseren.

- De speciale functie van de kleinschalige visse-

rij in de ontwikkelingslanden.

- Een betere samenwerking op visserijgebied en vooral op het gebied van het onderzoek, visserijtechniek, joint ventures en bilaterale akkoorden.

- De problematiek en vooruitzichten van de zoetwatervisserij en de viskweek.

- Verbetering van de verkoopmogelijkheden van vis en de internationale handel van visproducten.

- De problemen op visserijgebied van in het bijzonder de kleine eilanden in het pacific en caribisch gebied en de Indische Oceaan.

DE TE VERWACHTEN RESULTATEN

De visserijconferentie zal, naast het op hoog niveau uitwisselen van informatie en ervaringen, vooral gericht zijn op praktische resultaten. Overeenstemming zal gezocht moeten worden op het gebied van:

- Ontwikkeling van visserijtechnieken en beheer van de visbestanden.

- Het samenstellen van actieprogramma's speciaal op het gebied van de kleinschalige visserij en verbetering van de opleidingsmogelijkheden vooral op het gebied van de praktijk van de visserij.

Ter voorbereiding van de conferentie organiseert de FAO een serie van studiebijeenkomsten om een onderzoek in te stellen naar een aantal wetenschappelijke en technische problemen op het gebied van het beheer van de visbestanden.

De bedoeling van deze studiebijeenkomsten is vooral gegevens uit te wisselen aan de hand van reeds opgedane ervaringen.

Deelnemers aan deze bijeenkomsten zijn visserijdeskundigen en regeringsvertegenwoordigers uit zowel de arme als de rijke landen.

Een aantal onderwerpen zijn: beheer van de visbestanden, regulering van de fishing effort, aquacultuur en de visbestanden in de tropische kuststreken.

De conclusie's van de bovengenoemde studiebijeenkomsten zullen dienen als leidraad van de Visserijconferentie in Rome in juli 1984.

In gebieden zoals in het Verre Oosten, de Indische Oceaan, waar wij onder meer Indië, Bangla-Desh, Pakistan vernoemen, is er op dit gebied inderdaad nog heel wat te doen, vooral kleinschalige visserij om de bevolking te voeden. Maar ook op de Afrikaanse kusten kan nog heel wat bereikt worden. De F.A.O., als Wereldvoedselorganisatie is hier inderdaad de aangevozen organisatie.

Wat de EEG betreft, menen we dat dergelijke conferentie veel nuttiger zou zijn om eens na te gaan wat in onze Europese wateren misloopt en inzake quota, bescherming van paaiplaatsen, netten, 12 mijlszone, enz. zou kunnen verbeterd worden, nu steeds met quota geschermd wordt, welke nooit in acht genomen worden, 't zij theoretisch, maar praktisch niets minder gevolgd wordt, zolang de verplichting in alle landen niet in voege is. In Holland zijn er zoals men weet drie soorten verkopen: de officiële, de in de vismijn verkochte vis die niet in de quota vermeld worden en de zwarte markt die weelderig op minstens 50 th. tiert.

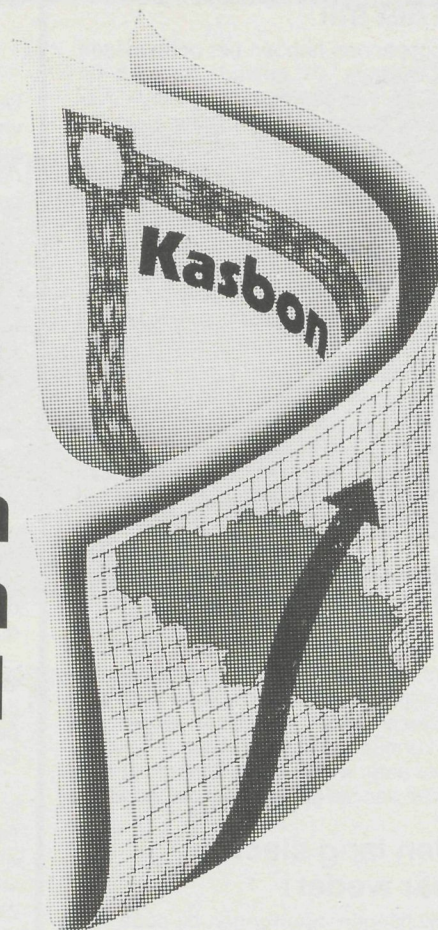
En dan spreken we niet van Denemarken en Frankrijk.

Ondertussen maakt ons ministerie van Landbouw zich kopzorgen over het beperken en laten verouderen van onze vloot en opdat de quota met geen kg zou overschreden worden.

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst
voor uw spaargeld

méér mogelijkheden
voor het bedrijfsleven
en de werkgelegenheid



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

MASSALE ROUWHULDE AAN DE OPVARENDEN VAN Z.424 „ZEEPAARD”

Het daget in het Oosten en stil, bijna onberoerd maakt Heist zich los van het nachtelijk duister. Een nieuwe dag begint; normaal een dag zonder kommer, reikend naar een weekeind van rust na weeral een week van intense arbeid.

Maar kijk, in de harten van de mensen aan de Oostkust blijft het duister. Hun gedachten kunnen zich maar niet losmaken van de idee dat, ginder ver aan de oostkust van Engeland, in de buurt van Flamborough Head, vijf mensen in het zeemangsgraf rusten.

Hun vaarttuig, de kloeke „Zeepaard” is tot in der eeuwigheid hun shelter geworden waaruit geen weg terug bestaat. Alleen de herinnering blijft aan hen die, kort na de jaarwende, familie en vrienden hadden uitgewuifd voor weer een nieuwe reis op de grote vlakke.

Tot volgende keer hadden Walter, Gerard, Freddy, Marc en Arthur gezegd aan vrouw, kind, vader en moeder. Tot volgende keer, en, stil mompelden zij: op hoop van zegen; stil, dat niemand het hoorde. Zo zijn vissers nu eenmaal. Wel een sterke gebondenheid met familie en vrienden maar voor de rest geen overdreven sentiment. Varen en vissen om den brode met de zee als de eeuwige bondgenoot en ... rivaal. Een eeuwige strijd

op Gods akker tot de levensdraad wordt geknipt, plots en zonder waarschuwing. Wreed is het, die eindeloze strijd tot de laatste zucht hun kloeke lichaam uitdeint en ... dan niets meer.

Zaterdagmorgen – Heist maakt zich op om een laatste hulde te brengen aan vijf jonge, kloeke vissers, die aan boord van hun treiler, de „Zeepaard” de ultieme strijd verloren.

Al een enorme rouwkapel koepelt een grijze lucht zich over de oostkust; grijs, de kleur van de rouw. Even na negen uur melden de eerste families zich reeds in de buurt van de St. Antonius-Abt Kerk; hun gedachten gaan uit naar de Engelse Oostkust maar, vinden geen uitweg en keren weer.

Omstreeks half tien is de kerk reeds tot in de nok gevuld; alleen de voorbehouden plaatsen voor de vooraanstaanden blijven alsnog onbezet.

Maar kijk, het is amper over half tien of daar baant premier Martens zich onopvallend een weg door de rouwende menigte. Hij had besprekingen in de Kamer terzijde gelegd; ook hij wilde aanwezig zijn om een laatste keer de nagedachtenis van de vijf vissers te huldigen.

Verder herkenden wij provinciegouverneur

Olivier Vanneste, die het vorstenpaar vertegenwoordigde; staatssecretaris De Keersmaecker van Europese Zaken en Landbouw; secretaris-generaal Marcel Poppe namens de Minister van Verkeerswezen; kabinetsattaché J. De Vocht die Minister Coens vertegenwoordigde; Monseigneur J. Desmedt, Bisschop van Brugge; vice-admiraal Schlim,

(Vervolg volgende blz.)

VORSTENPAAR, REGERING EN KERKELIJKE OVERHEID ROUWDEN MEE

In het onmetelijk leed welke de vijf families mee maakten, was het meelevens van onze Vorsten, de regering, de Zeemacht en de openbare besturen, een bijkomende troost welke door de ganse bevolking biezonder werd gewaardeerd. Dit is bij mensenheugenis nog niet gebeurd.

Niet alleen werd een prachtige rouwkrans door provinciegouverneur Vanneste als commissaris van het Koninklijk Huis voor Westvlaanderen aan de voet van het Vissersmonument neergelegd, maar Eerste Minister Martens en Staatssecretaris De Keersmaecker hadden er ook aan gehouden persoonlijk aanwezig te zijn op deze droevige plechtigheid, alsmede vice-admiraal Schlim, stafchef van de Zeemacht en de heer Poppe, secretaris-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, die minister De Croo vertegenwoordigde. Van kerkelijke zijde was Monseigneur E. Desmedt, Bisschop te Brugge aanwezig.

Het dient tenadere gezegd dat het ministerieel gebaar en hun aanwezigheid des te meer door de bevolking werd aangevoeld, als men weet, dat op het ogenblik van de rouwdienst in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, betreurenswaardige en bekrompen discussies omtrent het staal werden gevoerd, onwaardig voor een land dat Vlamingen en Walen vertegenwoordigt op een ogenblik, dat men zoekt naar een zo noodzakelijke Europese eenheid om het hoofd te bieden aan de zware economische crisis en de miljoenen werklozen, die er het gevolg van zijn.

Wij hebben dan ook gemeend langs deze weg warme hulde en dank te moeten brengen aan die gezagdragers van ons land, die zich op dit moeilijk ogenblik de moeite hebben getroost enkele uren van hun kostbare tijd te spenderen aan het verdriet van een ganse vissersbevolking en die plechtigheid met hun aanwezigheid hebben vereerd.

P. Vandenberghe



Premier Martens onderhoudt zich met Michael Vandierendonck, broer van de verongelukte schipper William. Op de achtergrond de h. Arnaoud Vanhauteghem, secretaris van de Beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge die op de meest voorbeeldige manier instond voor een vlekkeloos verloop van de rouwplechtigheid.



Een algemeen beeld van de Sint-Antoniüs-Abtkerk te Knokke-Heist waar zaterdag een massale rouwhulde plaats greep als nagedachte-
nis aan de vijf opvarenden van de sedert 13 januari jl. vermiste treiler Z.424 „Zeepaard”. Op de voorgrond de families van de slachtoffers
van deze scheepsramp.

Foto hiernaast: na de rouwdienst greep aan het Vissersmonu-
ment een massale bloemenhulde plaats.

Foto onder: Premier Wilfried Martens betuigt zijn rouwbeklag
aan René Vandierendonck, eigenaar van de „Zeepaard” en vader
van de vermiste schipper Walter Vandierendonck. Rechts
Staatssecretaris De Keersmaeker.





Voraan in de rouwstoet werd de krans gedragen van ons vorstenpaar, Koning Boudewijn en Koningin Fabiola.



De rouwkrans van onze vorsten werd aan de voet van het Vissersmonument gelegd door de Provinciegouverneur Ollivier Vanneste.



Een zeer groot aantal personaliteiten was aanwezig op de rouwplechtigheid. Van links naar rechts herkennen wij Dries Claeys, ere-voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; provinciegouverneur Ollivier Vanneste; premier Wilfried Martens; vice-admiraal Schlim en staatssecretaris De Keersmaeker van Landbouw. Tussen beide laatstvernoemden in herkennen wij secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen.

stafchef van de zeemacht alsmede fregatkapitein Van Outeren, bevelvoerder van de basis te Zeebrugge; luitenant Rosiers, bevelvoerder aan boord van de „Van Haverbeke” die de eerste opzoekingen deed naar de „Zeepaard”; bestendig afgevaardigde André Pieters; burgemeester Van Acker en de schepenen Leys, Reynaert, Claes, Bogaert en Vandamme waren aanwezig namens de stad Brugge; het gemeentebestuur van Knokke-Heist was vertegenwoordigd door burgemeester Lippens en de schepenen Vandecasteele, De Grauwe, Ruysschaert, en Haerincq; namens de stad Oostende was schepenen Makelberge van de haven aanwezig, terwijl het gemeentebestuur van De Haan aanwezig was in de persoon van burgemeester Meyers en twee schepenen. Naast een delegatie van de Luchtmacht bemerkten wij verder volksvertegenwoordiger Manu Desutter, namens de Zeevaartinspectiedienst te Oostende: de heren Blomme en Bourgeois, en verder de heer Vandebusch, waterschout te Zeebrugge; Dries Claeys, ere-volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Bedrijfsraad voor de Zeevisserij; de heren Vannuffel en Talloen, afgevaardigden van de vismijndirectie te Zeebrugge evenals vismijndirecteur Ameel en hallchef Ketels; een afvaardiging van de havenkapi-

teinsdienst te Zeebrugge; de heren Van Gerwen en Van de Sande namens de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid; een delegatie van de Rederscentrale; de heer Praet die de rederscoöperatieve S.C.A.P. en de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood vertegenwoordigde; J. De-roose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; de voltallige folkloristische groep der „Heistse Klakkertjes”; leerlingen van de Ibis en de Rijksvissersschool te Knokke-Heist en natuurlijk de rouwende families Vandierendonck, Allermersch, Teetaert, Norullie en Durie. Zeg maar dat de rouwdienst werd bijgewoond door zo'n 2.500 mensen waarvan er ruim 1.500 geen plaats vonden in de kerk.

* * *

De Offergang duurde ruim een half uur; na de families werd de Offergang geleid door premier Martens, gevolgd door gouverneur Vanneste die het vorstenpaar vertegenwoordigde. Via vier toegangen schoof de menigte, meelevend met de vijf families aan, terwijl EH. Ben Gryson een aangrijpende homilie hield.

Onder een nog steeds loodgrijze hemel en een druilerige regen werd nadien de rouwstoet gevormd. Vooraan de vlaggen van de

deelnemende organismen en kinderen van de „Heistse Klakkertjes”, leerlingen van de Rijksvissersschool te Knokke-Heist en de Ibis die amper volstonden om de ruim honderd kransen en bloemstukken te dragen. Stoetsgewijs werd opgetrokken naar het Vissersmonument waar, na een gebed door Visserijaalmoezenier E.H. Cornillie, een indrukwekkende bloemenhulde plaats greep.

Tot slot wendde Premier Martens zich, vergezeld door provinciegouverneur Vanneste en staatssecretaris De Keersmaeker, tot René en Michael Vandierendonck, vader en broer van de vermiste schipper Walter Vandierendonck. Hij sprak hen moed in bij deze moeilijke momenten en hetzelfde gebeurde ten aanzien van de vier andere families.

Rond de middag dan, wanneer de hoogwaardigheidsbekleders vertrokken waren, trokken de families dan gezamenlijk naar de zaal „Ravelingen” waar een rouwmaal werd opgediend.

ROUWKRANS

Het is een onbegonnen zaak melding te geven van alle rouwkransen die werden neergelegd tijdens de hulde aan het Vissersmonument. Toch willen wij onderstaand opgave doen van een deel hiervan. Aldus werden kransen neergelegd namens ons Vorstenpaar Koning Boudewijn en Koningin Fabiola; het Ministerie van Europese Zaken en Landbouw; het Ministerie van Verkeerswezen; het Ministerie van Onderwijs; de provincie West-Vlaanderen; de gemeentebesturen van Brugge, Knokke-Heist, Oostende, De Haan en Nieuwpoort; schepenen, directie en personeel van de vismijn te Zeebrugge; de Rijksvissersschool uit Knokke-Heist; het K.W. Ibis uit Oostende; de Belgische Zeemacht; de Bond der Belgische Zeelieden; de bewoners van de Acht Meilaan te Knokke-Heist waar schipper Walter Vandierendonck woonde; de Rederscentrale; Hand in Hand Zeebrugge; Hulp in Nood en S.C.A.P. te Oostende; verder waren er rouwkransen van de rederij „Zeepaard”, de rederij De Bounty (Z.43-Z.44), de rederij Noordhinder (Z.30-Z.90-Z.506), de rederij Terra Nova (Z.99), de rederij Shamrock (Z.189), de rederij Vandembroucke-Schiltz (Z.89-Z.289), de rederij Albatros (Z.424), rederij Romeo (Z.176), rederij Depaape (Z.53) en vele andere.

WAT MET DE SOCIALE VOORZIENINGEN VAN DE NABESTAANDEN

Een vraag die ons vaak wordt gesteld, gaat over de sociale voorzieningen t.a.v. de nabestaanden van de slachtoffers van de zee, hier de Z.424 „Zeepaard”.

Het is dus wel passend er even aandacht aan te besteden.

Na het onderzoek van de scheepsramp met de Z.424 „Zeepaard” staat het vast, dat er een laatste tijding van de „Zeepaard” kwam op 13 januari toen er radioverbinding was met andere vissersvaartuigen.

Bovendien werd het reddingsvlot, dat met het schip verbonden was, ver van de plaats waar gevist werd, terug gevonden. Het was aan de reder verslag neer te leggen bij de Waterschout nopens zijn bevindingen. De Waterschout zal dan dit verslag met zijn advies overmaken aan het Parket en de Procureur des Konings.

