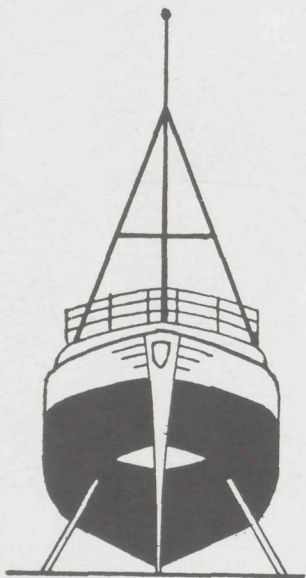

HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 2 MAART 1984 - NR. 9

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

☎ 050/35.83.60

Priv. 050/38.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

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 2 maart 1984 – Nr. 9

STRENGER BELGISCHE KONTROLE IN DE 12-MIJLSZONE VOORZIEN

Verleden week vrijdag 24 februari zijn afgevaardigden van de drie Belgische departementen die betrokken zijn bij het toezicht op de zeevisserij bijeengekomen. Het handelt zich om het departement van Verkeerswezen, van Landbouw en van Landsverdediging. Voor Landbouw was het de Zeevisserijdienst, voor Landsverdediging de Zeemacht.

Doel van deze bijeenkomst was een specifieke intensieve controle in de 12-mijlszone, VAN BEGIN MAART TOT EINDE MEI OP DE PLATVISVISSERIJ, dat wil zeggen met betrekking tot de boomkorvisserij op pladijs, tong en schar. Dit is de periode van het verblijf van heel wat jonge platvis onder de kust en medegaande de periode van illegaal vissen door heel wat vaartuigen, uitgerust met een zwaardermotor dan 300 pk en een groter tonnemaat dan 70 Br. Ton.

In dit verband werd er door de bevoegde vertegenwoordigers van de drie departementen, eveneens beslist om een systematische controle te gaan uitvoeren op de, tot 300 pk afgestelde motoren, en om bij de minste twijfel het vaartuig op te brengen naar een Belgische haven. Dit veronderstelt vanwege onze zijde, dat de Zeemacht nu voldoende uitgerust materiaal bezit om deze doeleinden te bereiken en om te zorgen dat men bv. niet meer uitgelopen of bedreigd wordt met rammes door de Nederlandse trailers en men de overtreders aldus moet laten lopen.

Ook zal er een ploeg van motorenwerktuigkundigen van de Zeemacht een speciale opleiding genieten om afgestelde motoren op de reële motorkracht te controleren. Fabrieksattesten die maar al te graag door de betrokken motorenfabrieken afgeleverd worden om hun cliënteel ter wille te zijn, zullen dus niet meer in aanmerking genomen worden. Het zal dus gedaan zijn, zoals ons een Nederlandse visser liet weten dat, eens de motor gecontroleerd en de inspectie vertrokken, een druk op een knop volstaat om de motor weer op een hoger kracht of zelfs een veelvoud van de toegelaten 300 pk op te voeren.

Hierbij komt dan nog, dat men eveneens zal overgaan tot een strengere controle wat het vistuig betreft, namelijk een adekwate controle op de netmaaswijdte en op het aan boord hebben van illegaal vistuig en van ondermaatse vis. De visserijreglementen, zowel de nationale als de kommunautaire, zullen dus een strenge toepassingsbeurt krijgen. Wij van onze kant hopen, dat de wetenschap dat men streng zal toezien en hard optreden, zal volstaan om de potentiële over-

(Vervolg volgende blz.)



Nog een paar weken en onze kust vissers maken zich op voor de tongvisserij... Hopelijk verloopt het seizoen even succesrijk als vorig jaar want alsnog was het geen „vetten” voor onze kust vissers.

DE BEST AANGEPASTE MOTOREN VOOR DE VISSERIJ

VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



Anglo Belgian Corporation

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

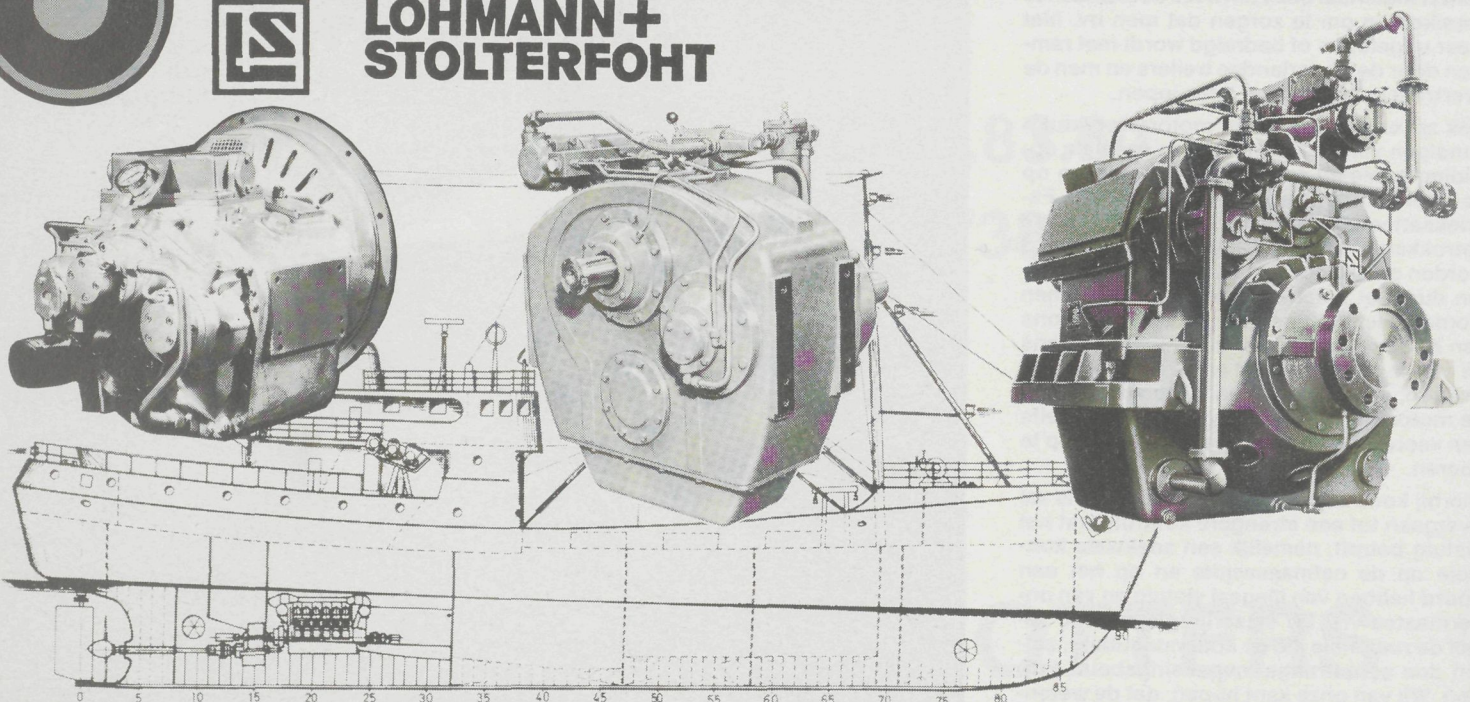


BRUINHOF
a  mannesmann company

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



**LOHMANN +
STOLTERFOHT**



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

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

trekders buiten de 12-mijlszone te houden, zodat onze zeemacht niet eens zal moeten ingrijpen, niettegenstaande deze wel waakzaam blijft liggen. Ook raden wij alle Nederlandse en Belgische kust vissers aan, bij onraad, dit onmiddellijk aan de loodsdiensten te melden, die opdracht hebben gekregen zich met de Zeemacht-autoriteiten in verbinding te stellen om alle overtreders, wie ook, te signaleren.

TWEEMAAL 4-METER BOOMKOR

Er is ook van gedachte gewisseld over het vistuig, waarvan men in België voorstander

is, om ook voor de kustvisserij de boomkorswijdte op 4 meter te brengen. Men verwacht niet dat dit in andere lidstaten op bepaalde moeilijkheden zal stuiten behalve dan in Nederland en wellicht in de Deense visserij.