Indien de Procureur des Konings van oordeel is, dat er geen bijkomende inlichtingen dienen verzameld te worden, gaat het dossier onmiddellijk naar de voorzitter van de Rechtbank van Eerste Aanleg met verzoek vonnis te vellen waarbij de datum van laatste tijding van het vissersvaartuig en zijn bemanning, 13 januari dus, wordt aanzien als de overlijdensdatum van de overvaren.

Nadit dit vonnis is geveld, stuurt de voorzitter van de rechtbank afschrift er van naar het gemeentebestuur van de woonplaats van elk der overleden vissers. De ambtenaar van de burgerlijke stand maakt dan

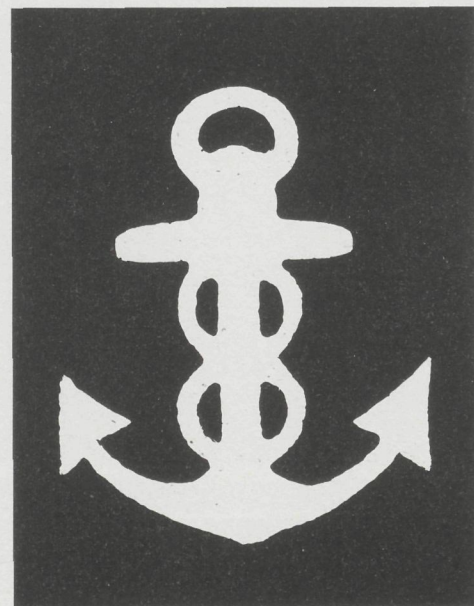
de nodige aantekeningen in het register van de burgerlijke stand.

De nabestaanden moeten dan met hun trouwboek geroepen worden naar het gemeentebestuur om kopij te krijgen van de overlijdensakte. Wat het Fonds voor Arbeidsgevallen (F.A.O.) betreft, zijn deze formaliteiten niet nodig opdat de nabestaanden een rechtmatige vergoeding zouden ontvangen.

Deze moeten zich eenvoudig wenden tot de Ongevallenkas voor de Zeevisserij, bij de griffier, met name de h. Van Oost, die hen zal inlichten omtrent hun rechten en de wijze waarop elkeen zal vergoed worden. In principe worden deze vergoedingen telkens op het eind van ieder kwartaal betaald; in dit geval dus eind maart. Op het huidig ogenblik kunnen we over de bedragen der toegekende pensioenen, al naar gelang de overledene een weduwe met of zonder kinderen nalaat of nog bij zijn ouders of alleenstaande was, ons niet uitspreken.

Inderdaad sedert januari 1984 is er inzake toekenning van pensioenen aan de overlevenden, hun weduwe, ouders, broers of zusters een zodanige wijziging gekomen, dat we over de wijze van betalen, het bedrag en de voorwaarden, ons niet kunnen uitspreken. Uit dien hoofde is dit de taak van de griffier, die alle nabestaanden zal uitnodigen om hen volledig in kennis te stellen van hun eventuele rechten en de wijze waarop zij de ze zullen kunnen laten gelden.

P. Vandenberghe



SCHIPBREUK

Een schipper die de passie voor de zee uitstraalt, een dynamische maar milde stuurman, een machinist die organisatietalent en bekwaamheid aan de dag legt, stugge maar ontspannen matrozen. Maar, drie dingen hebben ze gemeen: werkzaamheid, levendigheid van geest, en een beroep waarvan zij houden.

De gesloten wereld van het schip neemt bezit van hen. Geen vijandigheid, geen gemopper, geen tegenstellingen.

De zee brengt mensen bij elkaar maar kan ze ook scheiden.

Sprekend van de zee, zien de burgers meteen haar schittering, haar toeristische roeping. Maar de Oceaan betekent ook werken, varen, vissen, aan de kost komen. Wie zou daaraan denken als plaatjes worden geschoten van fleurige verwanten in een roes van licht en wilde kleuren. Een mooie grijze Noordzee, schijnbaar vaderlijk en nodigend, de eindeloosheid waar niets de kim komt storen, de echte eeuwigheid.

De zee brengt mensen bij elkaar maar kan ze ook scheiden.

De kleine gesloten wereld van het schip op haar grenzeloze arbeidsveld, het zwoegen om het bestaan van hun gezinnen te verzekeren, onttembaar weer en ontij trotseren. Zonder versagen tekeer gaan tegen 't brutale natuurgeweld om het eigen leven te verdedigen. Het zwoegen door nacht en ontij met een maximum aan rendabiliteit, al zijn krachten toespitsen op een nauwkeurig punt van het front dat is vissen nu; dat is de dagelijkse taak van deze titanen, hoe moeilijk het ook kan zijn. Zich overal begeven waar ook maar een visje te vangen kan zijn.

Een permanente afrekening moed, kennis zijn onontbeerlijk aan boord en aan de wal, eerlijke partners wie naeen onweerstaanbare beweging van het hart eveneens de zee gekozen heeft. Zij die lang nadat het schip achter de kim verdwenen is doorheen de mistige horizon kijken om het alleen zijn van de eerste dag nog wat uit te stellen.

„De helft van mijn ziel vaart mee op deze broze schuit...”

Het zee-avontuur heeft een wurgende greep op ons broze bestaan.

Een verblindende greep die maar al te dikwijls overheen de grens gaat die de voorzichtigheid aan onze rede zou moeten opleggen.

Wat verbergen zij heel diep in hun ziel, zij die begrip hebben moeten opbrengen voor hun kampioenen, hun ridders van de zee? Weest gerust, zij waren gelukkig voor hem. Zij wilden hem niet tegenhouden. De beslissing was van alle twee.

Het geluk, het eenvoudige, het broze geluk maar het Grote leven.

De zee brengt mensen bij mekaar maar kan ze ook scheiden.

De droom van de mirakuleuze visvangst, de zee, het schip, het tuig, zijn het leven zelf van deze eeuwige trekkers doorheen de eeuwigheid waar geen toeristen dolen, geen madonna's noch ministers of prinses.

Op de deinende wrede vlakte in de grenzeloze katedraal van de ruimte, zijn ze sedert mensengeheugen aanwezig geweest, de ploegers van de zee tot aan de gevreesde schok, de ultieme konfrontatie met de natuur, de afrekening tussen zee en schip.

De zee lost geen problemen op. Zij brengt geen antwoord. Wellicht laat ze ons al eens een moeilijkheid vergeten.

De zee houdt van verborgenheden. Ze veroorzaakt een schipbreuk en bedekt ze.

De zee is schijnheilig. Ze doodt, steelt, verbergt, ontketent, doet onschuldig en glimlacht. Ze brult en schuimt dan weer zachtjes.

Sneeuw, hagel, ijs, de oceaan breekt over de boeg en overspoelt het voorste gedeelte van het schip maar eens op koers, weigert de gezagvoerder nog van een streek te veranderen. Een zwarte wolk met smeltende hagel komt uit de west. Alles wordt zeevast gemaakt alle poorten dichtgezet vooraleer 't vaartuig midden 't geweld terechtkomt.

De ultieme strijd met de natuur, de afrekening.

De duisternis stort neer. De zee houdt geen rekening met de cijfers van de mensen; één golf op drieëntwintig is twee keer zo hoog als de gemiddelde hoogte. Alle schepen eten uit de handen van deze monsterachtige zeeën. Velen overleven niet en kunnen niet getuigen.

Uit de verlatenheid tussen hemel en Oceaan, uit de bleke horizon der eeuwigheid, komt het gefluister van verre stemmen. De stemmen van hen, die voorafgegaan zijn, sedert mensengeheugen, zij die gebleven zijn en waarover niemand nog praat, noch helden noch heiligen. Alleen maar harde wroeters onder Gods grote hemelgewelf.

Hun stemmen gaan het woeste geweld vooraf, de orkaan, de ultieme afrekening.

De zee brengt mensen bij elkaar, maar kan ze ook scheiden.

Zondag aan zee.

De haven is leeg en stil, de dijk verlaten.

Meeuwen glijden over de branding. Regen en zand slaan neer.

De wind schuifelt door de kieren.

Donkergrijze wolken, als reusachtige monsters, vliegen uit het Westen laag over de stad.

De anemometer op de toren wijst kracht 10. De naald springt nijdig van west naar West-zuid-west, Noordwest, West...

Een treiler verlaat de haven, Noord uit. Masten en bokken nemen de kleur van de zee, hevige

stampend verdwijnt het schip in de schuimende einder.

Buurvrouw staat aan 't venster.

Karel'tje probeert te rolschaatsen. Morgen is 't school.

Auto's rijden toeterend voorbij.

„Come back and stay...” zingt Paul Young.

De dagen volgen op de nachten.

't Is winter aan zee.

VISSER SCHIELIJK OVERLEDEN AAN BOORD VAN O.229 „ROGER-JEANINE”

Zaterdag is, aan boord van de O.229 „Roger-Jeanine”, de 45-jarige motorist Lasat Heliodoor, tijdens de visserij, schielijk overleden.

De afgestorvene was sedert 6 januari, niet eens een maand dus, samen met vennoot Corveleyn, eigenaar geworden van de voornoemde treiler. De O.229 „Roger-Jeanine” was voordien eigendom van de Rederij Gerda die de treiler evenwel verkocht.

Zaterdag jl. bevond de O.229 zich op de visgronden van de West; men was op 27 januari uit Oostende afgevaaren. Het vaartuig was vissend maar toen men, na een nieuwe sleep, motorist Lasat ging wekken, gaf hij geen teken van leven meer.

Niettegenstaande de grootste inspanningen stond de bemanning machteloos, zodat besloten werd onmiddellijk de visserij te staken en terug te keren naar de thuishaven. Het stoffelijk overschot van de ongelukkige visser werd overgebracht naar een Oostends ziekenhuis.

Woensdag werd motorist Lasat, die gedurende zeven jaren aangemonsterd was aan boord van de O.141 „Don Bosco”, ter aarde besteld te Klemskerke. Hij was ongehuwd.

Aan zijn familie biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan in het zware verlies dat hen komt te treffen.

Nog het zoeken naar het wrak van de Z.424 „Zeepaard”

SLECHTE WEERSOMSTANDIGHEDEN BELETTEN UITVAREN VAN DE „VEURNE”

Zoals in ons vorig nummer gemeld was het de bedoeling dat de kustmijnenveger M.935 „Veurne” gisteren, woensdag, Oostende zou verlaten met bestemming oostkust van Engeland.

De opdracht is het identificeren van het wrak waarvan wordt aangenomen dat het gaat om dat van de „Zeepaard” die sedert 13 januari jl. vermist wordt en hoogstwaarschijnlijk reeds eerder door de „Van Haverbeke” werd gelocaliseerd.

Het is dus wachten op betere omstandigheden voor luitenant ter zee eerste klas Polfliet en zijn crew. Zodra het weer enigszins meezit wordt uitgevaaren.

Dit keer zullen geen duikers ingeschakeld worden; kikvorsmannen zijn immers niet voorzien aan boord van de „Veurne”. Er zal echter wel, net als de voorgaande keer, gewerkt worden met een PAP (poisson autopropulsé).

Zo'n mini-duikboot wordt gewoonlijk gebruikt voor het opsporen van mijnen op de zeebodem. De PAP kan tot op anderhalve meter de zeebodem afspeuren en is voortdurend naar beneden gericht.

Aan boord van de „Veurne” bevindt zich even-

wel een speciaal aangepaste PAP, die bij middel van sterke lichtprojectoren vanop zeven tot acht meter boven de zeebodem kan werken.

De PAP wordt vanuit het CIC (Combat Information Center) boven de te onderzoeken zone geleid en van daaruit zal men dus, deelsgewijze, het reeds eerder gevonden wrak „bekijken”.

Vooraf zal natuurlijk aandacht besteed worden aan de boeg waar naam en immatriculatienumer van het schip zijn aangebracht. Op monitoren aan boord van de „Veurne” zal men dan de door de PAP geschoten beelden bestuderen, zoekend naar concrete gegevens die inderdaad formele zekerheid geven, dat het gaat om het wrak van de Z.424 „Zeepaard”.

Door verschillende lezers wordt ons de vraag gesteld of pogingen om het wrak daarna te lichten zullen ondernomen worden.

Ons antwoord is, dat zulks een onmogelijkheid is daar het een miljoenenkostprijs zou worden met achteraf geen enkel mogelijkheid om tot herstelling over te gaan. Men vergete tevens niet dat vaartuig op een diepte van minstens 50 m gelegen is en ondertussen door de woelige zee, praktisch niet meer te lichten valt.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

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

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

BRULEC

Gespecialiseerd in scheepswerken
en visserijvaartuigen.
Reparatie - montage - onderhoud

ARENDLAAN 21, WESTENDE
☎ (059) 30 03 84

Apollinaris

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

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

SCHIPPER CALCOEN ZEVEN MAANDEN GESCHORST

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft woensdag uitspraak gedaan inzake de stranding van de O.229 „Roger-Jeanine” met schipper Calcoen Maurits als betrokkene. Zo te zien is de Raad bijzonder mild geweest want voornoemde schipper werd bestraft met een schorsing van zijn schippersbrevet gedurende zeven maanden daar waar rijkskommissaris Carly een schorsing van een jaar had gevorderd. Eerst even memoreren aan de feiten.

Op 6 februari 1982 omstreeks 00.50 u. viel de motor uit van de O.229 die op 5 februari 1982 uit Oostende was vertrokken voor de visserij. Het schip bevond zich toen ongeveer 3 mijl bezuiden Beachy Head. Gedurende 32 uur over een afstand van ongeveer 13 zeemijl dreef het schip af in N.O. richting om ten slotte aan de grond te komen te Bexhill waar het door een reddingsboot naar New Haven werd gesleept. De schipper, betrokkene CALCOEN, was er niet in gelukte de motor te starten. Hij had de startkop in de verkeerde stand gezet.

Totdaar de feiten.

FOUTEN VAN BETROKKENE

Na de diverse onderhoren komt de Raad tot de konklusie dat schipper Calcoen zich schuldig heeft gemaakt aan volgende tekortkomingen:

- in een zeer druk bevaren zone en in de nabijheid van gevaarlijke zandbanken, afdrijvend naar de kust werd praktisch niets gedaan om een behoorlijke uitkijk te verzekeren;
- overdreven drankgebruik waardoor betrokkene er niet in gelukte de motor terug op gang te brengen (gedurende 32 uur werd niet opgemerkt dat de motor was stilgevallen wegens gebrek aan brandstof en dat het had volstaan de motor te ontlichten zonder de startknop te verdraaien om hem terug in beweging te brengen);
- niettegenstaande het aandringen van bemanningsleden en het gevaar weigerde betrokkene het anker van het afdrijvende schip te laten vallen;
- betrokkene weigerde hulp van een reddingsboot, die door een bemanningslid was opgeroepen; deze hulp was nochtans noodzakelijk om het schip en de opvarenden te behoeden voor groot onheil;
- op eigen initiatief hebben de leden van de bemanning met een vlot naar wal moeten roeien; betrokkene liet zijn bemanning aan hun lot over en deed verder niets voor de redding van zijn schip; deze zware tekortkomingen aan zijn plichten van schipper zijn o.m. te verklaren door zijn overdreven drankgebruik;

Omdat schipper Calcoen zich aan al de voornoemde feiten schuldig heeft gemaakt wordt hij door de Raad bestraft met een schorsing van zeven maanden.

AANVARING TUSSEN Z.53 „VAN EYCK” EN FRANSE TREILER

Ook inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.53 „Van Eyck” en de Franse treiler „Virgo Sancta” uit Boulogne heeft de Raad een arrest geveld.

Op 13 november 1982 toen de Z.53 „VAN EYCK” aan het vissen was werd vastgesteld dat het bakboordnet erg beschadigd was. Het werk werd gestaakt om het net te herstellen. Toen het schip gestopt lag met dag- en nachtseinen van vissend vaartuig werd het aangevaren door de BL.341034 „VIRGO SANCTA” van Franse nationaliteit. Dit laatste vaartuig liep ernstige schade op en zonk toen het Boulogne sur Mer trachtte te bereiken. Gelukkig moesten geen slachtoffers betreurd worden.

Aan boord van het Franse vaartuig werden ongetwijfeld fouten begaan. Bij een zichtbaarheid van 10 mijl moest de stilliggende Z.53 bij een goede uitkijk tijdig opgemerkt geweest zijn en had een aanvaring kunnen vermeden worden.

Niettemin werden ook door de betrokkene tekortkomingen begaan. Het onderzoek heeft uitgewezen dat geen enkele behoorlijke uitkijk werd gehouden. Het Franse vaartuig werd slechts opgemerkt toen het zich op een afstand bevond van ongeveer 50 m. en nadat het geluid van een motor door een bemanningslid gehoord werd. De schipper had verwaarloosd de uitkijk te organiseren tijdens het werk aan de herstelling van het net waar iedereen aan boord mede bezig was (inbreuk op voorschrift 5 van het aanvaringsreglement). Het blijkt eveneens uit de verklaringen van de opvarenden dat de visseren nog bijstonden toen niet meer gevestigd werd en het schip praktisch geen vaart meer ontwikkelde en dit gedurende ongeveer twee uur (overtreding van voorschrift 26b van het aanvaringsreglement). Een vissersvaartuig dat de visserij niet uitoefent mag slechts de lichten en dagmerken vertonen van andere werktuiglijk voortbewogen vaartuigen.

Daarom wordt schipper Sekeet Gilbert van de Z.53 „Van Eyck” bestraft met een schorsing van vier dagen. Bovendien meent de Raad, op grond van de feiten, volgende lering te moeten trekken:

Uit de feiten blijkt nogmaals dat het in alle omstandigheden noodzakelijk is steeds en permanent een goede uitkijk te houden en dit vanop de plaats waar dit het best kan geschieden namelijk op de brug.

De schippers hebben tot taak dit ofwel zelf te doen ofwel die taak op te dragen aan een ervaren bemanningslid, buiten elke andere taak om zodat deze bijtijds een eventueel gevaar voor aanvaring zou kunnen onderkennen.

Het vermoeden dat alle bemanningsleden, tijdens het uitoefenen van andere werkzaamheden wel „een oogje zullen slaan” is totaal onverantwoord en kan aanleiding geven tot gevaarlijke situaties. Wanneer vissersvaartuigen, ook slechts voor een korte duur, de visserij om gelijk welke reden staken, dienen de visseren zowel voor dag als voor nacht verwijderd of gedoofd te worden. In die gevallen moet het vaartuig de gewone lichten voor werktuiglijk voortbewogen vaartuig vertonen, of indien het om een of andere reden geen vaart door het water kan lopen, deze van onmanoeuvrbaar vaartuig.

Het voeren van dag- of nachtseinen die niet overeenstemmen met de werkelijke toestand kan andere vaartuigen in verwarring brengen en

aldus bijdragen tot het veroorzaken van aanvaringen.

GEEN BEROEPSFOUTEN NA DODELIJK ONGEVAL

Tenslotte werd ook nog arrest geveld inzake het dodelijk ongeval dat zich voordeed aan boord van de N.551 „Sandra”. De feiten deden zich voor op 27 april van vorig jaar toen de genaamde Urbain Clarysse deel nam aan een korte nachtreis, zonder aangemonsterd te zijn of zonder toelating van de waterschout om als passagier mee te reizen. Clarysse, alhoewel geen eigenaar, hield zich aan wal bezig met het onderhoud van schip en motor. Hij reisde onregelmatig mee om de temperatuur van de motor te controleren die regelmatig te hoog opliep en had ook geholpen bij het lossen van de vangst. Voornoemde kwam evenwel, toen hij het vaartuig verliet, ten val van een kaailadder en was ter plaatse overleden. Schipper Smagge van de N.551 maakte zich volgens de Raad schuldig aan een verzaking van zijn beroepslichten. Deze fout kan ernstige gevolgen hebben voor de nabestaanden van het slachtoffer gezien het hier in feite niet om een werkonval gaat. Daarom wordt schipper Smagge veroordeeld tot een vermaning.

ANKER VAN PLEZIERVAARTUIG WEGGEKORD DOOR O.20 „GOEWIND”

Vervolgens zette de Raad de onderhoren verder inzake het wegkorren van een anker en ankerketting van een pleziervaartuig door de O.20 „Goewind” die vissend was in de buurt van de Trapegeer. Als betrokkene wordt schipper Mylle van de „Goewind” onderhoord en die geeft toe dat hij de feiten heeft gepleegd. Hij zag het amper vijf meter lange scheepje op ongeveer een mijl afstand en begon toen al een uitwijkmaneuver bij een snelheid van ongeveer anderhalve mijl. Het komt de Raad evenwel voor alsof de schipper zich heeft misrekend ingevolge de sterke stroming want met de netten korde de „Goewind” het anker en ankerketting mee. Eerst wordt evenwel de opvarende van het plezierscheepje onderhoord en die weet te vertellen dat de „Goewind” nog voldoende plaats had tussen zijn vaartuig en de kustlijn om uit te wijken. Dat wordt evenwel door schipper Mylle van de „Goewind” weerlegd. Ik durfde gewoon niet dit manoeuvre uitvoeren omdat ik weet dat er zich daar een paar ondiepten bevinden en dat ik het niet wilde riskeren met mijn vaartuig vast te lopen, aldus schipper Mylle.

VORDERING INZAKE AANVARING TUSSEN Z.289 „JAN BREYDEL” EN FRANSE TREILER

Vervolgens sprak rijkskommissaris Carly een vordering uit inzake de aanvaring die zich op 28 oktober 1982 voordeed tussen de Z.289 „Jan Breydel” en de Franse treiler „Drakkar”. De feiten deden zich voor bij een slechte zichtbaarheid maar de schipper van de „Jan Breydel”, met name Vantorre Donald liet na een echo op

(Vervolg volgende blz.)

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE
☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

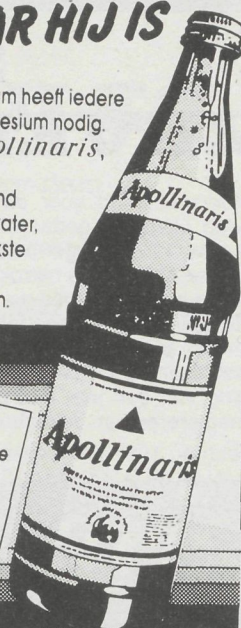
(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

**NEEM
DE MAGNESIUM
WAAR HIJ IS**

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

Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop



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

Gulle vissers

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

de radar, op een afstand van ongeveer twee mijl, voldoende te plotten. Op een bepaald moment kreeg schipper Vantorre de Drakker visueel in beeld maar hij deed niet het minste manoeuvre dat had kunnen bijdragen tot het vermijden van de aanvaring zoals ondermeer de vaart uit zijn schip halen of achteruitslaan. Anderzijds was de Drakkar geen vissend vaartuig maar hij voerde dan wel de seinen van zulkdanig vaartuig en ook de Franse eenheid liep een snelheid die helemaal niet in verhouding stond tot de zichtbaarheid die volgens de ene amper twintig meter bedroeg en volgens de andere hooguit een kwart mijl.

Niettemin, zo oordeelt de Rijkskommissaris in zijn vordering, de grootste fout berust bij schipper Vantorre Donald en daarom wordt tegen hem een schorsing van 15 dagen gevorderd. Raadsman Verbeke van de schipper vraagt uitspraak om te pleiten zodat de zaak in een volgende zitting zal voortgezet worden.

HET VERGAAN VAN DE Z.209 „ONEDIN”

Een volgende zaak die werd behandeld was het vergaan van de Z.209 „Onedin” op 8 november 1982. Gelukkig konden de vijf opvarenden gered worden door in het vlot over te stappen en nadien opgepikt worden door een helikopter van de Engelse luchtmacht. Terzake komt schipper Goossens getuigen maar die weet bitter weinig

te vertellen. Hij was van wacht toen plots het alarmtoestel van de motor aansloeg. Toen hij zich naar de motorkamer begaf stond deze al tot aan de vloerplaat onder water. Er werd nog geprobeerd de netten binnen boord te halen maar dat lukte niet. Hoe het water in het vaartuig binnen kwam weet de schipper niet te vertellen. Hij vermoedt dat een der leidingen van het zeewater moet gesprongen zijn maar zekerheid heeft hij niet daaromtrent. Volgens hem was de pakking van de zeekranen wel degelijk in orde en bovendien had de motorist, amper een uur voor de vaststelling van het lek, nog een controle uitgeoefend en toen was alles normaal. Wel geeft de schipper toe dat hij nalatig is geweest door geen noodseinen uit te zenden. Even wordt ook nog ingepikt op de vaststelling dat de Z.402 aanvankelijk weigerde hulp te bieden omdat de schipper niet mocht gewekt worden. Toen de Z.402 dan toch ter plaatse kwam, werd gezegd dat hij geen hulp mocht verlenen op bevel van een ter plaatse liggende Nederlandse duikboot maar, nadat rijkskommissaris Carly inlichtingen heeft ingewonnen bij de Nederlandse Marine, blijkt dat een „vertellingetje” te zijn.

VERS VAN DE PERS:

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

Zopas is de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, verschenen. De editie 1984, die opnieuw volledig werd nagezien op juistheid en volledigheid, omvat zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

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

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.
Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

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

De S.V. WINKEL en WANDEL-
STRAAT Kapellestraat en Witte Non-
nenstraat, melden U met diepe droef-
heid het overlijden van hun zaakvoer-
der, medestichter en beheerder

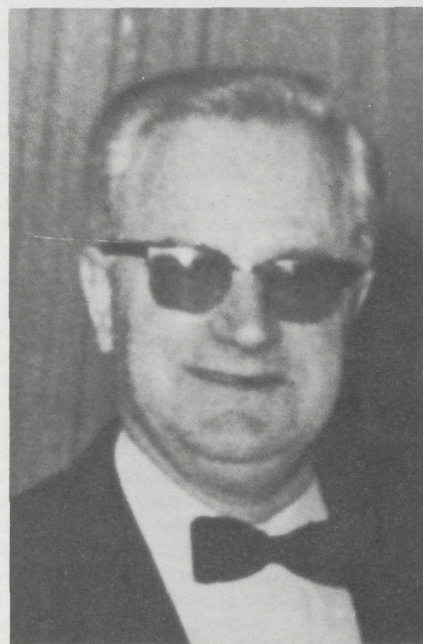
DE HEER

LOUIS VAN ROOSE

schielijk overleden te De Haan op
6 februari 1984.

Zetel Kapellestraat 22 te Oostende.

LOUIS VAN ROOSE IS NIET MEER...!



De Verenigde Handelaarsbond van Oostende treurt om het heengaan van de Heer Louis Van Roose op 6 februari 1984.

Hij was één der eerste bestuursleden en jarenlang secretaris van deze organisatie. Op de laatste statutaire vergadering werd hij benoemd tot eresecretaris.

Niet alleen in de Verenigde Handelaarsbond heeft hij zich verdienstelijk gemaakt. Hij was tevens beheerder in de Kamer van Handel en Nijverheid, medestichter en zaakvoerder van de S.V. Winkelcentrum-Oostende, secretaris van de Handelaarsbond Kapellestraat, medestichter van het Coördinatiecomité van de Middenstand en lid van verscheidene stedelijke commissies.

De Verenigde handelaarsbond biedt aan de familieleden haar diepste medeleven aan.

Een groot Oostendenaar is heengegaan. Een goede vriend zullen we missen. Zijn nagedachtenis zal nog lang blijven leven.

Ook ons blad sluit zich aan bij de rouw en biedt de familie Van Roose zijn oprecht rouwbeklag aan.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

VISLOSSERSBOND VAN WAES

**Nieuw telefoonnr.
Van Waes Willy
te Oostende
50.28.62**

OOSTENDE

Meer vis dan de voorgaande weken met maandag zelfs een tweede ronde. Veel ronde soorten als gul en wijting maar dit keer ook twee partijen IJslandse schelvis. De prijs hiervoor viel echter heerlijk tegen zodat de twee schepen er nogal berooid uitkwamen. Ook kabeljauw was immers erg goedkoop en kreeg geen 50 fr. het kg. Waar die IJslandse vangsten uit voornoemde soorten bestonden kon het niet anders of het werden ontgoochelde resultaten.

De Westschepen zorgden in hoofdzaak voor wijting en gul. Meer dan de helft van de vangst was samengesteld uit wijting waarvan dan nog een flink gedeelte kleine sortering. Die kleine sortering viel maandag terug tot 990 fr., het opvangpeil om dinsdag weer op te lopen tot bij de 1500 fr. Grote sortering kreeg een vastere prijs die rond de 40 tot 45 fr. schommelde. De gulsorteringen waren stukken goedkoper dan de voorbije weken. Minder prettig voor de vissers natuurlijk die ook nu weer met veel slecht weer te kampen hadden. Een aanzienlijk grotere aanvoer in het buitenland was mede oorzaak van de prijsdalingen. Grote gul kreeg hoguit 65 fr., de middensortering tussen 50 en 60 fr. en kleine gul tussen 38 en 45 fr.

Duur waren rog, haai, grote tarbot, staartvis en griet. Die soorten werden trouwens maar in zeer geringe hoeveelheid aangevoerd.

Van het kanaal en de Noord kregen we enkele vangsten tong en schol. Schol waarvoor Nederlandse belangstelling bestond. Vooral de kleine soorten deden het vrij goed met platjes zelfs tot bij de 40 fr. De grote platen zakten van 45 naar 32 fr. en iek viel eveneens terug van 40 naar 27 fr. De tongsoorten werden verkocht tussen 180 en 290 fr. het kg met de middensoorten als duurst en de kleine sortering als goedkoopste.

Voor de haringvissers waren de resultaten weer beneden alles. Er kon wel enkele dagen gevaren worden, toen bleken de vangsten sterk tegen te vallen. De garnalvissers konden het evenmin waarmaken. Een enkele vangst in een hele week waarvoor tussen 190 en 220 fr. het kg betaald werd.

MAANDAG 6 FEBRUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KUST				
RI.11	5	260	—	641.333
KANAAL				
Z.583	15	170	1.400	1.034.765
O.518	16	150	2.500	1.166.986
NOORD				
Z.596	11	100	700	636.293
Z.519	11	200	1.400	892.415

Z.200	8	80	500	376.962
WEST				
O.369	12	250	—	586.921
N.40	4	140	—	400.293
N.706	10	220	—	456.223
O.285	9	250	—	449.187
O.229	8	220	—	377.960
O.118	10	220	—	468.522
Z.502	8	240	—	474.006
N.752	10	290	—	523.300
IJSLAND				
O.81	18	620	—	1.347.549
O.318	19	750	—	1.588.261

DINSDAG 7 FEBRUARI 1984

NOORD				
Z.44	12	300	1.000	1.017.046
WEST				
O.114	11	210	—	429.623

WOENSDAG 8 FEBRUARI 1984

NOORD				
Z.296	12	220	1.000	847.625
O.108	12	300	800	993.274
GO.54	7	80	100	276.429

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg.

Grote schelvis	37,00/	46,00
Mid. schelvis	35,00/	38,00
Kleine schelvis	23,00/	36,00
Kabeljauw	42,00/	56,00
Gul	42,00/	44,00
Wijting	43,00/	52,00
Schaat	83,00/	92,00
Zeebaars	52,00/	56,00
Leng (witte)	46,00/	53,00
Blauwe leng	80,00/	83,00
Schartong (Schotse schol)	28,00/	46,00
Heilbot	197,00/	286,00
Koolvis	32,00/	39,00
Hondstong (mieten)	80,00/	
Zeewolf	90,00/	95,00
Staart	244,00/	261,00

Verwachtingen

VRIJDAG 10 FEBRUARI

IJSLAND: O.216 (550 m. ttz 30 shelfcod, 150 kab-gul, 250 mieten en schotse schol, 100 rode zeebaars, 20 varia)

MAANDAG 13 FEBRUARI

IJSLAND: O.129 (650 m. ttz 250 rode zeebaars, 50 kab., 25 kools, 30 schelvis, 220 schotse schol, 15 haai, 40 leng, 10 schaat, 10 varia)

KANAAL: Z.183 - Z.185 (vermoedelijk) - O.206 - O.33 - N36

WEST: O.51 - O.274 - Z.196 - O.123

**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.

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 2 FEBRUARI 1984

Z.48	W	2.000	450	1.697.478
Z.50	W	800	400	1.465.373
Z.506	MM	1.200	160	1.005.024
Z.564	W	300	100	506.125
Z.554/560	K			210.790
				4.884.790

VRIJDAG 3 FEBRUARI 1984

Z.418	W	900	210	16	692.361
Z.181	KRP		200	14	676.171
Z.126	W	400	65	16	455.708
Z.30	KM	1.200	130	13	968.111
					2.792.351

MAANDAG 6 FEBRUARI 1984

Z.89	W	2.500	300	12	1.725.320
Z.324	W	2.500	330	15	1.570.398
Z.186	KM	2.000	250	16	1.610.525
Z.53	W	1.000	250	16	874.260
Z.526	W	600	180	16	930.140
Z.573	KRP	56	180	15	737.250
Z.14	W	2.000	350	14	1.916.485
Z.563	W	200	40	4	291.568
					9.655.946

DINSDAG 07 FEBRUARI 1984

Z.43	W	1.000	400		1.064.010
Z.402	KRP	—	80	10	422.745
Z.98	W	2.500	300	11	1.503.753
Z.176	W	800	120		739.960
					3.730.468

WOENSDAG 08 FEBRUARI 1984

Z.509	KRP	—	200	10	765.720
B.5	W	2.200	250	11	1.546.720
Z.47	W	1.500	250	11	1.128.630
Z.16	W	2.000	430	12	1.673.110
Z.46	W	2.500	300	11	1.515.993
N.15	W	2.500	250	11	1.176.590
					7.806.763

NIEUWPOORT

VRIJDAG 3 FEBRUARI 1984

VIS				
N.88		341 kg.		13.825 fr.
N.590		342 kg.		13.825 fr.
N.172		3.046 kg.		168.513 fr.
N.720		3.377 kg.		166.071 fr.
N.738		1.971 kg.		79.946 fr.