De tweemaal 4 meter is een bescherming zowel voor de kleine kustvisserij als voor de visstock van de platvis. Nochtans is de invoering van deze maatregel nog niet voor morgen en dus niet voor het komend platvisseizoen onder de kust.

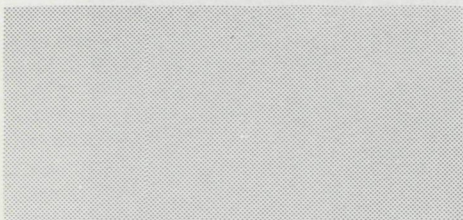
In elk geval zijn we toch benieuwd hoe groot de vloot van Eurokotters zal zijn die de 12-mijlszone in de komende paar maanden zal komen afdweilen en of dit geen aanleiding zal geven tot een zo spoedig mogelijk en

dringend ingrijpen. Wijzelf wensen dat dit ingrijpen zo spoedig mogelijk gebeure en dat onze rechtbanken na een eerste overtreding zware boeten zullen opleggen om bij een tweede, het in overtreding zijnde vissersvaartuig aan de ketting te leggen.

Zoals we vroeger reeds schreven moeten de vissers in hun belang, tegen hun eigen kwaad beschermd worden.

De beveiliging van de kweekplaatsen is voor klein en groot van het grootste belang. Die het niet wil eerbiedigen, moet onmeedogend beboet worden, hoe onaangenaam ook, daar het belang van allen van klein tot groot er mee gemeoid is.

P. VANDENBERGHE



STRENGERE KWALITEITSBEHANDELING VAN DE GEVANGEN GARNAAL?

Rendabiliteit van garnalensektor in gevaar?

Zoals onze lezers reeds weten, is er een heksenjacht op gang gekomen in de Nederlandse Wareninspectie om, niet alleen het thuispellen van de garnaal te verbieden, waarvan de eventuele toepassing toch met een jaar, tot 1 mei 1985 uitgesteld werd, maar zoekt men ook een reeks bijkomende maatregelen aan het bedrijf op te leggen. Indien dit echter alleen voor de Nederlandse visser gebeurt, dan zou deze zich op hoger kosten gejaagd zien en zich ten overstaan van de garnalenvissers uit de andere kuststaten van de Gemeenschap, gediskrimineerd voelen. Het is duidelijk, dat de Nederlandse betrokken heksenjagers zoeken om hiervan een gemeenschapsreglement te maken en, onder meer reeds met de Belgische Zeevisserijdienst contacten in die zin gelegd hebben. Dit gebeurde verleden week vrijdag te Oostende. Inlichtingen die we, met betrekking hiermede reeds uit Nederland ontvingen en enkele zeer schaarse inlichtingen hier ter plaatse, laten ons toe ons hierover een toch zeer benaderend beeld te vormen.

Men zou graag een E.E.G.-reglement zien tot stand komen, dus voor alle landen-lidstaten, waarbij de gevangen garnaal, na het koken, voor het koelen slechts met drinkwater mag behandeld en bewaard worden in ijs.

Indien dit koelen met drinkwater en het bewaren in ijs, in feite zelfs een noodzakelijkheid is voor de grote garnaalvissers die meer dan één dag in zee op de garnaalvisserij gaan, dan is dit in feite een belachelijk voorstel voor onze garnaalvissers die, vooral dan in Nieuwpoort, Oostende en Zeebrugge slechts twaalf uur in zee zijn. Het is daarom ook, dat onze garnaal bij aankomst in de haven en bij het afzetten in de afslag, van prima kwaliteit is en praktisch bacterievrij. Moest men dan ook het Nederlands voorstel voor de Belgische garnaalvisserij in toepassing willen brengen, dan zouden we dit gelijk kunnen stellen met het doden van een mug met een olifantengeweer. Daarbij vragen we ons af, waar er op onze kleine Belgische vaartuigen, plaats zou gevonden worden voor een tank voor zoet wa-

ter? De garnaalvangsten door onze kustvisserij, zijn zo klein ten overstaan van deze van de Nederlandse grote garnalenkotters en ook wel ten overstaan van de Duitse kotters, dat de koeling bij ons gebeurt door middel van het openspreiden van de garnaal op fijn netwerk aan dek. Spoelen in drinkwater zou zeker de kwaliteit en het aroma van onze zeer geprezen garnaal aantasten.

Ook de visgronden waar de Belgen en Fransen vissen, zijn niet deze van de Nederlanders, Duitsers en Denen.

We zijn dan ook overtuigd dat we de tolk zijn van onze garnaalvissers, wanneer we hier de huidige vangstvoorwaarden in onze garnaalvisserij verdedigen en vragen de Nederlandse voorstellen radikaal af te wijzen.

We moeten de Belgische garnaalvissers inderdaad niet laten opdraaien voor de Nederlandse die 48 uur en meer op andere gronden gaan vissen en deze garnaal met boorzuur laten besprenkelen, wat bij ons niet het geval is, daar de aanvoeren van onze garnaalvissers kwalitatief niet te vergelijken zijn en zeker elke dag met maksimum 2 à 300 kg. aangevoerd worden en dan nog in de beste tijd van het jaar. We stellen daarom aan onze noorderburen voor, eveneens slechts twaalf uur in zee te gaan en we zijn overtuigd, dat zij dan ook garnaal van prima-kwaliteit zullen aanbrengen. Trouwens zullen ook onze vertegenwoordigers op de zeevisserijdienst dit wel zelf zien. Toch is het wel nuttig, dat men ook eens de klok van de vissers zelf hoort en van diegenen die we konden bereiken is het een „njet” over de ganse lijn. En met reden!

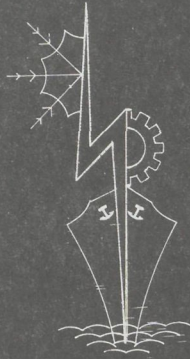


Steun het
Nieuwbouwfonds van het



KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

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

op het uitzicht van de vis, of nog anders gezegd, de uiterlijke staat van frisheid van de vis. De vroegere stadskeurders moesten hierin zeker niet onderdoen. Hun kennis over de frisheid en de kwaliteit van de vis, was deze van tientallen jaren ondervinding, na een opleiding door iemand die over een dergelijke ervaring beschikte. Toen de huidige dierenarts-viskeurders in de afslagen hun intrede deden, hadden zij in dit verband nog alles te leren. Aan de hand van het uiterlijk optreden zullen zij zeker geen „shigella's en andere eventuele bacteriën” kunnen ontdekken. Ze kunnen alleen wat toegeeflijker of wat moeilijker zijn vooraleer een partij vis op het uitzicht goed- of af te keuren.

Wat nu de kwestie van hun wedde betreft, is dit in feite zaak van het betrokken departement en de betrokken vissektor had gelijk zich te verweren tegen bijkomende nutteloze miljoenen-heffingen, wanneer de wet hen daartoe niet verplichtte. De Raad van State heeft hen ten slotte in het gelijk gesteld, zodat het ons verbaast dat betrokken veearts een uitspraak van het hoogste rechterlijk gezag in ons land aanvalt.

Of is dit omdat hij vreest er zijn job te zien bij inschieten?

„Het Visserijblad” heeft destijds altijd langs de kant van de vissektor gestaan, omdat de heffingen op de aanvoer van de vis, ten voordele van te benoemen dierenartsen-viskeurders, een nieuwe zware **nodeloze last** was voor de visserij. We hebben er toen op gewezen, dat de bestaande viskeurders-bedienden, door hun jarenlange praktijk, evengoed, zoniet beter, **UITERLIJK** op het zicht, de versheid en de kwaliteit van de vis konden vaststellen. De praktijk heeft ons trouwens hierin gelijk gegeven.

Anderzijds bewijst de uitbarsting van woede van de betrokken viskeurder duidelijk, dat hij van de Nederlandse garnalenaffaire alleen gebruik heeft gemaakt om bepaalde vetes te willen uitvechten op de kap van de garnalensektor in het bijzonder en op deze van de vis in het algemeen. Dergelijke keurder zou zelfs niet meer in dat ambt verder mogen toegelaten worden, daar het een feit is dat hij onmogelijk nog onpartijdig kan oordelen en dus bevooroordeeld is. Aan onze reders hierop te waken.