Opnieuw werd gedurende de voorbije week de visaanvoer door het stormweer beïnvloed. Slechts drie Westvaartuigen en één koppel spanvissers slaagden erin hun vangst op de vrijdagmarkt te lossen. Voor tong der sortering 1 à 4 werd 280 à 290 fr./kg bekomen en voor de vijfdelen en kleine tong 268 à 278 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 260 à 286 fr./kg, varia 190 à 240 fr./kg en griet 186 à 208 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1500 à 1800 fr. de ben aangekocht, drie- of middenslagpladijs tegen 2250 à 2750 fr. de ben en visjes tegen 1700 à 1800 fr. de ben. Kabeljauw bleef langs de dure kant en haalde

4600 à 4800 fr. de ben. Gul werd tegen 2100 à 4400 fr. de ben genoteerd en de voorkleine gul kreeg 2160 à 2240 fr. de ben. Voor grote wijting werd 1800 à 2200 fr. de ben genoteerd en voor kleine wijting 1140 à 1400 fr. de ben. Tongschar haalde 96 à 170 fr./kg, grote zandschar 2140 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1620 à 1700 fr. de ben. Rog en doornhaai werden op de vrijdagmarkt erg gegeerd en konden zodoende op een mooie prijsnotering bogen. Zo werd voor moerrog 4560 à 4800 fr. de ben bekomen, voor tilten 4500 à 4700 fr. de ben, voor scherpstaarten 4100 à 4300 fr. de ben en voor katrog 1700 à 1800 fr. de ben. Doorn- speurhaai werd tegen 3200 à 3500 fr. de ben opgekocht en zeehond tegen 2000 à 2200 fr. de ben. Bot haalde 500 à 800 fr. de ben en voor knorhaan werd 1600 à 1800 fr. de ben neergepend. Alle genoteerde marktprijzen konden op de vrijdagmarkt als lonend beschouwd worden en vanwege de handelaars was er een ruime belangstelling waar te nemen, dit mede in de hand gewerkt door een geringe aanvoer in de andere havens.

MAANDAG 6 FEBRUARI 1984

VIS			
N.346	2.385 kg.	93.692 fr.	
N.597	7.566 kg.	311.662 fr.	

Op de maandagmarkt losten enkel twee West-vaartuigen hun vangst. Er werd noch tong, noch rog aangevoerd, zodat het marktuitzicht een ietwat eentonige aanblik vertoonde. Grote tarbot kreeg 500 à 514 fr./kg, middenslagtarbot 246 à 294 fr./kg, varia 180 à 220 fr./kg en griet 186 à 240 fr./kg. Grote pladijs haalde 2000 à

2400 fr. de ben, middenslag- of drielingpladijs 3400 à 3700 fr. de ben en visjes 2500 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4500 à 4750 fr. de ben aangekocht en gul tegen 2250 à 3800 fr. de ben. Vlaswijting of polak bekwam 60 à 65 fr./kg, grote wijting 2100 à 2300 fr. de ben en kleine wijting 1100 à 1350 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2400 à 2500 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1800 à 1900 fr. de ben. Tongschar boekte men aan 102 tot 178 fr./kg en knorhaan aan 2300 tot 2400 fr. de ben. Slechts een matige belangstelling vanwege de handelaars werd op de maandagmarkt vastgesteld.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
03 feb.	4		9.077	442.180
06 feb.	2		9.951	405.354
08 feb.	0			storm

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
8 feb.						storm

EEN COÖPERATIEVE REDERIJ KWAM IN FRANKRIJK TOT STAND

We hebben reeds meermalen gehoord over bevoorradingscoöperatieven voor de visserij, verzekeringcoöperatieven en dergelijke, maar van een coöperatieve rederij heel wat minder.

Men zal nu in de Franse vissershaven St. Malo, starten met een coöperatieve rederij! Het is enigszins begrijpelijk als we nagaan, wat de nieuwbouw thans kost en dat er dus veel beurzen en beursjes best kunnen gebruikt worden om het benodigd kapitaal bijeen te halen.

Toch is het wel een nieuwigheid waar heel knappe koppen aan het hoofd zullen moeten staan, opdat alles bij elkaar zou kunnen gehouden worden en niets verkeerd, of op een fiasco uitloopt. Wel belangrijk om volgen, want we hebben al veel coöperatieven van aankoop, verzekeringen enz. in 't buitenland en in België weten bestaan, die tenslotte tengevolge van slecht beheer, failliet gingen of naar de vaantjes werden geholpen.

Zo hebben we er in Nederland gekend, in Engeland en ook bij ons. In de visserij hadden we de verzekering „De Ster” en de „Assurance Maritime Mutuelle” en de V.V.R., waarvan deze laatste alleen nog bestaat maar in feite voor wat zijn werking betreft, door S.C.A.P. overgenomen werd.

Hier geldt het een verkoopsorganisatie en scheepsbouwbedrijf.

Wat de verzekering betreft, ging De Ster falliet, werd Assurance Maritime Mutuelle, gelijkwaardig en is alleen Hulp in Nood in april 1940 door zes kustvissers-reders te Blankenberge bij notaris Notebaert gesticht, overgebleven.

Tegen deze verzekering werd ook reeds verscheidene malen, en wel juist na de oorlog en ook in 1960 en 1975 storm gelopen, maar bleef deze, dank zij een krachtig beleid, stand

houden, zodat ongeveer 75% van de vloot er verzekerd is.

Het is anderzijds een openbaar geheim, dat veel reders en reders-vissers zeer gemakkelijk door allerlei avonturiers benaderd en beïnvloed worden en dat zij met een vaste hand dienen geleid, wil men, wat soms met zeer veel moeite in vele jaren opgebouwd werd, niet zien kapot gemaakt worden.

Thans bezit België met zijn amper 200 vaartuigen en een 150-tal reders te Oostende een coöperatieve visafsalg, de O.V.A., **uniek** in de visserij, waar alles, zowel sociaal, boekhoudkundig en administratief, tot in de puntjes verzorgd is.

Oostende bezit met S.C.A.P., een sterke coöperatieve verkoopsorganisatie, welke vooral voor de kleiner haar groot nut heeft, omdat veel groten, zoals veel middenstanders slechts aan eigen en niet aan het gemeenschappelijk belang denken en aldus zelf de oorzaak zijn dat grote verkoopsorganisaties als Sarma, Delhaize, enz... hen in de grond hebben geboord.

Inzake verzekeringen zijn er boekdelen te schrijven waaruit blijkt dat velen zich steeds gerechtigd nemen van alles te genieten en zou een beheer door hen zelf geleid, het na twee jaar zien opgeven.

We vrezen dat te St.-Malo hetzelfde zal gebeuren, want de visserij is zo'n grillig, wankelbaar en gemakkelijk beïnvloedbaar bedrijf, dat, hoe lovenswaardig die pogingen ook zijn, de ontdekking heeft geleerd, dat deze brave burgers veelal geen benul hebben van wat het „mijn en het dijn is”.

We wachten dus met belangstelling dit nieuw experiment af.

GETIJEN TE OOSTENDE

FEBRUARI

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
	24 vrijdag	0632	400	0041	057
		1909	373	1324	050
	25 zaterdag	0741	371	0147	075
		2025	349	1432	076
	26 zondag	0908	357	0306	083
		2151	345	1549	088
	27 maandag	1032	366	0427	075
		2301	361	1703	083
	28 dinsdag	1134	386	0538	056
		2351	384	1803	069
	29 woensdag	—	—	0633	035
		1222	408	1848	053

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	06 februari	07 februari	08 februari
Lappen	260 275	257	255 261
Grote	270 276	265	265 270
3/4	265 275	276 280	270 286
Bloktongen	255 261	276 286	280 286
Vóór-kleine	210 232	237 247	232 239
Kleine	175 208	191 201	196 200
Slips	160 175	177	175

ZEEBRUGGE

	06 februari	07 februari	08 februari
Grote	271 280	268 280	273 287
Bloktongen	280 286	288 292	272 287
Fruittongen	254 273	264 277	258 279
Schone kleine	234 240	255 277	248 266
Kleine	157 210	220 230	227 243
Tout petit	177 187	180 200	187 201
Slips	167 170	171 180	170 174

NIEUWPOORT

	06 februari	07 februari	08 februari
Tong I
Tong II
Tong III
Tong IV
Tong V
Kleine tongen

PLADIJS

OOSTENDE

	06 februari	07 februari	08 februari
Platen	30 43	33 36	25 33
Iek (groot-klein) ...	36 46	27 31	27 30
Derde slag	46 48	36 40	37 42
Platjes	32 37	38 40	37 40

ZEEBRUGGE

	06 februari	07 februari	08 februari
I	24 25	24 26	24 28
II	24 28	32 34	29 34
III	37 41	39 40	39 43
IV	37 39	37 40	37 42
V

NIEUWPOORT

	06 februari	07 februari	08 februari
Moeien
Grote pladijs
Platjes
Drielingen

FISKALE ZEKERHEID OOK VOOR INVESTERINGEN IN DE VISSERIJ

De zopas door het parlement goedgekeurde fiskale wet moet de investeerders helpen, de zogenaamde drempelvrees te overwinnen om hun geld terug naar eigen land te brengen of om het, anders gezegd, terug boven water te halen.

Dan zij de aandelenwet hebben heel wat grote ondernemingen hun financiële structuur kunnen verbeteren. Er zijn echter talrijke kleine ondernemingen die NIET van deze maatregel hebben kunnen gebruik maken.

Aldus alle ondernemingen die NIET in vennootschapsvorm zijn opgericht, dus de éénmanszaken alsook voor de **FAMILIALE** vennootschappen die hun kapitaal niet hebben durven verhogen, uit vrees dat de controleur aan de vennoten zou vragen waar dit geld vandaan komt.

Welnu wanneer in de loop 1984 en 1985 een zelfstandige een investering doet in zijn bedrijf, b.v. door de aankoop van een nieuwe vrachtwagen, de bouw van een garage, een opslagplaats, een nieuwe produktie-eenheid een schip, dan krijgt hij hiervoor van de regering, dankzij de wet op de Fiskale Zekerheid, de wettelijke waarborg.

Dus zal de belastingscontroleur niet komen vragen, waar hij dit geld vandaan heeft gehaald. Dit geldt dus ook voor reders en vissers die wensen een investering te doen, maar voorheen bang waren om geld boven te halen.

De regering verwacht aldus vooral, dat geld, dat in het buitenland belegd werd, zal terug in het land komen om ingezet te worden in de Belgische economie als produktief kapitaal en dit zonder moeilijkheden met de fiskus.

Nochtans zal men, om die zekerheid te kunnen verkrijgen, voor elk miljoen dat men aldus investeert, honderd duizend frank gedurende 5 jaar,

renteloos aan de Staat moeten lenen, door het aankopen van Schatkistbons die volledig anoniem zijn en die men bij de financiële instellingen zal kunnen kopen.

We hebben er aan gehouden onze lezers van deze fiskale zekerheid op de hoogte te brengen, nu dat sommigen uitkijken naar vernieuwing, modernisering en/of zelfs volledige nieuwbouw en toch ook hun eigen middelen moeten kunnen bewijzen, eventueel met toepassing van de fiskale zekerheid.

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.

J. VANDEMEULEBROUCKE OP DE BRES VOOR KLEINE KUSTVISSERIJ

In verband met het omzeilen van de verordening door de Commissie te Brussel genomen om de kustvisserij te beschermen en de bijzondere pogingen, waarin vooral de Nederlandse werven zich hebben onderscheiden om deze reglementering te omzeilen, stelde de hr J. Vandemeulebroucke, Europees volksvertegenwoordiger, België vertegenwoordigend, terug een vraag in het Europees Parlement aan de E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij gericht.

Aan het antwoord ontlenuen we onder meer dat de Commissie het geacht Parlementslid mededeelt dat het Wetenschappelijk en Technisch Comité voor de Visserij, tijdens zijn zesde vergadering een werkgroep heeft opgericht die de

HOOGWATERBOEKJE 1984

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

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

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

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

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

moeilijkheden in verband met de toepassing van dit artikel en de daarin vervatte bepalingen zal gaan bestuderen.

Zoals onze lezers weten, gaat het over het verbod voor vaartuigen boven de 70 Brt en/of 300 pk om met de boomkor in de 12-mijlszone de visvangst op platvis (pladijs, tong en schol) te mogen bedrijven en het vissen door bepaalde vaartuigen met een afgestelde... (?) motor op 300 pk, of aanwending van twee motoren waarvan slechts... (?) één, die de 300 pk niet te boven gaat in werking gesteld is.

Zal men het nog klaar spelen voor het huidig seizoen? Dit is de belangrijke vraag, waarop we een antwoord verwachten.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	06/02	06/02	06/02	06/02	07/02	07/02	07/02	07/02	08/02	08/02	08/02	08/02	06/02	06/02	07/02	07/02
Tarbot groot	474	556	489	555	560		548	538	525		499	569	500	514		
Tarbot middel	326	348	389	420	338		395	392	416		342	379	246	294		
Tarbot klein	221	299	269	314	214	281	239	297	243	304	228	264	180	220		
Griet groot	247	275	239	285	255	269	265	269	215	239	275	290	240			
Griet middel	205	230	194	230			215	218	160	170	219	204	186			
Griet klein	126	140	83	127	131	140	133	139	115	126	115	155				
Schelvis groot																
Schelvis middel																
Schelvis klein																
Heek grote																
Heek middel	141															
Heek klein	86															
Lom																
Leng	60	63														
Rog I			73	74			115				78	107				
Keilrog			93								117	107				
Rog	103	115							105							
Tilten	100	102	69				101		100		78	103				
Scherpstaart	65	90	62	110					71		92					
Halve Mans	75	95	44	45					56	72	48	68				
Teelt																
Katrog	45		12	39					38	40						
Kabeljauw	50	70	52	56	51	73	24	26			24	28	90	95		
Gul (groot)	52	65	50	54	52	65	48	55			46	58	76			
Gul (middel)	48	55	47	51	51	64	47	50			54	57				
Gul (klein)	38	48	44	48	41	44	42	44			36	48	45			
Hozemondhamme	185	353	120	260	225	315	219	339	216	352	204	365				
Wijting groot	36	44	40	48	45	47	57		47		46	61	42	46		
Wijting klein	20	25	24	26	28	31	26	27	28		28	36	22	27		
Schar	20	35	16	21	20	36	31		30	37	30	40	38	50		
Steenschol	55	176	63	158	70	191	53	191			80	231				
Zeehaai	71	83	70	68	74				78		33	80				
Hondshaai	25	37							54	56						
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	24	52							39							
Schartong	21	62											102	178		
Volle haring																
Ijle haring																
Haringshaai																
Steenholk	10	24			12	24			15	22						
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf																
Pollak	75	81														
Zonnevis																
Koningsvis																
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond																
Bot																
Rode Poon (roobaard)	45	66	40		50				63		50					
Grauwe poon (knorhaan)	41	52	17		40	48	39		10	24	14	43	46	48		
Rode knorhaan	81	115							94	105						
Posten			16	22			12									

NEDERLAND

RONDE LOSPLANK

Ook de vorige week hebben de weersomstandigheden de visserij weer danig parten gespeeld. In aansluiting op de bijzondere slechte weersvoorspelling volgde inderdaad zo veel narigheid dat het weer zijn stempel drukte op de visserijactiviteiten.

De aanvoer van haring liep aan de woensdagmarkt stevig uit hand zodat er zeker 25 procent onverkocht in de vishal moest achterblijven.

Zelfs de visverwerkende industrie moest er aan te pas komen om alles op tijd uit de hal weg te halen. Ook de industrie die zich bezig houdt met het fabriceren van honden- en kattenvoer ontfermde zich over niet geringe hoeveelheden.

Overigens ondervindt men veel last van de Denen die zich niet zo makkelijk van het haringtooneel laten jagen, omdat zij ontdekt hebben in de periode dat het haringvangstverbod voor de Nederlandse vissers van kracht was. Ondanks die concurrentie vonden toch nog 2.000 kisten haring van Hollandse vissers hun weg naar de konsument.

De aanvoer van verse vis was mondjesmaat. Aan de woensdagmarkt was nog sprake van enige verscheidenheid.

Evenals aan de dinsdagmarkt was men geheel aangewezen op de aanvoer van de kustvissers.

Aan de donderdagmarkt waren het twee Goedereeders die voor wat platvis zorgden.

De vrijdagmarkt zou de vrijdagmarkt niet zijn geweest als er niet een verrassing uit de bus was gekomen. Deze bestond uit een auto met een vracht ongestripte wijting gevangen door een Urker kotter. Twaalfhonderd kisten vonden hun weg naar de consument.

De platvisvangers hebben voor zover het tong en tarbot betreft nog steeds niet te klagen. De prijzen van de schol maakten echter een enorme duikeling. Dit is onder meer een gevolg van de staat waarin de schol verkeert.

Voor zover deze vis kuit heeft geschoten is ze veel te mager geworden om nog voor fileren in aanmerking te komen. Zelfs de beste fileerder is niet in staat meer dan een velletje van de graten te halen. De prijzen van de kabeljauw toonden een gevarieerd beeld.

Ze slaagden er in ieder geval niet in tot opmerkelijke hoogten te komen. Alleen de allerbeste soorten scoorden tot boven de 150 gulden per bak.

Uit Frankrijk werd wat koolvis aangevoerd. Ook schelvis blijft een importartikel en wordt door onze eigen schepen nauwelijks meer aangevoerd. Deze vis is aardig op weg een luxe vis te worden.

De grote vriestrawlers zijn allemaal voor hun derde reis in het nieuwe jaar naar zee vertrokken. Wel een verschil met januari 1983 toen men er in slaagde niet meer dan één reis te volbrengen.

De SCH.171 „Cornelis Vrolijk”, in staat om 50.000 platen aan te voeren, is ook voor de tweede maal binnen geweest. De KW.81 en de KW.74, die 60.000 platen kunnen bergen, moeten hun tweede reis nog afsluiten. De SCH.72 „Prins Bernard” kwam ook diepgeladen binnen.

Zelfs in de leeftanks had dit schip een hoeveelheid vis aan boord. Het vlaggeschip „Dirk Dirk” van Parleviet en Van de Plas kwam ook van haar eerste reis naar huis. Het schip is achtervolgd door pech in de vorm van scheurende netten als gevolg van zeer grote trekken die werden gemaakt.

IJMUIDEN

Aan de **woensdagmarkt van 1 februari** werd aangevoerd: 176 kisten kabeljauw; 10 kisten wijting; 7 kisten schar; 2 kisten haring en 5 diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw drie 160-132; kabeljauw vier 146-126; kabeljauw vijf 146-102; schar 134-106; wijting drie 114-90; bot 26; haring twee 31,20.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 5.800; UK 48 + UK 49 f 12.100; UK 89 + UK 215 f 4.500.

Aan de **donderdagmarkt van 2 februari** werd aangevoerd: 915 kg tong; 6 kisten tarbot en griet; 427 kisten kabeljauw; 303 kisten wijting; 217 kisten schol; 21 kisten schar; 9.289 kisten haring en 128 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 30,67-30,42; grote tong 18,64-18,16; grootmiddel tong 17,74-17,29; kleinmiddel tong

15,17-14,95; tong één 13,67-13,36; tong twee 10,66-10,00.

Per 40 kg.:

tarbot 681-524; griet 612-331; kabeljauw één 172-118; kabeljauw twee 192-112; kabeljauw drie 164 120; kabeljauw vier 140-118; kabeljauw vijf 124-104; schol één 80-67; schol twee 108-84; schol drie 132-120; schol vier 140-98; wijting drie 85-49; schar 128-85; haring één 25,40; haring twee 25,40-24,40; tongschar 214-243; bot 31-26; haai 150-114; steenbolk 75.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 6.900; KW 26 + KW 167 f 46.600; KW 51 + KW 221 f 15.600; UK 28 f 3.050; UK 48 + UK 49 f 17.600; UK 90 + WR 160 f 12.300; UK 128 + UK 142 f 4.950; UK 141 + UK 271 f 41.400; UK 208 f 17.600; VD 19 + VD 73 f 17.100; IJM 3 + IJM 27 f 3.300; verder vijf Texelaars en één Goedereeders welke te zamen f 100.000 besomden.

Aan de **vrijdagmarkt van 3 februari** werd aangevoerd: 3.220 kg tong; 41 kisten tarbot en griet; 674 kisten kabeljauw; 1.204 kisten wijting; 374 kisten schol; 88 kisten schar; 4 kisten schelvis; 1.932 kisten haring; 437 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 31,39-28,80; grote tong 18,67-17,98; grootmiddel tong 17,69-16,99; kleinmiddel tong 14,94-13,38; tong twee 9,96-9,26.

Per 40 kg.:

tarbot 1.151-492; griet 657-292; kabeljauw één 134-108; kabeljauw twee 144-126; kabeljauw drie 168-114; kabeljauw vier 152-82; kabeljauw vijf 72-56; schol twee 100-82; schol drie 136-104; schol vier 122-92; wijting drie 80-36; schar 120-37; haring twee 25,20-22,80; bot 27-26; haai 130-120; schelvis twee 178; schelvis drie en vier 140; kuit 66; steenbolk 70-48; tongschar 324-196.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 7.500; KW 12 f 7.000; KW 77 f 10.000; KW 173 + KW 214 f 24.600; UK 35 f 11.500; UK 90 + WR 160 3.800; UK 128 + UK 142 f 1.900; UK 135 + UK 145 f 5.700; UK 141 + UK 271 f 6.400; UK 158 f 48.800; UK 308 f 27.800; IJM 27 + IJM 3 f 10.000; IJM 10 f 470; verder nog een tweetal Goedereeders en zeven Texelaars welke te zamen f 133.100 besomden.

Aan de **maandagmarkt van 6 februari** werd aangevoerd: 9.010 kg tong; 193 kisten tarbot en griet; 578 kisten kabeljauw; 450 kisten wijting; 1.203 kisten schol; 78 kisten schar; 11 kisten schelvis; 874 kisten haring; 427 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 27,99-23,39; grote tong 18,12-16,26; grootmiddel tong 17,49-16,24; kleinmiddel tong 14,58-13,69; tong één 13,83-12,24; tong twee 10,79-9,44.

Per 40 kg.:

haai 166; schar 122; poontjes 102-103; steenbolk 71; tarbot 966-506; griet 596-296; kabeljauw één 122-94; kabeljauw twee 156-120; kabeljauw drie 142-108; kabeljauw vier 132-114; kabeljauw vijf 132-112; schelvis twee 210; schelvis drie 154-152; schelvis 144-126; schol één 65-57,60; schol twee 114-96; schol drie 118-90; schol vier 106-88; wijting drie 90-48; haring twee 32,80-26,60; schar 94-70; tongschar 312-210.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 30-01 t.e.m. 03-02-1984

Door 66 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
26.903 kg.	Tong	f 336.661,05	van f 12,51
9.434 kg.	Tarbot	f 152.252,97	van f 16,14
78.865 kg.	Schol	f 167.328,14	van f 2,14
51.230 kg.	Kabeljauw	f 145.162,23	van f 2,83
4.041 kg.	Griet	f 32.583,38	van f 8,06
4.330 kg.	Schar	f 8.254,77	van f 1,91
7.480 kg.	Wijting	f 9.172,28	van f 1,23
248.119 kg.	Diversen	f 741.899,88	
380.727 kg.		f 1.593.314,70	

NEDERLAND

VLISSINGEN

VRIJDAG 3 FEBRUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.178	21.607	18,34
Tong gm	3.593	59.764	16,63
Tong km	3.404	46.199	13,57
Tong I	5.557	69.685	12,54
Tong II	4.195	39.151	9,33
Tarbot I	707	20.542	29,05
Tarbot II	521	11.233	21,56
Tarbot III	1.027	14.061	13,69
Tarbot IV	480	5.986	12,47
Tarbot afw	12	222	18,54
Griet I	1.684	24.002	14,25
Griet II	2.469	17.498	7,09
Schol 1 (G)	14.406	20.745	1,44
Schol 2 (G)	37.740	63.054	1,67
Schol 3 (G)	42.351	106.369	2,51
Schol 4 (G)	48.039	129.347	2,69
Kab 1 (G)	2.975	8.509	2,86
Kab 2 (G)	3.395	10.173	3,00
Kab 3 (G)	13.709	37.436	2,73
Kab 4 (G)	7.573	20.384	2,69
Kab 5 (G)	10.352	27.011	2,61
Kab (afw)	334	238	0,71
Wijt. 3 (G)	7.034	13.781	1,82
Wijt. 4 (G)	13.929	14.345	1,03
Schar 1	7.601	14.053	1,85
Tongschr 1	1.066	7.359	6,90
Tongschr II	740	3.781	5,11
Zeebaars	2	16	7,86
Tng besch.	2	6	2,84
Poon 1	115	181	1,57
Poon 2	1.776	3.479	1,96
Rog I	15	69	4,60
Rog II	113	452	4,00
Rog III	440	1.114	2,53
Koolv. 4 (G)	17	54	3,20
Schel. 3 (G)	37	210	5,67
Bot	11.260	5.636	0,50
Haai + P	26	112	4,32
Zandhaai	51	111	2,17
Inktvis W	66	686	10,40
Inktvis ZW	190	588	3,10
Kuit/Lever	856	1.780	2,08
Steenbolk	15.610	12.589	0,81
Kreeft	2	42	21,00
Hammen	61	1.025	16,80
Pieterman	1	6	5,98
Diversen	14.492	40.291	2,78
Krabben	96	174	1,81
Kommeraal	1	4	4,00
St. Zuigers	31	16	0,52
Zonnevis	5	31	6,17
Krab. poot	29	144	4,96
TOTAAL	281.365	874.350	

GOEDEREDE

DONDERDAG 2 FEBRUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	30	555	18,49
Tong gm	61	1.040	17,05
Tong km	96	1.389	14,47

Tong I	114	1.481	12,99
Tong II	71	696	9,80
Tarbot I	12	358	29,82
Tarbot II	8	149	18,68
Tarbot III	46	685	14,88
Tarbot IV	83	1.070	12,89
Tarbot afw	5	47	9,48
Griet I	6	88	14,67
Griet II	149	1.175	7,88
Schol 2 (G)	7	14	2,05
Schol 3 (G)	7	21	2,94
Schol 4 (G)	30	68	2,25
Kab 1 (G)	211	666	3,16
Kab 2 (G)	1.453	4.392	3,02
Kab 3 (G)	5.103	15.776	3,09
Kab 4 (G)	5.161	14.151	2,74
Kab 5 (G)	4.820	11.455	2,38
Kab (afw)	195	98	0,54
Wijt. 3 (G)	8.249	13.694	1,66
Schar 1/D	501	1.078	2,15
Makr. III	18	29	1,63
Poon 2	35	75	2,14
Rog I	2	8	3,93
Rog II	2	5	2,60
Koolv. 1 (G)	7	18	2,62
Schel. 3 (G)	3	13	4,18
Bot	5.116	3.652	0,71
Tongschar	6	42	7,05
Schol 1 (O)	382	652	1,71
Schol 2 (O)	748	1.465	1,96
Schol 3 (O)	108	322	2,98
Schol 4 (O)	376	848	2,25
Kuit/Lever	295	925	3,14
Steenbolk	431	540	1,25
Diversen	2.431	6.647	2,73
Garn. Exp. 2	66	561	8,50
Garn. Bnl. 2	191	1.946	10,19
TOTAAL	36.635	87.890	

VRIJDAG 3 FEBRUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	987	18.038	18,28
Tong gm	3.567	59.098	16,57
Tong km	5.043	68.574	13,60
Tong I	8.255	102.226	12,38
Tong II	4.442	41.432	9,33
Tarbot I	1.016	30.260	29,78
Tarbot II	810	17.601	21,73
Tarbot III	1.815	25.198	13,88
Tarbot IV	1.564	18.837	12,04
Tarbot afw	231	2.146	9,29
Griet I	1.765	24.433	13,84
Griet II	4.450	32.715	7,35
Schol 1 (G)	480	691	1,44
Schol 2 (G)	1.450	2.509	1,73
Kab 1 (G)	1.547	4.311	2,79
Kab 2 (G)	6.587	18.124	2,75
Kab 3 (G)	18.709	51.034	2,73
Kab 4 (G)	3.889	10.706	2,75
Kab 5 (G)	3.749	9.119	2,43
Kab (afw)	1.100	550	0,50
Wijt. 3 (G)	19.774	29.355	1,48
Wijt. 4 (G)	3.118	3.878	1,24
Schar 1/D	5.439	11.437	2,10
Poon 1	1	2	2,35
Poon 2	189	412	2,18
Rog I	1.806	6.271	3,47
Rog II	3.718	8.101	2,18
Koolv. 1 (G)	14	40	2,86
Schel. 3 (G)	51	195	3,83
Bot	34.348	20.176	0,59
Tongschar	450	2.810	6,24
Schol 1 (O)	23.041	26.668	1,16
Schol 2 (O)	32.734	57.276	1,75
Schol 3 (O)	24.990	61.480	2,46
Schol 4 (O)	15.768	37.307	2,37

Haai + P	376	1.484	3,95
Krab	36	76	2,12
Inktvis W	3	28	9,25
Inktvis ZW	222	503	2,27
Kuit/Lever	1.001	3.256	3,25
Steenbolk	5.612	6.650	1,19
Hammen	16	237	14,83
Diversen	91.594	351.298	3,84
Garn. Exp. 2	659	7.293	11,07
Garn. Bnl. 2	169	1.859	11,00

TOTAAL 336.585 1.175.695

LAUWERSOOG

Maandag werden er van 19 schepen in totaal 3.300 kisten rond- en platvis gesorteerd, gewogen en verkocht.

Schol IV kon verhandeld worden voor f 2,77-2,71 per kg. en schol III voor f 2,73-2,60 per kg. Schol II bracht van f 2,28-2,18 per kg. en de schol I waarvan het filets rendement nu laag is, daalde tot f 1,80-1,60 per kg.

Ook de rondvis werd goedkoper met de torren- gul van f 2,49-2,10 per kg. De grote en middel gulden werden tot f 2,84 per kg. verhandeld.

Twintig schepen zorgden op donderdag voor 2.100 kisten rond- en platvis. De vangsten van de spanvissers waren slecht, terwijl de kabelvis- sers weer met veel wijting binnen kwamen.

De torren- gul lag iets steviger in de markt met een opbrengst tot f 2,45. De grotere soorten bleven op het niveau van maandag. Dichte wij- ting kon in andere handen overgaan voor f 1,55-1,32 per kg. en de gestripte al naar grofte voor f 1,48-1,86 per kg.

De grote schol lag nu weer op twee gulden. Ook deze week, op vrijdag een schrale aanvoer nl. van 7 schepen waaronder één Deen met 1.200 kisten. De gulden trokken verder aan met een opbrengst van de kabeljauw V tot f 2,75.

Dichte wijting nu rond een gulden en de gestrip- te f 1,77. Van de Deen bracht de kabeljauw tot f 3,21 per kg. op.

De aanvoer van garnalen blijft gering met 1.800 kg. pellerij- en 635 kg. export garnalen.

De gemiddelde prijzen waren respectievelijk f 10,47 en f 10,31 per kg.

De weekaanvoer bestond uit 2.453 kg. garnalen en 265.476 kg. vis hetgeen een weekomzet van f 637.466 opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 31/1 t/m 03/2.

Pelling garnalen	1.800 kg.	10,00 - 11,03 per kg.
Export garnalen	653	9,76 - 10,85 per kg.
Tong	2.013 kg.	9,04 - 18,15 per kg.
Tarbot	1.048 kg.	11,20 - 29,94 per kg.
Griet	919 kg.	5,63 - 12,19 per kg.
Tongschar	851 kg.	3,32 - 6,12 per kg.
Schol	40.553 kg.	1,46 - 2,77 per kg.
Kabeljauw	157.588 kg.	1,77 - 3,27 per kg.
Wijting	50.299 kg.	0,99 - 2,02 per kg.
Schelvis	3.249 kg.	2,71 - 4,46 per kg.
Schar	4.644 kg.	1,35 - 2,16 per kg.
Bot	160 kg.	0,65 - per kg.
Leng	58	1,66 - 1,86 per kg.
Kuit	557 kg.	0,82 - 2,36 per kg.
Koolvis	53 kg.	2,74 - 2,82 per kg.
Zeewolf	90 kg.	3,71 - 5,34 per kg.
Diverse soorten zeevis	3.394	0,18 - 2,78 per kg.

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 29 januari t.m. 4 februari 1984

Gemidd. prijs per kg.

2.457 kg. export garnalen	voor f	12,23
479 kg. pellerij garnalen	voor f	11,84
222 kg. bot	voor f	0,65
1.565 kg. schar	voor f	2,05
30.840 kg. schol	voor f	2,28
5.704 kg. tong	voor f	13,82
1.135 kg. tarbot	voor f	17,38
2.722 kg. griet	voor f	9,18
11.062 kg. kabeljauw	voor f	2,79
5.426 kg. wijting	voor f	1,43
1.485 kg. rog	voor f	3,06
332 kg. poon	voor f	1,66
824 kg. haai	voor £	3,46
146 kg. tongschar	voor f	6,88
62 kg. inktvis	voor f	5,21
2.826 kg. bolk	voor f	1,01
27 kg. koolvis	voor f	4,16

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 29 jan. t.m. 4 februari 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	13.658	12,19
Schol	629	2,42
Schar	2.809	1,03
Bot	1.666	0,66
Griet	15	8,05
Kabeljauw	9.111	2,75
Wijting	6.454	1,45
Makreel	12	2,92
Kuit	376	4,08
Steenbolk	267	1,19
Diversen	231	—

■ Het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visprodukten zal in een nieuwe reclamecampagne meer het accent leggen op de handel, naar de verkooppunten toe. Reclame is inderdaad noodzakelijk en zeker ook in de media. Maar toch voegen wij hier aan toe, dat al deze nuttige en schone inspanningen in één klap vernietigd kunnen worden door onverantwoorde uitlatingen en sensatieberichten, zelfs hetze, gevoerd tegen het bedrijf zoals dit nu nog maar pas het geval was met de zogenaamde Noorse garnaal.