We moeten inderdaad over geen medische vorming beschikken om te weten dat „stafilococcken en streptococcken” overal en in alle waren aanwezig zijn evenals bacterieën, en dat een reeks toevallige en gunstige omstandigheden voor deze bacterieën kwade gevolgen kan hebben. Het is echter zeker de uiterlijke keuring niet die deze toevalligheden zal kunnen verhinderen.

Hetze blijft voortduren

Aan een groot Vlaams dagblad ontleenden we vorige week zaterdag het volgende:

144 werden ziek na eten van garnaal

Bij de inspectie voor de Volksgezondheid in Nederland zijn in december en januari 144 gevallen van bacillaire dysenterie vastgesteld. Bij 112 patiënten, is de shigella-bacterie aangetroffen, 131 patiënten hadden garnalen gegeten en 11 hadden contact gehad met patiënten die ziek geworden waren na het eten van garnalen.

De 144 patiënten vormen volgens de inspectie vermoedelijk alleen het topje van een ijsberg. Niet iedereen met lichte ziekteverschijnselen is naar de dokter gegaan en ook zal de aangifteplicht door de artsen niet altijd zijn nagekomen.

De inspectie noemt het „**zeer waarschijnlijk**” dat besmette garnalen de oorzaak zijn van de ziekte, omdat de meeste patiënten garnalen hadden gegeten die bijna alle afkomstig waren

van een invoerder, terwijl geen verband kon worden gelegd met andere voedingsmiddelen.

Ons antwoord

In december en januari werden dus 144 gevallen van bacillaire dysenterie vastgesteld. We veronderstellen anderzijds, dat er nog duizenden gevallen zijn van dysenterie door een andere etiologische agent.

Stellen we dit op duizend per dag, dan is dit, voor een Nederlandse bevolking van 15 miljoen inwoners, slechts 1 op 15.000 inwoners. Dus een schatting aan de zeer lage kant. Wellicht zou men nu kunnen nagaan van welke aard deze gevallen zijn en welk levensmiddel hieraan schuld draagt. Doorgaans wordt dit slechts gedaan voor vis en viswaren. Als er dysenteriegevallen zijn zelfs met dodelijke afloop, die niet het gevolg van het eten van visproducten zijn, heeft men het doorgaans over onpasselijkheid of ongesteldheid. Bij visproducten, ook al zou het niet om dodelijke ongevallen gaan, heeft men het over vergiftigingsverschijnselen.

Als men het ergens gemunt heeft op de garnalen en de vis, dan wordt alle onderzoek in die richting gedaan en dan vindt men gewoonlijk wel iets. Zelfs als men geen garnaal gegeten heeft,

dan heeft men ergens in contact gestaan met mensen die er wel gegeten hebben, of is men ergens familie van mensen die er gegeten hebben. Anderzijds zwijgt men over dysenteriegevallen bij mensen die geen garnaal gegeten hebben, of er niet mede in contact gestaan hebben of niet langs de winkel gepasseerd zijn, die garnalen verkoopt of ten toon stelt. Cijfers kan men altijd uitzoeken en ten toon spreiden om te bereiken wat men wenst. De directeur Ir. Touw van de Utrechtse Keuringsdienst voor waren, heeft een zeer grote ontgoocheling opgelopen toen men hem vroeger weigerde te volgen op het verbod van het thuispellen van garnaal en het is duidelijk en begrijpelijk, dat deze man zich als een wervelwind gestort heeft op de garnalenaffaire en zich eveneens heeft laten leiden in zijn jacht door een soort revanchegeest en door zijn eertijds opgelopen ontgoocheling. Men kan nu wel zeggen dat in deze sektor overdrijving niet schaad, maar dan moet het in de ganse warensektor. En wat met de mensen die zelf thuis de garnaal pellen? Moet dit ook verboden worden?

Het wordt tijd dat de producentenorganisaties in Nederland en België tegen deze ondoordachte en onhebbelijke en schadelijke praktijken van hongerige dierenartsen optreden.

HAVENLUITENANT OP RUST



Naar aanleiding van zijn recente pensionering werd havenluitenant Raymond Schram op het kabinet van schepen van de haven Roland Makelberge ontvangen in het bijzijn van zijn echtgenote. Aan de afscheidnemende luitenant, die 38 jaar dienst achter de rug heeft bij de haven-dienst, werd het wapenschild van de stad aangeboden. Bloemen waren er voor zijn echtgenote. Ook namens onze redactie de beste heilwensen voor een verdiende rust.

Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

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

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen,
polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponeerd merk



SPECIALITEITEN:

Voor de Zeevisserij:

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

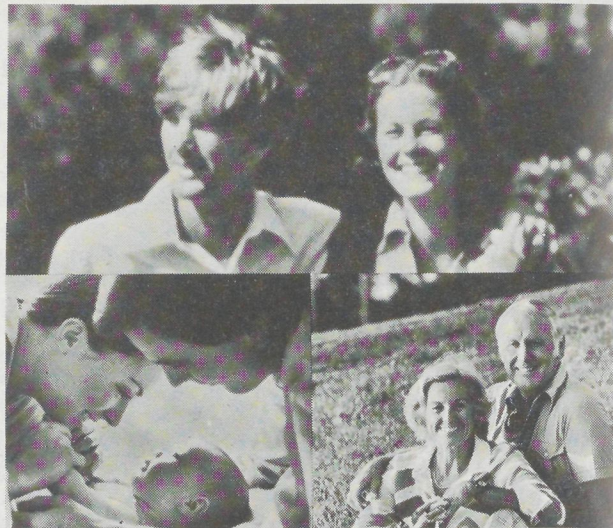
Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

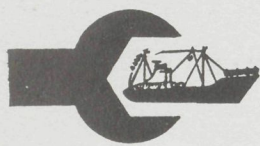
Sport: Allerlei netten



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

De BBL denkt aan u...

SCHEEPSWERVERN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

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

UIT EEN NOTA VAN DE BELGISCHE STAATSSEKRETARIS VAN LANDBOUW

Aan een nota welke de minister van landbouw die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, verspreid in de Senaat, ontlent wij, dat het totale bedrag aan uitbetaalde premies voor gas-oliebesparing op vissersvaartuigen 137,446 miljoen bedragen heeft. Dit bedrag heeft betrekking op duizend aanvragen. Verder waren eind november '83, 61 dossiers met betrekking tot energiebesparende investeringen voor vissersvaartuigen afgehandeld, voor een globale investeringswaarde aan boord, van 35,8 miljoen fr. De tussenkomst van het departement van landbouw bedraagt hierin 8,37 miljoen fr., hetzij iets meer dan 23% gemiddeld van de investeringskosten.

Voor het projectenbeleid in de visserij voor het opzoeken van nieuwe visgronden en het beproeven van nieuwe visserijtechnieken, werd tot hiertoe 33 miljoen B.fr. aangewend. Om dit beleid te kunnen voortzetten zal opnieuw 15 miljoen aangewend worden. Het Ministeriecomité moet hier echter nog beslissen over de wijze waarop de kredieten zullen worden ter beschikking gesteld, dit na advies van de Raad van State. Ondertussen weten wij echter dat het de vice-minister Gol is, die zich verzet heeft tegen de manier van toekenning van de 15 miljoen voor het visserijprojectenbeleid. Anderzijds is het noodzakelijk om misbruiken te vermijden, dat op de vraag naar kredieten en de wijze waarop ze besteed worden, een strenge controle geschiedt, daar sommige reders hier maar al te gemakkelijk misbruik van maken.

Het Fonds voor Scheepsjongens werd opgericht in 1971 en heeft nu reeds een 12-jarige werking achter de rug. De eerste jaren stond dit onder voogdij van de Rederscentrale maar is naderhand naar de Dienst voor Visserij van het departement van landbouw overgeschakeld. Dit Fonds heeft veel bijgedragen om te voorzien in het bemanningstekort en het geven van een behoorlijk loon aan jonge vissers.