■ En nog maar eentje zou men zeggen. Inderdaad hoopt men in Nederland een nieuwe kotter, namelijk de KW.35 van ... 44 meter lang einde februari in de vaart te brengen. Juist op tijd opdat men rekening hiermede zou kunnen houden voor de voor de deur staande kottersanering bij onze Noorderburen. Anderzijds komt binnenkort de nieuwe Eurokotter Th.25 voor een reder uit Tholen en geleverd door Padmos klaar. Nog een eentje voor de 12-mijlszone met waarschijnlijk wel een drukknop afgesteld motor, zo de overheid ondertussen geen strenger en afdoender maatregelen neemt.

TWEE MATEN EN GEWICHTEN: ONKRUIDVERDELGER IN BIER KRIJGT IN NEDERLAND GEEN KOPPEN

We mogen werkelijk zeggen dat de vis en visprodukten zeer stiefmoederlijk behandeld worden wanneer eens iets verkeerd loopt, of dat men meent dat iets verkeerd gelopen is. Onmiddellijk komt dan een orkestratie tot stand van de media, zowel van de pers, radio als beeldbuis.

Wat echter vooral ergerlijk is, is het feit, dat het verleden reeds geleerd heeft, dat men altijd is moeten terug komen op de zware beschuldigingen, maar dan gebeurt dit ergens in een weggestoken hoekje.

Uit Nederland vernemen we thans, dat twee inwoners in een bedenkelijke toestand in een ziekenhuis van Amsterdam opgenomen werden, als gevolg van een vergiftiging door het drinken van bier. Dit bier bevatte onkruidverdelgende bestanddelen.

Dit werd door de Amsterdamse politie medegedeeld. De vergiftiging gebeurde door het drinken van stout die men bij een kleinhandelaar in Amsterdam aangeschaft had.

Samen dronken de twee mannen één fles ledig en moesten daarna dringend opgenomen worden in het ziekenhuis, gezien nieren en luchtwegen aangetast waren. Het onderzoek door de politie heeft uitgewezen, dat het in feite om een alleenstaand geval zou gaan.

Hoeveel mensen hebben in feite hiervan weet gekregen? Werd nu een nationale campagne tegen het bier in Nederland gestart en eveneens in het buitenland? Wij vragen daar niet om, maar het verschil in behandeling is toch eigenlijk opzienbarend.

We hebben met betrekking tot de vis en visprodukten reeds meer dan één campagne medegemaakt, die tenslotte altijd op een sissers uitliep, maar telkens veel onheil stichtte.

We herinneren ons in dit verband de kwikkampagne, waarna ten slotte bewezen werd, dat de vis zo weinig zware metalen bevat, dat men er verscheidene dagen in de week mag gebruiken, zonder dat dit ook maar enig gevaar kan betekenen voor de gezondheid.

We hebben ook al eens een campagne gekregen tegen de mossel, tegen de haring, enz... Het algemeen inspuiten van het slachtvee met kankerverwekkende hormonen, waarvan onze eigen Boerenbond eens zegde, dat dit zou mogen gebeuren, maar dan onder toezicht, haalt wel eens de media, maar dan slechts oppervlakkig ter gelegenheid van de aanhouding van een ronselaar in de op te spuiten produkten.

Dan is het onmiddellijk terug stil en de trage vergiftiging gaat lustig door. We zijn verplicht dergelijk verschil in behandeling aan de kaak te stellen. Hier is er dus werkelijk sprake van twee maten en twee gewichten waartoe de media, zonder uitzondering, zich al te gemakkelijk lenen.

Nog steeds vernemen we uit Nederland, dat er nog altijd niets onomstotelijks is bewezen inzake de garnalen, maar men is van stapel getrokken met aanklachten die men als vaststaand liet overkomen. Mogen we dan ook in de toekomst vanwege de media, een iets voorzichtiger opstelling verwachten?

NEDERLANDSE DIEPVRIESTREILER VERKOCHT ALS VRIESSTATION

De Nederlandse voormalige hekdiepvriestreiler SCH 171 „Cornelis Vrolijk Fzn” intussen sinds één jaar stilgelegd, werd aan een Britse maatschappij, met Iraanse directeur verkocht om in de Indische Oceaan te dienen als faktorijschip voor het invriezen van de garnaal- en visvangst van de ontelbare kleine vissersscheepjes. De hektreiler wordt nu Pakistanees en zal een ligplaats innemen voor de Pakistaanse kust tussen de hoofdstad Karachi en de Straat van Ormuz.

Dit beantwoordt naar het schijnt, aan een behoefte omdat de vele duizenden kleine scheepjes nu met hun vangst Karachi moeten aandoen en er hun beurt afwachten om hun garnaal en vis te laten invriezen. Het is duidelijk dat dit aanleiding geeft tot heel wat tijdverlies. Het heen- en weer varen naar de haven en verder het aanwenden van veel ijs voor de bewaring van hun vangst.

Vooraleer de Z.171 naar haar nieuwe bestemming vertrok, werden heel wat aanpassingswerken aan boord uitgevoerd. Anderzijds kregen de machines een nazichtbeurt evenals de invriesketen. De SCH 171 heeft... slechts een invriescapaciteit van 30 ton per dag? Thans niet meer economisch voor West-Europa, waar de nieuwe

moderne Nederlandse diepvriestreilers een invriescapaciteit van 120 ton hebben en de allerlaatste „Dirk-Dirk” zelfs van 180 ton per 24 uur. Het is eveneens de reden waarom de Britse diepvriesscheepen, met hun invriescapaciteit van zelfs 60 ton per dag, niet meer rendeerbaar zijn. Dit is alleen nog mogelijk bij de Oostblok-faktorijscheepen omdat het Staatsscheepen zijn.

Voor de Pakistaanse kleinschalige visserij zal het inleggen van deze diepvriestreiler niet alleen veel tijd uitsparen, waardoor zij meer tijd beschikbaar krijgen om te vissen, maar zal eveneens de kwaliteit van de diepvriesprodukten er veel bij winnen.

Voorlopig zullen twee Nederlandse krachten mee trekken naar Pakistan om de Pakistanezen die aan boord worden ingezet, vertrouwd te maken met het invriezen en met de verpakingsketen. Er zal een zevenkoppige bemanning aangeworven worden voor het schip en een twintigtal voor de diepvriesketen. Indien het inzetten van de voormalige SCH 171 een succes wordt, bestaat er hoop, dat er wellicht nog opgelegde Nederlandse diepvrieshektreilers een nieuwe bestemming krijgen. Zeggen we nog dat er voor 55 miljoen B.fr. aanpassings- en nazichtswerken uitgevoerd werden.

NEDERLAND

DE OVERDREVEN NIEUWBOUW IN NEDERLAND

Geen slechter blinden dan diegene die niet willen zien, is een oud spreekwoord, dat nog altijd zin heeft.

Bij onze Noorderburen toch waarschijnlijk niet. Inderdaad we vernemen, dat, aan de hand van een zelfs voorzichtige raming, er voor 1984 in Nederland voor 250 miljoen gulden aan nieuwbouworders door gegeven werd.

In Belgische frankjes betekent dit 4,5 miljard of concreet in schepen uitgedrukt, 90 eenheden van 50 miljoen of ook nog 60 nieuwe eenheden van 60 miljoen, die voor ons Belgen de meest complete kotte is, van het 30 à 34 meter type!

Na wat in 1983 reeds in Nederland aan nieuwbouw in bedrijf kwam, kunnen we alleen maar aan minister Braks voorstellen, alle dagen te bidden opdat men de kwotaregeling afschaft en het vislogboek niet in de praktijk gaat brengen.

Ondertussen bereiken ons inlichtingen dat men, op basis van eind december '83, nu in Nederlands reeds vooropzet dat van 30 tot 50 duizend p.k. aan Noordzeekotters zal moeten stil gelegd worden met daarbij nog eens 9 hektrawlers.

Wie zal men uitkiezen? En zal men het stelsel van stilleggen op E.E.G. kunnen invoeren.

Op een andere plaats hadden we het over de nieuwe trawler SCH.6. We vergaten er bij te voegen, dat het hier om een trawler gaat van ruim **87 meter** uitgerust met een hoofdmotor van **4.400 p.k.** met als **hulpmotor een Deutz ... 1.600 p.k.!!**

Hoeveel kotters en trawlers zullen voor deze enkele eenheid terug uit de vaart moeten genomen worden? Het stellen van dergelijke raadsels ware misschien een aangenaam tijdverdrijf voor de Nederlandse minister Braks en zijn ambtenarij. En wat denken onze Belgische ambtenaren, die vitten op een 1.200 p.k. treiler, hiervan?

NOG GEEN VERBOD OP THUISPELLERIJ IN NEDERLAND

Om de haverklap horen we, dat in Nederland, niet alleen de thuispellerij zal verboden worden, maar dat dit reeds zou gebeurd zijn.

Nochtans verwachtte men dit besluit vorige week vrijdag in de kabinetsraad. Ook gingen er strengere eisen komen in de behandeling van garnaal aan boord van de garnalenkotters.

We mogen zeker niet ontkennen dat Nederland in het algemeen gekend is om haar zindelijkheid en netheid. Dit kan trouwens elke bezoeker zien aan de netheid van de straten en huizen en de kledij van haar bewoners.

Geven we dus Cesar wat Cesar toekomt. Nochtans heeft de kabinetsraad gearzeld hierin weerom de spits af te bijten en heeft ten slotte de voorgenomen maatregel uitgesteld.

Hierbij hield men rekening met het feit, dat men de garnaalkotterij bovenmaatse verplichtingen zou opleggen, die elders niet bestaan en waar-

door de rendabiliteit van de bemanning en van de vloot, of anders uitgedrukt, de concurrentiemogelijkheid tegenover het buitenland, zou aangetast worden.

Toch menen wij, zelfs indien een zeer strenge hygiëne slechts voor de Nederlandse garnaalkotterij alleen zou toegepast worden, dit toch een kwaliteitslabel zou worden, waardoor men wel geneigd zou gevonden worden, meer voor de Nederlandse garnaal te geven.

Ook wat de thuispellerij betreft, heeft het Nederlands kabinet gearzeld, deze te verbieden. Ook hier het nemen van een maatregel terecht uitgesteld.

Het verbod zou inderdaad gelijk komen met een ware omwenteling in bepaalde gekende Nederlandse gemeenten. Misschien kan hier iets bereikt worden door een strenger toezicht, het opleggen van bepaalde regels, door b.v. de thuispellerij een minimum aan hygiëne op te leggen, zoals het bewaren van de nog niet gepelde garnaal in een koelplaats, idem voor de gepelde garnaal, doorgedreven handhygiëne, doktersattest, hygiënecontrole voor en op diegenen die de garnaal afhalen enz... want veel arme en oude mensen hebben er toch een broodje aan. En de Hollanders zijn kraakzindelijk en netjes!

Trouwens, is het in de lengte van tijd gebleken, dat er een zeer groot vertrouwen kan gesteld worden in de eigen Nederlandse garnaal en in de eigen pellerijen, maar dat er meer wantrouwen heerst over ingevoerde garnaal en over de, in het buitenland gepelde garnaal, is gerechtvaardigd.

Anderzijds zou het Nederlands kabinet ook rapper geneigd zijn bepaalde maatregelen op te leggen, wanneer dit een algemeen E.E.G.-reglement zou zijn, waardoor de concurrentiemogelijkheden in de landen-lidstaten gelijk blijven.

IN NEDERLAND INGEVOERDE GARNALEN TUSSEN 15.DEC.83 EN 16.JAN.84 VERNIEIGD.

Om toch maar het vertrouwen van de konsument terug te winnen, heeft het Nederlands Produktschap voor Vis en Visprodukten beslist, dit in overeenkomst met de Vereniging van Garnalenhandelaars, de overgebleven partijen garnalen, die in de handel gebracht werden na 15 december '83 tot 16 januari '84 te vernietigen.

De garnalen die na 16 januari in Nederland ingevoerd werden, stonden toen reeds onder een verscherpt invoertoezicht. Het is duidelijk dat dit niet kon bereikt worden, zonder dat de garnalenhandel hiervoor vergoed worden.

Inderdaad is het **tot nog toe nog altijd niet bewezen dat de dodelijke dysenteriegevallen, het gevolg zijn van het eten van ingevoerde garnaal.**

Daarom ook zal het Produktschap een speciaal fonds aanleggen om de **garnalenhandel** voor dit verlies, naar evenredigheid van de te vernietigen partijen, **te vergoeden.**

Men zal een speciale heffing leggen op ingevoerde garnalen, waarop de garnalenhandel dus ook zal moeten betalen, maar dat dan toch eventueel kan verrekend worden in de

verkoopprijs. De bij de garnalenhandel weggehaalde garnalen zullen vernietigd worden.

Ondertussen wordt eveneens gewerkt aan een plan om het vertrouwen terug te winnen bij de verbruiker, want dit is inderdaad beslist nodig, daar de verkoop, in het bijzonder van bewust rose tropische garnaal, praktisch stil is gevallen.

Wat echter met de zware verliezen die de betrokken handel ondertussen geleden heeft, zal gebeuren, is meer dan een vraagteken. Kan hiervoor iemand verantwoordelijk gesteld worden?

Verder zullen van nu af, alle garnalen die worden ingevoerd, gepasteuriseerd worden en elke doos importgarnaal zal worden gecontroleerd tot bij de verbruiker, zodat altijd zal kunnen nagegaan worden uit welke partij garnaal betrokken doos komt.

Het toezicht zal aldus zodanig verscherpt worden dat nog moeilijk iets zal kunnen gebeuren, hetzij bij de konsument zelf, waarvoor de handel niet kan opdraaien.

Maar van de dodelijke gevallen is ondertussen nog steeds niet bewezen dat de oorzaak er van bij de **Noorse** ingevoerde garnaal berust.

■ Nederland, en trouwens ook in de omringende landen, heeft nog nooit een zo hatelijke campagne en hetze tegen de garnaal medegemaakt als nu in het begin van het nieuwe jaar. Zelfs de kinderen uit Zoutkamp waar aan thuispellerij gedaan wordt, werden op school in de stad Groningen als moordenaarskinderen uitgemaakt! Een vrachtwagen van een bekend garnalenbedrijf voerde een paar weken terug een tiental kistjes garnaal uit over de grens met België, terwijl hiervoor vroeger twee volle vrachtwagens voor nodig waren! Ook de vissers werden hiervan het slachtoffer. Rond nieuwjaar werd nog 270 fr. in Nederland het kg. voor de schone garnaal in de afslog geboden en dit werd na de anti-garnalenkampagne in één ruk nog 180 fr. (10 gulden in plaats van 15).

■ Eén van de grootste kopers-afnemers in de visafslag te Den Helder en te Urk in Nederland, zit met betalingsmoeilijkheden. Te Urk belooft dit een kleine honderd duizend gulden (1,8 miljoen). In Nederland dienen de kopers, net zoals bij ons een bankwaarborg te geven. Deze bankwaarborg is een gemiddeld bedrag van hun marktaankopen. Dit belet niet, dat sommigen toegelaten worden bepaalde marktdagen dit gemiddelde (ver) te overschrijden, zoals men ook soms heel weinig koopt. Onlangs kwam de Urker-afslag van de bank te weet, dat zij, in het betrokken geval, de mondelinge gegeven waarborg introk. De Urker-afslag heeft dan ook beslist de bank voor de rechtbank te dagen, al zien we niet in dat ze dat ooit kan winnen. De zaak zou best opgelost met de kopers te verplichten zelf een bankwaarborg te hebben, die het dubbele vertegenwoordigt van een **wekelijkse** aankoop en bij overtreding ervan geen visaankopen meer toe te kennen.

■ In Nederland zal het R.I.V.O., het Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek, overgeheveld worden van de Directie Visserijen, naar de Directie Landbouwkundig Onderzoek. Het is duidelijk, dat hierdoor de Visserij weerom een deelje onafhankelijkheid ten opzichte van Landbouw zal verliezen en, laat het ons maar zeggen, minder goed gediend zal zijn. Dergelijke maatregelen liggen trouwens in de lijn van de gewoontegetrouw stiefmoederlijke behandeling van de visserij.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ In Groot-Brittannië heeft men nog altijd de hoop niet opgegeven om een uitlaat te zoeken in de Falklands-wateren voor de grote Britse treilers die in de Gemeenschapswateren niet meer renderend kunnen vissen. De Europese parlementair voor het Humberdistrikt „Bob Battersby” zal volgende maand naar de Falklands vertrekken om na te gaan of er daar geen toekomstmogelijkheden zijn voor de Britse visserij. Battersby die zich ook regelmatig onderscheidt door zijn talrijke vragen in verband met de visserij, die hij aan de Commissie te Brussel stelt, hoopt eveneens subsidies te kunnen loskrijgen van de E.E.G. voor een visserij voor de Falklandkusten.