Met het oog op de modernisering van de Belgische visserijvloot wordt door het departement investeringssteun verleend ten belope van 30% maximum van de moderniseringswerken. Tevens wordt er thans een meerderjarig oriëntatieplan opgesteld om uitgevoerd te worden in het kader van het vernieuwd Europees structuurbeleid, waarin prioriteit verleend wordt aan de steun voor nieuwbouw van kustvissersvaartuigen.

Via het Nationaal Propagandakomité voor meer Visverbruik, wordt jaarlijks een budget van twee en half miljoen ter beschikking gesteld om het visverbruik bij de konsument te bevorderen, vooral dit van minder verbruikte of gekende vissoorten. Zoals we reeds schreven is de propaganda zoals ze gevoerd wordt, geld in 't water gegooit. Ook het Rijksstation voor Zeevisserij bevordert deze werking door wetenschappelijk en technisch onderzoek naar betere be- en verwerkingsmethoden. Twee en half miljoen voor de bevordering van het visverbruik is zeker niet aan de hoge kant, vooral dan als de verwerking hiervan niet op de juiste en beste manier gebeurt, zoals nu het geval is.

Volgens de nota van de staatssecretaris van landbouw, waren de resultaten in de visserij in de laatste twee jaren zeer bevredigend. (N.v.d.Red.: bij sommigen). In 1982 steeg de gemiddelde besomming per zeedag met 14%, zodat, volgens de staatssecretaris, tegemoet

kon gekomen worden aan de fikse stijging van de energiekosten gedurende de laatste jaren. Bruto-cijfers zeggen volgens ons echter niets. Dat de gemiddelde besomming per zeedag met 14% zou gestegen zijn, beantwoordt niet aan een hogere produktiviteitsnorm, maar aan het feit, dat heel wat beter uitgeruste moderne schepen met groter vangstcapaciteit, de plaats innamen van, uit de vaart genomen niet-rendabele of marginale schepen. Deze vaartuigen hebben echter heel wat meer vaartkosten en aldus gezien, is de stijging van 14% wellicht niet eens voldoende om deze kosten op te vangen. We noemen dit een niet al te zeer juiste voorstelling om te kunnen aantonen dat het in de visserij nu ZOU beter gaan.

Volgens het departement van landbouw is vooral belangrijk voor de Belgische visserij, dat de aan België toegekende kwota in overeenstemming konden gebracht worden met de vangstcapaciteit van de Belgische visserijvloot. Wij zouden het anders uitdrukken, namelijk dat de Belgische visserijvloot zich behoedzaam binnen bepaalde perken heeft gehouden om de vangstcapaciteit niet te laten uitschieten boven

hetgeen België maar toegekend wordt aan kwota.

Op deze verklaringen van onze Staatssecretaris in de Senaat, hopen we terug te kunnen komen.

De Belgische Staatssecretaris voor de landbouw (en visserij) is tevreden over de toekenning aan België van een haringkwotum van 7.100 ton wanneer bij aldien er 150 duizend ton voor de ganse gemeenschap vrij gegeven wordt. We gaan wel akkoord, dat dit een beter resultaat is dan men eerst geneigd was aan België toe te kennen. Als we de cijfers echter ontleeden, dan betekent 7.100 ton, voor tien spannen (en er mogen er dan niet meer zijn) 710 ton per koppel.

Uitgespreid over een visserij van maximum zes maand, hetzij over de maanden januari, februari, maart, oktober, november en december, hetzij over 26 weken, is dit ongeveer gemiddeld 550 bennen per koppel en per week, hetgeen zeker niet aan de hoge kant is. Gelukkig mag men volle bak binnen brengen, maar in dit geval is het duidelijk, dat de 7.100 ton dan ook sneller zullen opgevist worden en niet zal kunnen uitgesmeerd worden over de volle duur van het haringseizoen.

Afwachten is echter de boodschap wat ons het toekomstig haringseizoen zal brengen.

BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

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

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

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

WAAR VERKRIJGBAAR?

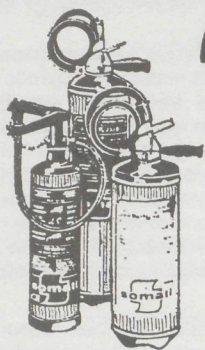
IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.
OVA, Vismijn, Oostende.
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

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

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



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

somati

Ille Industriezone, 9440 EREMBODEGEM

Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

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

BARCO



pvba **CAZAUX JVC**

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

rack-s

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

HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

**NEEM
DE MAGNESIUM
WAAR HIJ IS**

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



Ziehier de nieuwe ¾ (75 cl) met zijn schroefstop

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

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

ADMIRAAL SCHLIM: EEN ZEEMAN DIE MET BEIDE VOETEN STEVIG OP DE GROND STAAT

In het dagblad „Gazet van Antwerpen” van 22 februari jl. verscheen een bijdrage van redacteur Claude Herminaire waarin het passionante zeemansleven van vice-admiraal Schlim, huidig stafchef van de Zeemacht, wordt belicht. Admiraal Schlim is ook in onze visserijmiddens helemaal geen onbekende. Remember zijn persoonlijke tussenkomst, na het vergaan van de Z.424 „Zeepaard”, medio januari, toen hij zich per heli-copter naar het gebied begaf, waar de „Van Haverbeke” zocht naar het wrak van de gezonken treiler, om van dichtbij de werkzaamheden te volgen. Dat was geen show van admiraal Schlim, wel een poging om het leed van vijf vissersfamilies te verzachten en een prangende onzekerheid weg te nemen.

Trouwens, de waardering en de bewondering die admiraal Schlim altijd heeft gevoeld voor de visserij, is spreekwoordelijk. „Stars and Stripes”, het hoort er allemaal bij maar het is algemeen gekend, dat admiraal Schlim vooral de mens zoekt in zijn ondergeschikten. „Mijn deur staat altijd open” zegt hij in onderstaand interview en uit ervaring weten wij, dat dit inderdaad ook zo is. Een man die de top heeft gehaald maar daarom nooit zijn eerder nederige afkomst – zijn vader was stoker bij de NMBS – zal verloochenen. Vanuit het kleine Ardense plaatsje Bonnert, nabij Aarlen, begon de admiraal, als broekje van 15 jaar, aan de uitbouw van wat achteraf een imposante carrière zou worden. Dat alles staat te lezen in de onderstaande reportage van redacteur Claude Herminaire. Een levensverhaal van een man die, niettegenstaande zijn topfunctie, eenvoudig is gebleven.

☆ ☆ ☆

Geen flottieltjes onderzeeboten, geen vliegdekschepen, geen atoomvaartuigen, geen oorlogsbodems vanwaar troepen per heli-copter naar de wal kunnen worden overgebracht. De Belgische zeemacht: hooguit 4.600 mariniers (onder wie 3.400 miliciens en 275 vrouwen), maar zo gemotiveerd, zo plichtbewust, zo bereid tot het brengen van offers, dat de faam wijd en zijd bekend is. Overigens is de Belgische zeemacht reeds herhaaldelijk wegens opmerkelijke prestaties op de voorgrond getreden.

Hoeveel gevaarlijke bommen, mijnen en andere springtuigen reeds door de ontminers-duikers werden onschadelijk gemaakt, hoeveel mensenlevens er reeds door de zeemacht werden gered, is niet bij benadering te zeggen.

Admiraal André Schlim, 58, afkomstig uit het kleine Bonnert, nabij Aarlen, is evenwel een zeeman die vaste grond onder de voeten heeft. Zijn hoofdbekommernis is dat de zeemacht zich zo verdienstelijk mogelijk maakt voor de natie. Nooit doet men trouwens vergeefs beroep op admiraal Schlim en zijn medewerkers. Maar zelfs de sterkste tanden kunnen geen ijzer plooiën. Waarmee men op de staf van de zeemacht te Brussel wil verduidelijken dat er grenzen zijn aan de tussenkomsten van de zeemacht. En admiraal Schlim, die 13 jaar in Oostende heeft gewoond en nu al 20 jaar in Loppem bij Brugge verblijft, zinspeelt hiermee onder meer op de berging van de lijken van, de voor de Britse oostkust vergane, Zeebrugse treiler „Zeepaard”.



De 58-jarige admiraal André Schlim.

„Een onmogelijke karwei, zegt de stafchef van de zeemacht, ondanks zijn zeer groot respect voor de vissers”.

JACHTPILOOT

Admiraal Schlim herinnert aan de twee hoofd-taken van de zeemacht. Eerst en vooral heeft de militaire marine de opdracht de koopvaardij-schepen in de Noordzee, het Kanaal en de naderingsroute van het Kanaal te beschermen. Die taak wordt door de fregatten uitgevoerd. Ten tweede moet de zeemacht zorgen voor de ontminning in het Kanaal en de Noordzee en daarvoor dienen de mijnvegers. „We moeten ons houden aan die opdrachten”, aldus de realistische visie van de stafchef van de zeemacht. „Het komt er op aan die twee taken zo goed mogelijk, zo doeltreffend als kan, uit te voeren. Pas dan ben ik tevreden”.

De Waalse Vlaming of de Vlaamse Waal uit de provincie Luxemburg is er trots op dat alle schepen van de Belgische zeemacht, die in de NAVO-smaldelen zijn geïntegreerd, hoge kwoteringcijfers halen. Vandaar ook dat de Belgische zeemacht een benijdenswaardige faam heeft verworven, tot zelfs buiten Europa.

Admiraal Schlim heeft, in veel opzichten, een boeiende en bewogen loopbaan achter de rug. Of het verhaal van een jacht-piloot die tot de hoogste rangen opklom bij de zeemacht. Amper 15 jaar en half oud verliet hij in december 1941 het ouderlijk dak in Bonnert om zich naar Groot-Brittannië te begeven. „Niet uit patriotisme, vertelt hij, daar was ik te jong voor. Misschien wegens het avontuur en ook, mijn ouders hadden de verschrikking van de oorlog 14-18 meege-maakt”. Vooraleer hij, via Frankrijk, Spanje en Portugal op het Britse vasteland aankwam,

werd André Schlim diverse keren aangehouden en opgesloten onder erbarmelijke toestanden.

Evenveel keer ontvluchtte hij om op 1 september 1942 in Engeland te arriveren. Omdat hij nauwelijks 16 was kon hij zich niet laten inlijven bij de krijgsmacht. Dan maar met een leugentje geprobeerd. Hij vertelde de rekruteringsdienst dat hij 18 jaar was. Goed voor de navy bevonden kwam hij op de oorlogskruiser Charybis terecht. Die moest de konvoeien in de Middellandse Zee en de Atlantische Oceaan beschermen. Meer dan eens kwam de Charybis onder de salvo's van de vijandelijke artilleristen terecht. In 1943 maakte André Schlim de landing in Salerno, ten zuiden van Napels mee. Over de veldtocht in Italië, de val van Mussolini, de lange weg naar Rome zou de huidige stafchef van de zeemacht uren lang kunnen vertellen.

Eervolle vermeldingen voor bekwaamheid en moed heeft hij genoeg. Belangrijk voor hem was dat hij zijn droom: piloot worden aan boord van een schip, kon verwezenlijken. Toen hij, in oktober 1943, in Plymouth van de Charybis stapte om zijn vliegdiens aan te vangen, wist hij niet dat de oorlogskruiser enkele uren later, in de buurt van het Britse kanaaleiland Guernsey door vier torpedo's, afgevuurd door Duitse snelboten, tot zinken gebracht zou worden.

Er waren 500 doden op een bemanning van 650 koppen. Zijn opleiding als jacht-piloot kreeg André Schlim in Canada, en terug in Engeland, werd hem een „Hellcat” toevertrouwd, de eerste nachtjager van de Britse marine. In november 1945 keerde hij naar België terug als onder-luitenant piloot. Later nam hij dienst bij de zeemacht en thans staat hij reeds drie jaar aan de top, als stafchef.

TEMPO

Bij de zeemacht wordt hij onmisbaar geacht. André Schlim kent alle instructieboeken, voorschriften en marinereglementen uit het hoofd. Hij is een ervaren navigator en zowel op zee als aan wal legt hij zichzelf een stoer tempo op. Zowat rond de klok van zessen staat hij op voor een twaalf uren en meer durende werkdag.

Wanneer hij in het buitenland verblijft tracht hij vooral de Belgische industrie te betrekken bij de bouw van schepen. André Schlim is buitengewoon goed geïnformeerd. In zijn vrije tijd is hij een gulzig lezer en met tennis en wandelen houdt hij zich in konditie.

Toch stelt hij zich vragen omtrent de toekomst van de zeemacht.

Voor een groot gedeelte hebben de vraagtekens betrekking op het onmiddellijke, dat wil zeggen op de bestaansvoorwaarden van de zeemacht. Het kan niet worden ontkend dat, volgens hem, de toestand zorgwekkend is. Niettemin stipt hij enkele hoopgevende feiten aan. Onlangs werd de romp van de eerste nieuwe mijn-veger „Aster” uit de mal geschoven, de bouw van het tweede dok in Zeebrugge gaat met rasse schreden vooruit. Het oceanografisch onderzoeksschip Belgica zal in de maand mei zijn eerste proeven op zee ondergaan en de nieuwe radar-simulator wordt te St.-Kruis geïn-

(Vervolg volgende blz.)

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

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

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.

HOOGWATERBOEKJE 1984

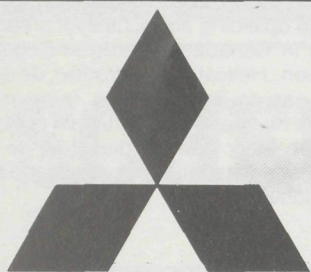
Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de
Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden
voor Oostende verkrijgbaar.

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

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

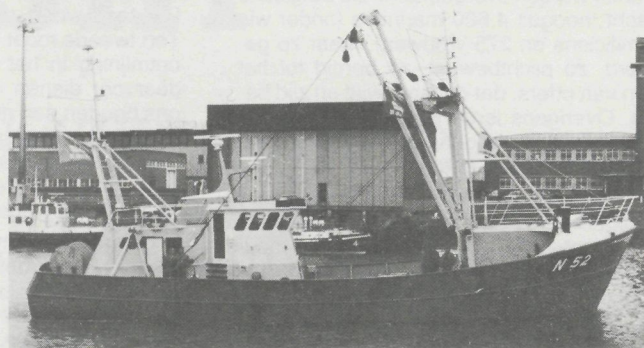
Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEK-
WINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs
van 35 fr. (BTW inbegrepen).

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



MITSUBISHI DIESELMOTOREN

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



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

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



PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ

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

zuinig en betrouwbaar

stalleerd met een voorsprong van enkele maanden op het oorspronkelijk installatieschema.

„Maar”, zo stelt de stafchef, „men hoeft geen helderziende te zijn om te beseffen dat de noodzaak om nieuwe wegen te bewandelen en innoverende ideeën te onderzoeken, zich opdringt”.

VROUWEN

Gelukkig kent de zeemacht geen taalproblemen. De huidige militaire marine bestaat uit zowat 70 t.h. Vlamingen en 30 t.h. Walen. Er zijn 350 officieren bij de zeemacht, bij wie 10 vrouwen. Alle vrouwen blijven echter aan wal. De schepen van de zeemacht, hoe modern ook, zijn niet uitgerust om vrouwen aan boord te nemen.

Overall waar hij komt maakt admiraal Schlim de indruk van een stafchef, die het welzijn van zijn mariniers oprecht is toegedaan. Daarom ook zet hij zich thans in om een speciaal statuut voor het varende personeel te bekomen. Aan wal wordt voor de mariniers de 40-urenweek toegepast. Wat er op neerkomt dat iemand die weekenddienst heeft verricht, van maandag tot donderdag vrijaf heeft, dus onbeschikbaar is.

Voor de manschappen op zee kan de stafchef dit systeem niet aanvaarden. Gelet daarop streeft hij naar passende vergoedingen voor de varende matrozen. Sociale problemen gaan hem zeer ter harte. „Mijn deur, hier op het hoofdkwartier van de zeemacht te Evere, staat altijd open”.