■ We mogen gerust zeggen dat de helikopter niet meer weg te denken is bij reddingen van in nood verkerende vaartuigen op zee. Vele vissers en matrozen hebben daar hun leven aan te danken. Verleden week werden aldus nogmaals 8 man van boord gewincht wanneer de Britse „Ocean Herald II” ongeveer drie mijl uit de kust van Peterhead aan de grond kwam op de rotsen ter hoogte van St. Fergus. Het betrokken vaartuig deed aan seinevisserij.

■ De grote Schotse Redersorganisatie S.F.F. (Scotisch Fishing Federation) heeft berekend, dat het terugschroeven door de E.E.G. van de kwota kabeljauw en schelvis met 20 duizend ton, de visserijgemeenschap 1,2 miljard minder aan inkomen zal kosten. De Britse regering zegt wel, dat de visprijzen dit zullen compenseren, maar dit moet nog altijd bewezen worden en is maar een vogel in de lucht. Hogere visprijzen heeft men trouwens nodig om de hogere uitbatingkosten en niet om het verlies aan minder vangst te delgen.

■ Behalve het ongeval met de „Navena” van de Britse rederij Mar à Son, werd diezelfde rederij nogmaals getroffen wanneer een andere grote seinetreiler, de „Norina” op visserij op de Shetland, beschadigd werd door een zware zee bij kracht 11, waarbij een ruit van de brug ingeslagen werd en zoveel water binnen kwam, dat het grootste deel van de elektronische apparatuur buiten werking werd gesteld. De „Norina” viste in span met de „Idena”. De „Norina” werd verplicht naar Hull terug te varen voor vervanging of herstel van het elektronisch apparaat. Het werd voor beide vaartuigen een gebroken reis. Toch haalde de „Norina” nog 2,250 miljoen B.fr. en de „Idena” 2,060 miljoen B.fr.

■ De reuzeschildpad waarvan we vroeger de vangst op de Westkust van Lewis in Schotland gemeld hadden en een gewicht haalde op de weegschaal van de afslag van Stornaway van 453 kg., is thans verkocht voor (slechts) 100 pond (acht duizend frank) aan een hotelier die het beestje zal laten opvullen en als decoratie en curiositeit gebruiken in de hal van zijn hotel. De reuzezeeschildpad werd al die tijd diepgevroren bewaard in een koelhuis. Het opvullen zal de hotelier vier maal meer kosten dan de aankoop, dat wil zeggen 32 duizend frank.

■ Wat we zelden zien is reclame die de viskopers van een bepaalde visafslag maken opdat vissers de betrokken haven en afslag zouden

aandoen. Dit is nochtans het geval met de visgroothandel van Fleetwood, die voor deze haven speciale publiciteit in de vakbladen maakt, met onder meer, dat de schippers en reders er aan herinnerd worden dat in Fleetwood de eigen bemanning de vis mag lossen en dat zij hierbij slechts 160 fr. te betalen hebben per kit (63 kg.). Deze 160 fr. bevat terzelfdertijd kaaigeld, scheepsgeld, 7 dagen dokverblijf, afslag en gebruik van de bennen! Er wordt er aan toegevoegd, dat het nu de tijd is voor de visserij in de Ierse en Keltische Zee en op de Minch en dat Fleetwood klaar staat allen te ontvangen! 160 fr. de kit, maakt ongeveer 125 fr. de ben, maar dan zelf lossen, hetzij 2,5 fr. het kg.

■ Een bevoorradingsfirma voor de visserij uit Grimsby leverde zopas de netten voor een faktorijschip van 61 meter op de Westkust van Amerika. Wat speciaal hieraan vast zit, is het feit, dat het om het grootste order ging uit de geschiedenis van deze maatschappij. De netten moesten geborgen worden in 6 containers en vertegenwoordigden een waarde van... 14 miljoen fr.

■ In juni van dit jaar gaat er een visserijtentoonstelling door in het Schotse Aberdeen. Thans hebben reeds 70 maatschappijen en firma's voor een stand ingeschreven. De tentoonstelling gaat door onder naam van „Catch '84”.

NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

PERU

■ Pesca-Peru, het Peruaans parastataal vismeelbedrijf, heeft zijn activiteit verleden jaar van augustus tot oktober moeten stoppen omdat het geen staatstoelagen meer kreeg. Het bedrijf zit inderdaad diep in de schulden en het zou 6,8 miljard B.fr. kosten om alle schulden van brandstoffeveringen, energie, ruw materiaal en achterstallige kredieten en interesten te betalen. Een en ander is het gevolg van de overbevissing van de ansjovis, die dan ook plots weg bleef.

BRAZILIË

■ Brazilië wordt zodanig geteiserd door stropers die werkelijk een beroep maken van de illegale visserij, dat de minister van Marine, de admiraal da Fonseca, orders gegeven heeft om op de stropers te schieten zo deze geen gevolg geven aan order van de Marine om te stoppen. Gezien de uitgestrekte Braziliaanse kust is het inderdaad heel moeilijk voor de Marine om hierop toezicht te houden. Men wil er dan ook de beuk in zetten.

IERLAND

■ Zes grote Ierse treilers uit Killybegs die in formatie werkten, hebben op het eind van januari in enkele uren tijd samen 3.200 ton kwaliteitsmakreel binnen gehaald en dit onder de neus van de Schotse treilers. De makreel zat 90 vadem diep en de Ierse treilers met hun midwaternetten konden er heel wat beter aan en beter manoeuvreren met het net in het water dan de Schotten met hun seinenetten. Zes treilers voor 3.200 ton maakt gemiddeld 534 ton per vaartuig, hetzij elk gemiddeld 10.700 bennen, of zeker een volle Oostendse mijn per vaartuig.

SCHOTSE VLOOT OP OOSTKUST OOK GETEISTERD DOOR ZWARE STORM

Met het zware stormweder op de Schotse oostkust werden heel wat vissersvaartuigen geteiserd.

De 26-meter treiler „Glen Loth” uit Hemsdale zonk in de haven van Wick door hoge golven. Duikers hebben intussen de schaden gaan vaststellen en de mogelijkheden tot het lichten.

In de haven van Airbroath zonk de boot van een fuik- en pottenvisser door tonnen water die over de havenmuur heen kwamen.

In dezelfde muur ontstonden drie bressen door de zware golfslagen. In de Schotse haven van Fraserburgh heeft men de schaden aan de vaartuigen kunnen beperken door havenbomen in de open dokken aan te brengen.

Op 23 mijl Noordoost van de Tyne zonk een treiler uit North-Shiel, waarbij de 3 bemanningsleden gelukkig per helikopter van boord konden genomen worden.

Hierbij kwam zelfs de ophaalkabel tweemaal verward in de mast van het vaartuig. Eveneens in Fraserburgh werden zes vaartuigen van hun meerkabels gerukt en gingen op drift waardoor ze schade opliepen.

Uit Orkney kwamen twee vaartuigen nabij de pier aan de grond en werden zwaar beschadigd.

In veel andere Schotse havens, voornamelijk te Peterhead liepen heel wat vreemde treilers binnen om te schuilen. Een zeventienjarige scheepsjongen werd door de wind van de kaai weggevaagd en kwam tussen twee vissersvaartuigen in het water, waaruit hij, na veel inspanningen kon gered worden.

Anderzijds was er overal gebrek aan aanvoer van vis in de afslagen, terwijl zware sneeuwstormen beletten, dat er vis van de westkust kon aangevoerd worden over land.

Verscheidene lorries van vrachtwagens zaten op de weg in grote sneeuwophopingen vast, waarvan sommige voor verscheidene dagen.

Van de tekorten op de visafslagen waren het de IJslanders die hiervan profiteerden door mooie prijzen en besommingen, onder meer te Grimsby te verzeijken.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

DRAMATISCHE REDDING VAN BEMANNING VAN DE BRITSE „NAVENA”

De Britse treiler, de bijna 40-meter „Navena” van de rederij Mar en Son, tevens één der topbesommingstreilers, is in slecht weder in zinkingsnood gekomen op ongeveer 15 mijl van het Schotse Scarborough.

De ganse reis van de „Navena” was er ene doorspekt met tegenslagen, waarvan bijzonder met mechanische defekten. Het schip nam weldra water toen het op weg was naar de thuishaven Hull en ten slotte zag de schipper zich verplicht een noodsein uit te zenden. Terzelfdertijd gaf de schipper aan de bemanning bevel om in de reddingsboten te gaan. Hij zelf bleef nog aan boord om de positie van het schip op elk ogenblik door te geven. Een eerste tegenslag kwam toen men het eerste reddingsvlot uitzette.

De lijn, die het vlot met het vaartuig verbond brak en door de wind medegenomen verwijderde dit vlot zich snel, terwijl er nog drie man achterbleef. Deze zetten dan snel het tweede vlot in zee, waarin zij nog maar pas enkele minuten plaats genomen hadden, toen een grote zee dit vlot opnam en omkeerde.

Twee man konden zich aan het omgekeerde vlot vast houden, terwijl de derde onder het vlot gevangen zat. Versteven van de koude wachtte men op hulp, die er spoedig kwam via een helikopter, die reeds de bemanningsleden uit het eerst vlot opgenomen had en op zoek was naar de overigen.

Het duurde nog tien minuten eer de helikopter het omgekeerde vlot vond, nadat eerst de achtergebleven schipper van de voorplecht van de treiler opgenomen werd, waarbij de helikopterwinchman zich zwaar aan de knie kwetste gezien door het slingeren van de winchkabel en het zich laten zakken aan boord van de treiler hij tegen de reling geslagen werd.

Ondertussen liet zelfde winchman zich zakken op het omgeslagen reddingsvlot en wachtte er op een tweede helikopter, die opgevorderd was.

Ondertussen haalde men de derde man van onder het vlot. Deze had zich in leven weten te houden omdat er onder dit vlot een grote luchtbel was ontstaan, voldoende voor dit bemanningslid.

Alle bemanningsleden werden naar het ziekenhuis te Scarborough overgevoerd, waar alleen de drie mannen die te water gekomen waren een nacht moesten blijven.

In totaal werden er 12 man aan boord van de twee helikopters gehesen. De helikopterkapitein deelde mede, dat men een tiental minuten heeft moeten zoeken naar het omgekeerde vlot, omdat dit zo slecht zichtbaar was gezien de zwarte onderkant van het vlot!! Ware deze onderkant in helle kleur geweest, dan had men het onmiddellijk kunnen ontdekken. Een vingering menen we voor de fabrikanten van reddingsvloten.

Een tweede opmerking is het feit, dat de lijn die het vlot aan het schip verbindt sterker moet gemaakt worden zodat het voldoende weerstand kan bieden aan de rukken op dit touw, als gevolg van de hoge zeeën. Dit ongeval heeft aldus twee fouten aan het daglicht gebracht die mensenlevens hadden kunnen kosten.

OPSLEPEN VAN DE „NAVENA”

Ondertussen waren heel wat gealarmeerde treilers ter plaatse gekomen die, nu de bemanningsleden gered waren, trachtten het vaartuig te redden, dat voor 48 miljoen verzekerd was.

Niettegenstaande dit een aanzienlijk kapitaal lijkt te zijn voor een leek, zal het wellicht of zelfs niet voldoende zijn voor de helft van de nieuwbouwwaarde van een 40-meter vaartuig uitgerust zoals de „Navena”.

Een 27-jarige matroos van één der toegesnelde vaartuigen kon aan boord komen van de „Navena” en legde er de motoren stil. De „Navena”

verkeerde toen reeds in zinkingsnood. Zelfde matroos slaagde er in twee sleepkabels te laten overbrengen naar twee treilers die in bijstand lagen, terwijl hij de autopilootstuur overschakelde op handsturen. De twee treilers trokken toen het vaartuig naar Scarborough.

Ondertussen had de verzekering van de „Navena” een sleepboot uitgestuurd om de treiler op te trekken. Een man van deze sleepboot ging zelfs aan boord van de „Navena” om na te gaan of men geen pomp aan boord kon plaatsen maar hiervan moest men afzien.

De twee vissersvaartuigen die de treiler op sleeptouw hadden, weigerden de sleep over te dragen, omdat een redding van een vaartuig automatisch deel uitmaakt van een „Lloyds Open Form” en wanneer men afstand doet van de sleep men ook afstand doet van de voordelen van de „Lloyds Open Form”.

De schippers van de treilers wensten eerst de „Navena” op het strand te zetten om dan bij kalmer weder met pompen het water zover mogelijk uit te trekken en dan het vaartuig vlot te maken. Het werd hun echter ontraden en ten slotte ten einde raad, werd de sleep toch overgegeven aan een professionele sleepboot. De „Navena” is aan de grond gekomen, maar zal door het overbrengen van zware pompen door de sleepboot, die door de verzekeringsmaatschappij gevorderd werd, zoveel mogelijk leeggepompt, vlot gebracht en naar een veilig dok opgesleept worden.

Een arbitragecomité zal moeten uitmaken welk deel van de reddingswaarde nu aan de vissers zal toekomen, in acht nemend de schade welke het schip heeft gehad, zodat deze waarde in verhouding van de kosten van herstel zal berekend worden.

Volgens een onderzoek, was het visruim droog gebleven en dit was voldoende om toch nog wat beweging in de treiler te houden, zodat het geen onoverkomelijke karwei zal zijn het vaartuig binnen te brengen.

Wij zelf weten echter bij ondervinding, hoe een vaartuig er uitziet wanneer de machinekamer onder water is gekomen. Het is niet gezegd dat men naderhand nog tot herstelling zal overgaan, tenware zijn ouderdom het toelaat.



We zien hier de „Navena” die geweldig veel water heeft opgenomen, maar nog niet aan de grond zit. We zien eveneens één van de twee vissersvaartuigen die nog aan het opslepen is. (foto: Fishing News London).

■ De speciale gunstige voorwaarden die in Groot-Brittannië geschapen werden om de visserijvloot te verminderen, onder meer door sloppingspremies, stillegpremies, enz... hebben in zeer korte tijd aanleiding gegeven tot het uit het bedrijf nemen van 63 vaartuigen, waarvan slechts 5 Schotse en 58 uit Wales en Engeland. Het mag gezegd dat onze Belgische autoriteiten hen in dat opzicht vóór zijn geweest en op een verstandige wijze een VOZOR premie, slooppremie en provinciale premie hebben verleend om een zeer verouderde vloot langzaam maar zeker te moderniseren. En de Belgische staat zelf heeft er miljarden deviezen mee gerecupereerd, door een behoorlijke werkverschaffing, een minder visinvoer, een groter en kwalitatief beter visaanvoer waar de staalbonzen van Luik en Charleroi het land en de ganse bevolking miljarden kosten.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

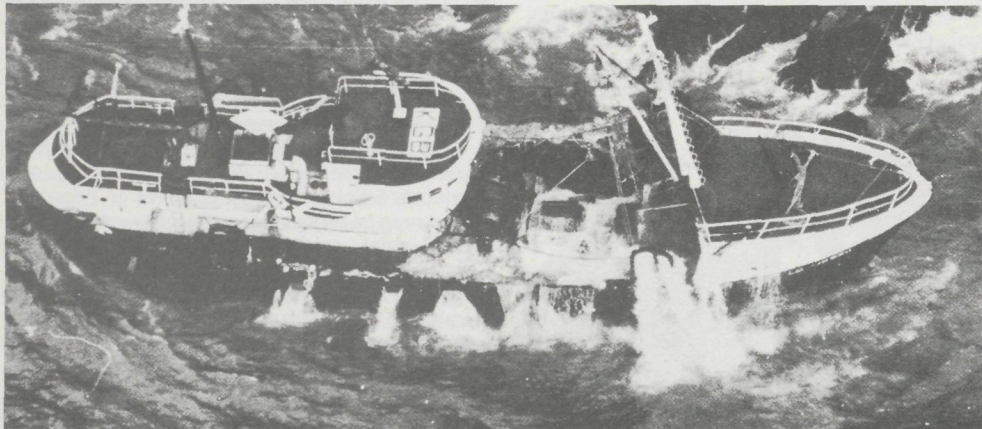
FRANKRIJK

■ Boulogne blijft ook in 1983 van ver, de eerste Franse vissershaven wat de aanvoertonnage betreft. Alhoewel met 4,5% teruggelopen, werd er toch nog altijd officieel meer dan 111 duizend ton aangevoerd, hetzij meer dan 2,5 maal de aanvoer van de ganse Belgische vloot in onze drie havens. Omgekeerd echter is de aanvoerwaarde toch nog opgelopen met liefst 7,7% om een totaal te bereiken van ongeveer 3,7 miljard B.fr. De gemiddelde prijs per kg. is opgelopen van ongeveer 30 tot nagenoeg 34 fr. het kg. Voornaamste aangevoerde soorten zijn koolvis met bijna 30 duizend ton, wijting met meer dan 19 duizend ton, haring met als officieel cijfer bijna 13 duizend ton en schelvis met 10,7 duizend ton. De makreel haalde 7,6 duizend ton en kabeljauw 6,5 duizend. Aan tong werd er 750 ton aangevoerd (15 duizend ben), hetgeen voor een grote vissershaven niet uitzonderlijk veel is.