Ondanks de hoge militaire functie die André Schlim bekleedt, is zijn houding, zijn manier van doen, door eenvoud en bescheidenheid gekenmerkt. „Ik ben van eenvoudige afkomst. Mijn vader was stoker op een lokomotief bij de NMBS. Werken in het zweet des aanschijns... Ik ben altijd fier geweest op mijn vader...”



VOORZITTER VAN HET K.W. IBIS

Vice-admiraal Schlim vindt, niettegenstaande zijn zeer drukke dagtaak, toch nog tijd om een stuwende taak te vervullen ten voordele van het Koninklijk Werk Ibis. Sedert 11 december 1968 maakt hij deel uit van het bestuur, op 31 mei 1977 werd hij lid van de beheerraad en op 27 mei 1981 werd hij tenslotte tot voorzitter aangesteld ter vervanging van divisie-admiraal Robijns.

Net zoals in zijn dagelijkse taak, ontplooit vice-admiraal Schlim ook hier in zijn hoedanigheid van voorzitter van de Ibis een bezielende werking. Directeur Caestecker heeft dat reeds aan den lijve ondervonden. Niet langer dan vorige week nog verbleef vice-admiraal Schlim in Frankrijk en Engeland maar voor voorbijge zaterdag stond dan wel een bespreking op de affiche ten huize van de admiraal. Als directeur Caestecker dan even tot in Loppem wilde komen om een en ander door te nemen? Kortom, zo laat directeur Caestecker verstaan, in mijn loopbaan als verantwoordelijke van de Ibis, heb ik zelden of nooit zo'n actief voorzitter gekend. Hij is gewoon continu met de Ibis bezig.

Toen vice-admiraal Schlim zijn taak als voorzitter opnam, heeft hij zich twee doelstellingen vertaald voor ogen gehouden. In de eerste plaats de

heraanpassing van het zeevisserij-onderwijs en dat, inderdaad, nadert nu de voltooiing. Een tweede zaak die de bezorgdheid van voorzitter Schlim gaande hield, was de nieuwbouw van de Ibis. Op dat vlak heeft hij echt een enorme activiteit ontplooid maar de gevolgen zijn navenant.

EINDELIJK KREDIETEN VOOR NIEUWBOUW GOEDGEKEURD

Het is inderdaad zo, dat Gemeenschapsminister Lenssens van het Vlaams Gewest zopas een betoelaging heeft goedgekeurd van ongeveer 45 miljoen fr. Met dat kapitaal, vermeerderd met de betoelaging door de Provincie van pakweg 11 miljoen en daarnaast de eigen inbreng van de Ibis zelf, zal eerlang begonnen worden aan

de eerste fase van de bouw van de verblijfsinstellingen van de Ibis. Dat omvat de ruwbouw en voltooiing, aanleg en toegangsweg van de straat naar het gebouw en de nieuwe aanleg van het speelplein. Als alles volgens planning verloopt, moeten deze werken tegen eind 1985 voltooid zijn. Verder is gepland dat de verbouwingswerken van het oud gebouw eind volgend jaar zouden aangevat worden, zodat de nieuwe klassen dan per 1 september 1986 in gebruik zouden kunnen genomen worden.

Op dit alles en op de eventuele financiële steun om de „Ibis” in zijn geheel modern en volledig maritiem opvoedkundig uit te bouwen, zoals dit de bedoeling was van Koning Albert toen dit werk gesticht werd, komen we later terug.

AANTAL TOTALE VERLIEZEN STIJGT

Alhoewel we slechts over de cijfers van de totale verliezen in de visserijsector van Groot-Brittannië beschikken, menen we dat deze tendens zich wel overal voordoet.

Over een periode van tien jaar, vertrekkende in 1964 telde men in de Britse visserijvloot een verhoging aan totale verliezen opklimmende van 2,6 per duizend tot 7,8%, hetzij driemaal meer. In 1964 was dit totaal bij onze overburen 21. Ook de zware ongevallen verhoogden gevoelig.

Over de periode van 1960 tot 1980 waren de totale verliezen terug te brengen tot 35% wegens zinken van het vaartuig door lekken, door strandingen 22,5%, door aanvaringen 16%, door ontstaan van brand 11% en verder wegens verscheidene oorzaken waaronder kapseizen, achterblijven in zware stormen en vermissingen, waarvan men de juiste oorzaak wel nooit te weet zal komen.

Het is duidelijk, dat deze verhoging van totale verliezen wel iets te maken heeft met de uitrusting van het vaartuig met steeds zwaarder motoren, het groter risico nemen bij het vissen in zwaar weder, gevaarlijker visserijen zoals met bokken, in span, enz.

Het is ook door het uitrusten van de vaartuigen met zware motoren, dat de aanvaringen die niet gepaard gaan met totale verliezen, aanleiding geven tot verhoogde zware schade. Ook het te veel vertrouwen op de automatic pilot, die wel de juiste koers houdt, maar de aanvaringen niet vermijdt zit er wel voor iets tussen.

En dan spreken we niet over de mindere bevoegdheid en onervarenheid van veel roergangers, die dergelijke kapitalen in handen krijgen.

Het ware interessant eenzelfde statistiek van uit Frankrijk, Spanje en Italië te krijgen en ook van onze noorderburen.

ANDERMAAL ENGELSE HULPVAARDIGHEID EN GASTVRIJHEID TEN BATE VAN VLAAMSE VISSERS

Toen de Z.121 „Barentssee” van de rederij SEABIRD uit Knokke-Heist (de hh. Armand Schram en schipper Urbain Wintein) zijn schuilplaats achter de Lundy's verliet nadat de wind was gestild, kreeg het schip toch nog een onverwachte windruk te verduren en geraakte werktuigkundige Benoni Valcke met de linkerhiel plots gekneld tussen een visboel.

Een life-boat, die in de omgeving was, begaf zich ter plaatse en de verpleger aan boord oordeelde het raadzaam een helicopter op te roepen, die Benoni Valcke van boord haalde en hem overbracht naar het North Devon District Hospital in Barnstaple.

Deze reddingsoperatie werd door de B.B.C. en door een lokaal T.V.-station uitgezonden, en dit droeg er toe bij dat het onthaal van de gekwetste visser niet onopgemerkt voorbijging en bijzonder hartelijk was. Ook de plaatselijke kranten besteedden aandacht aan het voorval. Benoni werd dadelijk verwend met versnaperingen, pyjama's en bezoek. Bekenden van Vlaamse vissers uit W.O. II kwamen zelfs informeren naar hun oude vrienden en brachten groeten over.

Toen reder A. Schram zaterdag te Barnstaple per auto toekwam, was alles reeds in gereedheid gebracht om de ongelukkige werktuigkundige, wiens hiel gebroken was en waarop hij — zonder gips — de eerste zes weken niet zal mo-

gen steunen, per ambulance naar Dover te brengen en werden hem reeds een paar krukken bezorgd. Men is dan ook heel verbaasd dat de „shipowner” persoonlijk zo'n eind gekomen was om zijn bemanningslid op te halen. Dadelijk werd hospitaalpersoneel uit weekend gehaald om het ontslag te regelen en groot was de verrassing toen men mocht horen dat er... helemaal niets verschuldigd was ter plekke, naar verluidt vanwege een of ander bilateraal akkoord met België. Ook voor de bijstand en de evacuatie zal vermoedelijk geen rekening gepresenteerd worden.

Zondagavond werd Benoni dan weer thuisgebracht door Armand Schram, zelf snipverkouden, bij zijn echtgenote die intussen ook de griep op het lijf had gekregen.

Wij wilden dit voorval even in de schijnwerper plaatsen, omdat de hartelijkheid en de sympathie, waarmee onze zeelui in ongelukkige omstandigheden en ver van huis in Groot-Brittannië steeds omringd worden, ons telkens weer verbaast en schril afsteekt tegen de onverschilligheid en het gebrek aan organisatie en hulp die hier en elders vaak wordt ervaren. Hier past zeker ook een gemeend woord van dank aan de reddingsploeg, het verplegend personeel en de sympathisanten die pijn en eenzaamheid trachten te doen vergeten.

**WILT U IEMAND LANGS STUREN
MET DE DOCUMENTEN
VOOR DE BELASTINGSERVICE?
DA'S PRIMA.
WIJ VERWACHTEN HEM.**

Die belastingvoorafbetaling, vier keer per jaar, heeft al voor heel wat zenuwachtigheid gezorgd. Te veel werk, te weinig geld op de bankrekening... Enfin, als er nooit katastrofes voorgevallen zijn, dan heeft dat toch met geluk te maken dan met doordachte planning.

Maar vanaf nu zal 't wel beteren. Voortaan houdt de G-bank elke maand 1/12 van de geschatte jaarbelasting af van mijn rekening. En zij zorgt zelf stipt op tijd voor de voorafbetalingen. Voor 1/2% per jaar kunnen we hier toch echt niet blijven sukkelen!

**GENERALE
BANKMAATSCHAPPIJ**

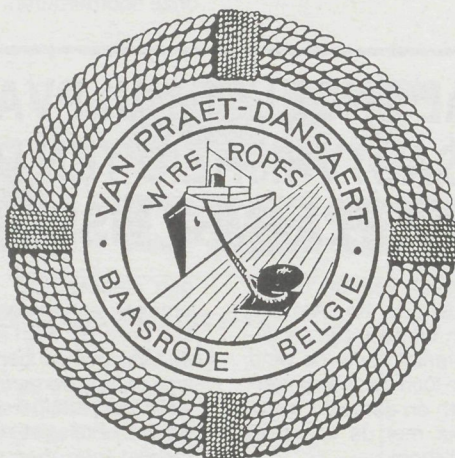


BANK VAN MIJ

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

v.z.w. Koninklijk Werk IBIS
Prinses Elisabethlaan, 1
8401 BREDENE

Openstaande betrekking

Volgende betrekking is te begeven in het K.W. IBIS met ingang op 1 juni 1984:

**SECRETARIS
(M/V)**

Vereist diploma: H.S.O. (Hoger secundair onderwijs)

Enige ervaring in administratief werk en vlot dactyloschrijven strekken tot aanbeveling.

Aanwerving onder bediendenkontraat.

Weddeschaal gelijkgesteld met deze van opsteller in Rijksdienst.

Bruto maandwedde (per 1 maart 1984) op basis van de aanvangsweddeschaal (index $225,22 + 34,836 \times 1,02 = 34,182$ fr.

Nadere inlichtingen te bekomen bij de directie van het K.W. IBIS iedere vrijdag van 14 u. tot 17 u. of na afspraak (tel. 059/32.24.84).

Schriftelijke kandidaturen onder bijvoeging van „Curriculum vitae” worden ingewacht op het Koninklijk Werk IBIS, Prinses Elisabethlaan 1, 8401 Bredene tot uiterlijk 15 april 1984.

In diensttreding op 1.6.1984.

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

**„VAN MANNEN
EN DE ZEE”**

door **Marcel Poppe**
(tweede druk)

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

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

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

DE TOESTAND VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

Zoals onze lezers weten is het onderhoud van het vlotdok van de Oostendse vissershaven de stad Oostende opgelegd. Dat is een overeenkomst met de staat, toen deze in uitbating werd genomen. Dit is, zoals we reeds schreven, een enorme vergissing geweest, wanneer men anderszits vaststelt dat het onderhoud van de vissershavens kostelijk is en deze van Zeebrugge en Nieuwpoort, die tijhavens zijn, door de Staat, dus het Ministerie van Openbare Werken, verzekerd wordt.

In plaats van dan elk jaar hiervoor een bepaald bedrag op de begroting te voorzien of het met de Staat over een andere boeg te gooien, heeft de stad Oostende gedurende tien jaar niets gedaan om dat onderhoud op peil te houden.

Integendeel, schadegevallen, meestal het gevolg van versleten steunbalken, zowel in de sluisen als in de haven, worden door de stad zoveel mogelijk op de rug van de vissersvaartuigen die er komen meren, afgewenteld.

Dure steunpalen, die 25 jaar geleden het 25e deel kostten van nu, tracht men met alle mogelijke middelen dus door de visserij te doen betalen, alhoewel de havenkapitein, die dit alles in handen heeft, wel weet dat het veelal anders zou moeten zijn.

Om een klein idee te krijgen van die toestand, volstaat het een typisch voorbeeld aan te halen. Vorig jaar kwam een vissersvaartuig zich vastmeren aan een van de meerbolders.

Bij het losmaken om naar zee te gaan, werd deze stalen bolder zo beschadigd (?) dat hij diende vernieuwd.

De verzekering, niet akkoord zijnde te betalen, liet de procedure door de stad inluiden met als gevolg dat, een expert door de rechtbank aangesteld, vaststelde dat de stad deze meerbolder eenvoudig vernieuwd had, maar de oude had doen verdwijnen, zodat er van expertise geen sprake meer kon zijn.

Gevolg: de tegenpartij weigerde de schade te betalen.

De stad, met de havenkapitein, wetende met welke versleten bolders men te doen had, kwam tot een akkoord mits de betaling van 9.000 fr. en de stopzetting van de procedure.

Als men dan tenslotte vaststelt wat zij aan advocaat en procedure hoeft te betalen, dan vraagt men zich af, of het geen groot tijd wordt onze haveninstallaties mits een nauwgezette overeenkomst, in privé-handen te geven en een kostelijk havenpersoneel dat vele miljoenen aan lonen alleen kost, af te schaffen.

Het zou daarenboven het voordeel hebben, van door het privé veel beter onderhouden en uitgerust te worden.

Het volstaat de uitbating van de haven van Zeebrugge en Boulogne te bekijken om vast te stellen op welke knappe wijze een privé-maatschappij (in Boulogne de Handelskamer) daar de haven uitbaat en dan op een wijze welke een voorbeeld mag genoemd voor de stad Oostende.

HET BAGGEREN

Het is een feit, dat het vlotdok van de vissershaven sedert tien jaar niet meer gebaggerd werd en dat het tweede vlotdok voor de drie vierden door een baggermaatschappij dank zij de havenkapitein, op zeer goedkope wijze gebruikt, hetzelfde lot ondergaat.

Men mag zich dientengevolge eerstdaags aan

een of meer schadegevallen verwachten, die een schril licht zullen werpen op de toestand van die haven en de wijze waarop ze verwaarloosd wordt.

Bij het te water laten van een schip van de slipway, zou het ons niet verwonderen moest een dezer in de toekomst eens in het slijk blijven steken.

Hetzelfde geldt de scheepswerven aan de andere zijde, waar men het vuil met hopen ziet drijven.

Om bij het te water laten van de slipway aan dit euvel voorlopig te verhelpen, tracht men het waterpeil zo hoog mogelijk te houden en is het zelfs een gevaar schepen van 2.000 Ton met een lading gasolie binnen te loodsen.

„VANDAAG EET IK IN IEDER GEVAL VIS!”

Deze ene zin lichten wij in grote letters uit een artikel dat in een groot Vlaams dagblad verscheen in verband met het hormonenproces dat voor de rechtbank van Gent een aanvang nam.

Het artikel waaronder dit proces weergegeven wordt, is echter van een voorkomendheid waarvan de garnaal, de mossel of de vis zeker niet zou genieten, mocht deze ooit belast worden, of belast gevonden worden met de aanwezigheid van kankerverwekkende hormonen. Inderdaad lezen we dit onder een grote voorzichtige hoofding: „**ER WORDT GEKNOEID MET ONZE BIEFSTUK**”. Bij visproducten zou men zeker wel tot een veel giftiger hoofding gekomen zijn. In elk geval willen we de aanzet, in vetjes van dit artikel zeker niet aan onze lezers onthouden. Het luidt tekstueel:

GENT. – „Het gebruik van hormonen, zowel synthetische als natuurlijke, voor het vee, met name van slachtvee houdt grote risico's in voor de volksgezondheid. Wetenschappelijk werd in geen enkel geval bewezen dat de toegediende preparaten afwijkingen bij de mens veroorzaken, behalve dan het kankerverwekkend DES-hormoon. Maar het is beter te voorkomen dan te genezen.” Dat zegde prof. Debackere, die als getuige was opgeroepen in het hormonenproces, waarin een twintigtal landbouwers en dealers betrokken zijn.