■ In Frankrijk worden er op verschillende plaatsen door de vissers bezwaren aangetekend tegen de manier waarop hen de kontrakten voor de huur van apparatuur door de betrokken maatschappijen opgelegd worden, en op welke basis de huur bepaald wordt. Ook het feit, dat de betrokken maatschappijen weigeren de nieuwe Decca-apparaten te verkopen, heeft ontstemd. In België huurt of koopt men apparaten. Wanneer men huurt dan moet men ze verzekeren en worden onderhoudskosten en huurgelden aangerekend. Koopt men, dan heeft men alleen geen huurgelden te betalen.

■ Lorient met zijn vissersbasis Keroman was de tweede Franse haven in 1983 na Boulogne wat de aanvoer in tonnage betreft, namelijk iets minder dan 70 duizend ton. Hiermede werd 7 tot 8% meer in gewicht aangevoerd dan in 1982. Toch goed voor 3,5 miljard B.fr., hetzij bijna zoveel als de aanvoerwaarde te Boulogne, dat hier voor echter meer waardevolle vissoorten te Lo-

■ We schreven reeds over het vergaan van de Franse treiler „Anne Sophie” uit Lorient op de klippen ter hoogte van „Mine Head”, nadat dit vaartuig drie uur op drift was in de storm. Alle acht opvarenden werden gered, dank zij de inzet van de helikopter. De „Irish Times” kon een pakkende foto nemen van de Franse treiler in de branding op de klippen.



de „Anne Sophie” op de klippen, een speelbal van de golven nadat het vaartuig verlaten werd door zijn bemanning.

rient binnen kwamen. Te Concarneau werd het 31.500 ton aanvoer voor 2,2 miljard B.fr. Praktisch in alle Franse vissershavens ging de gemiddelde prijs per kg. van de vis omhoog evenals de absolute aanvoerwaarde, ook al werd er in bepaalde havens minder in tonnage aangevoerd. Maar best, want moest men eens een onkostenindex voor de uitbating van de vissersvaartuigen aanleggen, dan zou deze index zeker wel een absolute rekordhouder zijn.

■ In Frankrijk spekuelt men op een goede ... afloop voor de Franse haven Montoir, opdat er te Zeebrugge niet zou voortgewerkt worden aan de, vooral langs Waalse zijde gekontesteerde verdere afbouw van de vloeiabare gasterminal. In het Franse Montoir hoopt men op een steuntje vanwege de Waalse prominenten die in de Belgische regering mede het sein op groen moeten zetten voor de verdere toekenning van de noodzakelijke kredieten. Nu wordt de taak van Zeebrugge, volgens een kontrakt met de Franse haven van Montoir, door de daar gelegen gasterminal overgenomen tot 1986. Indien de bouw voor de gasterminal in Zeebrugge stil gelegd wordt, komt dit dus ten goede aan de Franse haven Montoir. Ook bij de Waalse prominenten gaat de voorkeur naar het zeer duurzame Franse moederland. We zullen toekomstige week de Franse visie, samen met de ... Franse hoop en verwachtingen, over Zeebrugge weergeven. Waar gaat het heen met Waalse politieke keikoppen? En wie brengt het dierbare „Belgique” naar de vaantjes?

ALLERLEI

■ Proeven hebben weer eens duidelijk gemaakt, dat men aan boord van vissersvaartuigen, gevoelig aan brandstof kan winnen door slechts een weinig speed terug te nemen bij topsnelheid. Dat werd opnieuw bewezen via een brandstof-ekonometer. Het ligt dus wel enigszins in de hand van de schippers om brandstof te sparen die het ruimst 25% hoog kan liggen. Men mag de visinspanning echter niet in gevaar stellen. Maar bij het naar huis lopen, als men tijd genoeg heeft om de markt te halen, kan een beetje minder speed, veel brandstof besparen, ten minste als men het uurtje later in de haven aankomen hiervoor over heeft.

■ Thans is de techniek zo ver gevorderd, dat men de motor niet meer moet uit elkaar nemen voor nazicht van de lagers en de cilindervoering en om de oliefilm te meten die zich neergezet heeft op de wanden. Dit gebeurt nu door een instrument, dat men van buiten op de wanden van de motor prest. Hoever zal men het nog brengen?

■ Met de uitbreiding tot 200 mijl van de visserijlimieten, komen nu ongeveer 90% van de bestaande visbestanden in deze zones te liggen. Het is begrijpelijk dat dit voor een omwenteling heeft gezorgd, vooral in het vispatroon van de grote vissersnaties, waaronder vele onderontwikkelde landen niet over de middelen beschikken om zelf deze natuurlijke rijkdommen uit te baten.

SPANJE

■ Spanje heeft zijn invoerrechten op de vis en visprodukten in bepaalde gevallen tot 500% verhoogd. Het is vooral Groot-Brittannië, die hier een slachtoffer van is. Er werden dan ook stappen aangewend bij de eigen regering en te Brussel om met Spanje besprekingen te gaan voeren om deze tolbarrier te slopen. Anderzijds hadden in het verleden de Spaanse vissers zich verscheidene keren tegen de grote invoer van vis gekeerd en aan de Frans-Spaanse grensovergangen de invoer van vis verhinderd en in bepaalde gevallen de vis uit de vrachtwagens gehaald en over de weg verspreid. Volgens de Spaanse visser drukt de grote invoer, vooral uit de E.E.G. de eigen Spaanse visprijzen, terwijl omgekeerd de Spaanse visser uit de E.E.G.-wateren geweerd wordt. Men vreest in Groot-Brittannië vooral in het zuidwesten van waar nog al wat vis naar Spanje uitgevoerd wordt, dat dit een zeer nadelige invloed zal uitoefenen op de Engelse visprijzen.

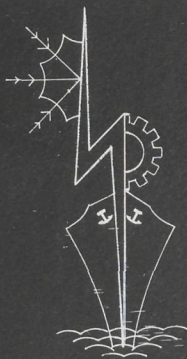
E.E.G.

■ Door het feit, dat de Britse, Nederlandse en Deense regeringen niet akkoord konden gaan met de E.E.G.-toewijzing van 15 duizend ton haring aan Noorwegen in de Centrale en Noordelijke Noordzee, is vanaf 1 januari ook de visserij op haring voor betrokken landen in deze gebieden verboden. De Britse, Deense en Nederlandse weigering vindt haar oorzaak in de toewijzing van nagenoeg 30% van een totaal kwotum van 52 duizend ton, terwijl de vroegere traditionele Noorse haringvisserij in deze gebieden nooit de 10% overtrof. Thans wordt aangestuurd op nieuwe onderhandelingen met Noorwegen. Het totaal toegewezen kwotum is 52 duizend ton. Op basis van de traditionele Noorse haringvisserij in deze gebieden, zouden de Noren slechts aanspraak kunnen maken op een vijf duizend ton, waardoor de overige 10 duizend ton verder onder betrokken drie landen zouden kunnen verdeeld worden.

NOORWEGEN

■ Voor elke Noorse kustwacht zal de bemanning thans uit 20% vrouwelijke leden mogen bestaan. Thans bestaat het vrouwelijk contingent voor de be...manning (of moeten we zeggen be...vrouwing) van de Noorse kustwacht reeds uit 250 eenheden. Tot wat de emancipatie leidt.

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

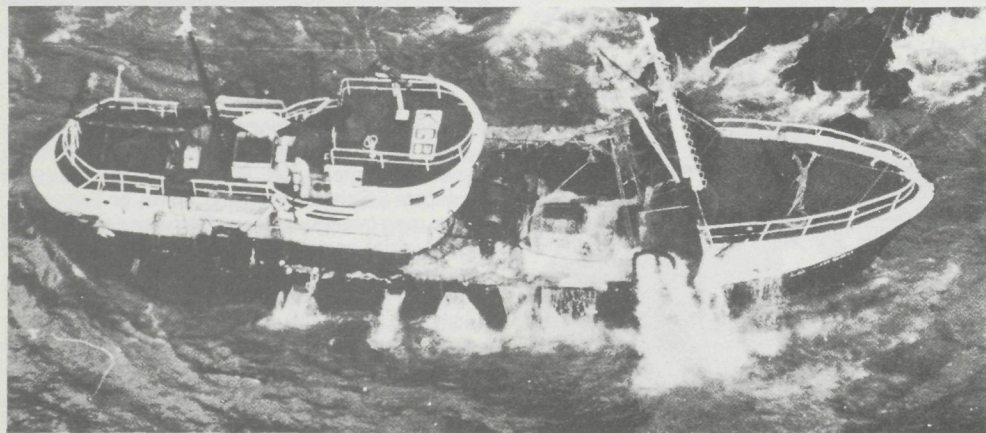
FRANKRIJK

■ Boulogne blijft ook in 1983 van ver, de eerste Franse vissershaven wat de aanvoertonnage betreft. Alhoewel met 4,5% teruggelopen, werd er toch nog altijd officieel meer dan 111 duizend ton aangevoerd, hetzij meer dan 2,5 maal de aanvoer van de ganse Belgische vloot in onze drie havens. Omgekeerd echter is de aanvoerwaarde toch nog opgelopen met liefst 7,7% om een totaal te bereiken van ongeveer 3,7 miljard B.fr. De gemiddelde prijs per kg. is opgelopen van ongeveer 30 tot nagenoeg 34 fr. het kg. Voornaamste aangevoerde soorten zijn koolvis met bijna 30 duizend ton, wijting met meer dan 19 duizend ton, haring met als officieel cijfer bijna 13 duizend ton en schelvis met 10,7 duizend ton. De makreel haalde 7,6 duizend ton en kabeljauw 6,5 duizend. Aan tong werd er 750 ton aangevoerd (15 duizend ben), hetgeen voor een grote vissershaven niet uitzonderlijk veel is.

■ In Frankrijk worden er op verschillende plaatsen door de vissers bezwaren aangetekend tegen de manier waarop hen de contracten voor de huur van apparatuur door de betrokken maatschappijen opgelegd worden, en op welke basis de huur bepaald wordt. Ook het feit, dat de betrokken maatschappijen weigeren de nieuwe Decca-apparaten te verkopen, heeft ontstemd. In België huurt of koopt men apparaten. Wanneer men huurt dan moet men ze verzekeren en worden onderhoudskosten en huurgelden aangerekend. Koopt men, dan heeft men alleen geen huurgelden te betalen.

■ Lorient met zijn vissersbasis Keroman was de tweede Franse haven in 1983 na Boulogne wat de aanvoer in tonnage betreft, namelijk iets minder dan 70 duizend ton. Hiermede werd 7 tot 8% meer in gewicht aangevoerd dan in 1982. Toch goed voor 3,5 miljard B.fr., hetzij bijna zoveel als de aanvoerwaarde te Boulogne, dat hier voor echter meer waardevolle vissoorten te Lo-

■ We schreven reeds over het vergaan van de Franse treiler „Anne Sophie” uit Lorient op de klippen ter hoogte van „Mine Head”, nadat dit vaartuig drie uur op drift was in de storm. Alle acht opvarenden werden gered, dank zij de inzet van de helikopter. De „Irish Times” kon een pakkende foto nemen van de Franse treiler in de branding op de klippen.



de „Anne Sophie” op de klippen, een speelbal van de golven nadat het vaartuig verlaten werd door zijn bemanning.

rient binnen kwamen. Te Concarneau werd het 31.500 ton aanvoer voor 2,2 miljard B.fr. Praktisch in alle Franse vissershavens ging de gemiddelde prijs per kg. van de vis omhoog evenals de absolute aanvoerwaarde, ook al werd er in bepaalde havens minder in tonnage aangevoerd. Maar best, want moest men eens een onkostenindex voor de uitbating van de vissersvaartuigen aanleggen, dan zou deze index zeker wel een absolute rekordhouder zijn.

■ In Frankrijk spekuelt men op een goede ... afloop voor de Franse haven Montoir, opdat er te Zeebrugge niet zou voortgewerkt worden aan de, vooral langs Waalse zijde gekontesteerde verdere afbouw van de vloeibare gasterminal. In het Franse Montoir hoopt men op een steuntje vanwege de Waalse prominenten die in de Belgische regering mede het sein op groen moeten zetten voor de verdere toekenning van de noodzakelijke kredieten. Nu wordt de taak van Zeebrugge, volgens een kontrakt met de Franse haven van Montoir, door de daar gelegen gasterminal overgenomen tot 1986. Indien de bouw voor de gasterminal in Zeebrugge stil gelegd wordt, komt dit dus ten goede aan de Franse haven Montoir. Ook bij de Waalse prominenten gaat de voorkeur naar het zeer duurzame Franse moederland. We zullen toekomstige week de Franse visie, samen met de ... Franse hoop en verwachtingen, over Zeebrugge weergeven. Waar gaat het heen met Waalse politieke keikoppen? En wie brengt het dierbare „Belgique” naar de vaantjes?

ALLERLEI

■ Proeven hebben weer eens duidelijk gemaakt, dat men aan boord van vissersvaartuigen, gevoelig aan brandstof kan winnen door slechts een weinig speed terug te nemen bij topsnelheid. Dat werd opnieuw bewezen via een brandstof-ekonometer. Het ligt dus wel enigszins in de hand van de schippers om brandstof te sparen die het ruimst 25 % hoog kan liggen. Men mag de visinspanning echter niet in gevaar stellen. Maar bij het naar huis lopen, als men tijd genoeg heeft om de markt te halen, kan een beetje minder speed, veel brandstof besparen, ten minste als men het uurtje later in de haven aankomen hiervoor over heeft.

■ Thans is de techniek zo ver gevorderd, dat men de motor niet meer moet uit elkaar nemen voor nazicht van de lagers en de cilindervoering en om de oliefilm te meten die zich neergezet heeft op de wanden. Dit gebeurt nu door een instrument, dat men van buiten op de wanden van de motor prest. Hoever zal men het nog brengen?

■ Met de uitbreiding tot 200 mijl van de visserijlimieten, komen nu ongeveer 90% van de bestaande visbestanden in deze zones te liggen. Het is begrijpelijk dat dit voor een omwenteling heeft gezorgd, vooral in het vispatroon van de grote vissersnaties, waaronder vele onderontwikkelde landen niet over de middelen beschikken om zelf deze natuurlijke rijkdommen uit te baten.

SPANJE

■ Spanje heeft zijn invoerrechten op de vis en visprodukten in bepaalde gevallen tot 500% verhoogd. Het is vooral Groot-Brittannië, die hier een slachtoffer van is. Er werden dan ook stappen aangewend bij de eigen regering en te Brussel om met Spanje besprekingen te gaan voeren om deze tolbarrier te slopen. Anderzijds hadden in het verleden de Spaanse vissers zich verscheidene keren tegen de grote invoer van vis gekeerd en aan de Frans-Spaanse grensovergangen de invoer van vis verhinderd en in bepaalde gevallen de vis uit de vrachtwagens gehaald en over de weg verspreid. Volgens de Spaanse visser drukt de grote invoer, vooral uit de E.E.G. de eigen Spaanse visprijzen, terwijl omgekeerd de Spaanse visser uit de E.E.G.-wateren geweerd wordt. Men vreest in Groot-Brittannië vooral in het zuidwesten van waar nog al wat vis naar Spanje uitgevoerd wordt, dat dit een zeer nadelige invloed zal uitoefenen op de Engelse visprijzen.

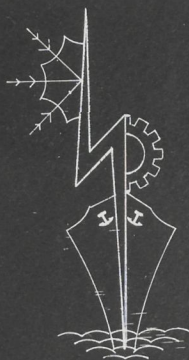
E.E.G.

■ Door het feit, dat de Britse, Nederlandse en Deense regeringen niet akkoord konden gaan met de E.E.G.-toewijzing van 15 duizend ton haring aan Noorwegen in de Centrale en Noordelijke Noordzee, is vanaf 1 januari ook de visserij op haring voor betrokken landen in deze gebieden verboden. De Britse, Deense en Nederlandse weigering vindt haar oorzaak in de toewijzing van nagenoeg 30% van een totaal kwotum van 52 duizend ton, terwijl de vroegere traditionele Noorse haringvisserij in deze gebieden nooit de 10% overtrof. Thans wordt aangestuurd op nieuwe onderhandelingen met Noorwegen. Het totaal toegewezen kwotum is 52 duizend ton. Op basis van de traditionele Noorse haringvisserij in deze gebieden, zouden de Noren slechts aanspraak kunnen maken op een vijf duizend ton, waardoor de overige 10 duizend ton verder onder betrokken drie landen zouden kunnen verdeeld worden.

NOORWEGEN

■ Voor elke Noorse kustwacht zal de bemanning thans uit 20 % vrouwelijke leden mogen bestaan. Thans bestaat het vrouwelijk contingent voor de be...manning (of moeten we zeggen be...vrouwing) van de Noorse kustwacht reeds uit 250 eenheden. Tot wat de emancipatie leidt.

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

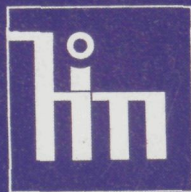


HULP IN NOOD

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.