Andere getuige in dit proces was gewezen onderzoeksrechter De Jonge: „Ongeveer 10% van de veestapel gestald bij beklagden werd onderzocht op hormonen. Het resultaat is verbijsterend: 80 tot 90% van de geanalyseerde stalen leverden het bewijs dat de dieren waren behandeld.” Uitlatingen die de leek toch wel even doen griezelen, of zoals een advocaat van de verdediging ons toefluisterde: „VANDAAG EET IK IN IEDER GEVAL VIS.”

In zelfde uitgave hebben wij het aan de stok met dierenarts-viskeurder Van Wassenhove en we bevelen deze dan ook bovenstaande lektuur hartelijk aan. Het is anderszits ook een bevestiging van wat we, in ons antwoord aan de hr Van Wassenhove, aanhaalden, namelijk, dat er voor de veeartsen een veel meer aangewezen arbeidsveld open ligt in de sektor van het slachtvee, maar dat zij dit schijnbaar terzijde laten liggen omdat het euvel zich daar nog veel verder verspreid dan teruggedrongen wordt. Het is

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Opnieuw verkochten verleden week drie Belgische vaartuigen te Grimsby. Het gaat over de Z.284 „Vicky” van reder Paeye, de O.315 „Jean-Hélène” van de rederij „Noordvisserij” en de Z.105 van de rederij „Atlas”. Alle drie samen toch goed voor 1.740 bennen en een gezamenlijke brutobesomming van 5,680 miljoen B.fr.

Van deze drie vaartuigen was het de Z.284 die het hoogste cijfer besomde met 2,7 miljoen voor een aanvoer van 785 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde prijs gaf van 3.470 fr. per ben.

De O.315 deed het met minder, namelijk 1,5 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 436 van onze bennen, hetgeen een gemiddelde prijs geeft per ben van 3.440 fr. Tenslotte besomde de Z.105 1,48 miljoen fr. voor een aanvoer van 518 bennen, hetgeen slechts een gemiddelde prijs van 2.860 fr. per aangevoerde ben vis opleverde.

weerom eens een toepassing van de splinter en de balk, en bij betrokken veearts-viskeurder is er duidelijk vooringenomenheid tegenover de vis en de visproducten. In elk geval danken we de advocaat van de eigen verdediging van de hormontoebedieners, voor de publiciteit voor de vis, die uit deze hoek wel zeer welkom is en onbevooroordeeld.

We wensen verder onze lezers nog enkele stukjes te laten lezen die door professor Debackere aan de rechtbank in mededeling gegeven werden:

- 1) Zodat het hoogstwaarschijnlijk is dat iemand een stuk vlees op z'n bord krijgt waarin een hoge concentratie schadelijke stoffen zit. Die hormonen kunnen maandenlang in de spierweefsels bewaard blijven, zelfs in diepvriesloodsen.”
- 2) Synthetische hormonen zijn zeker uit den boze en zoals de wet nu overtreden wordt, kan niemand met zekerheid zeggen dat hij niet dagelijks kankerverwekkende stoffen via het vlees in zich opneemt.
- 3) Prof. Debackere pleitte voor een gereglementeerd gebruik van natuurlijke hormonen, een soort verzoening van twee uiterste standpunten, „maar zoals het nu gebeurt, doet mij dit denken aan het drugmilieu”.

We menen dat deze langzame vergiftiging van de verbruiker, die niet toevallig als gevolg van omstandigheden, maar gewild en met voorbedachte rade, grotere gifkoppes verdient dan deze onder meer in de Nederlandse garnalenaffaire waarover nog altijd niets bewezen is.



Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK

IBIS

prk 000-0207440-54

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

BRULEC

Gespecialiseerd in scheepswerken
en visserijvaartuigen.
Reparatie - montage - onderhoud

ARENDLAAN 21, WESTENDE
☎ (059) 30 03 84

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 -

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

S C A P SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

DURE GARNAAL VERDWIJNT VAN HET MENU

We waren eind vorige week eens te meer leesgetuige van een vaag artikel in „Het Laatste Nieuws” ditmaal over de garniaalprijzen.

De verbruiker van garniaal evenals de handel zelf, klagen over de zeer dure prijs van dit produkt. In de nieuwsbladen leest men over garniaalprijzen van 1.400 tot 1.600 fr. het kg. Voegen we hier onmiddellijk aan toe, dat het dan gaat over **gepelde** garniaal, iets dat men slechts moeilijk ontdekt in de betrokken nieuwsbladen.

In dezelfde bladen lezen we dat de garniaal verleden week, mede door de uiterst geringe aanvoer zich tot 230 fr. het kg in 't groot op de afslag prijsde. Ook duiden deze bladen aan dat men 3,3 kg ongepelde garniaal nodig heeft voor één kg gepelde, iets dat we onmiddellijk rechtrokken in 3 kg ongepelde.

Welnu, een kleine rekensom leert ons dat men, in de afslag voor 3 kg garniaal 690 fr. betaalt. Met de B.T.W.-aanslag van 6% op de aankoop en verkoopwaarde (winst van grossist wordt op 14% berekend) komt er voor de groothandel nog 48 fr. bij of kost de garniaal reeds 740 fr. afgerond op het tiental. Voor het pellen betaalt men 75 fr. het kg of voor drie kilo weerom 225 fr. Aan de grossist kost het produkt dus reeds, met de verzendingskosten naar zijn afnemer of de detailhandel, aldus 1.000 fr. De winst van de grossist en de winst van de kleinhandel doen dan de rest, zodat cijfers als 1.400 en zelfs 1.600 fr. in dit licht gezien niet meer zo vreemd lijken. We moeten inderdaad hierbij nog aandacht vestigen op het feit, dat de garniaal een zeer kwetsbaar en moeilijk houdbaar produkt is zodanig, dat men nog al eens met overschotten blijft zitten, waarmede men in de prijsberekening eveneens dient rekening te houden. De klant-verbruiker die hierover niet op de hoogte is, meent dan wel te gemakkelijk dat men met de konsument een loopje wenst te nemen, hetgeen niet onmiddellijk blijkt uit onze berekening. Toch begrijpen we het goed, dat de verbruiker aan de

garniaal die van 1.400 tot 1.600 geprijsd staat, voorbij gaat, terwijl anderzijds ook de visser noch de handel aan dergelijke prijzen voordeel halen. De visser niet omdat hij amper genoeg garniaal aanvoert om zijn brandstof te betalen en ook de handel niet omdat ze amper iets verkopen en met de schrik zitten, dat ze met een overschot zullen blijven zitten waarin al hun winst gaat.

We begrijpen anderzijds niet waarom de handel en producentenorganisatie in de bladen niet reageert op dergelijke onzin welke grote schade berokkent aan het ganse bedrijf.

Er wordt tevens door de minister van Landbouw 2,5 miljoen op de begroting ingeschreven voor propagandadoeleinden.

Affichen over platvis en haring zijn propaganda-middelen welke dertig jaar geleden misschien insloegen maar hebben geen zin meer. Schadelijke artikels als deze omtrent de garniaal en vis beantwoorden en terecht wijzen vergen natuurlijk kennis, tijd, verantwoordelijkheidszin alsook bekwaamheid van dezen die geroepen zijn om de vishandels en redersbelangen te verdedigen. Maar tot op heden hebben we daarop al weinig zien reageren door de beroepsbonden, wat een essentiële plicht zou hoeven te zijn.

Steun het
Nieuwbouwfonds van het



KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

REDERSCENTRALE OP REIS NAAR GUERNSEY

In verband met klachten die uitgaan van de lokale fuik- en pottenvissers van het kanaaleiland Guernsey, heeft de Britse hoofdvisserijinspecteur, vertegenwoordigers van de visserij uit Groot-Brittannië, Frankrijk, België en de Kanaaleilanden, samen gebracht in een hotel van Guernsey. Er was eveneens voor de woordvoerders van de visserij een receptie voorzien aan boord van het Britse visserijwachtschip „HMS Dumbarton Castle”. De goede kanten voor de vertegenwoordigers van de vissers mogen zeker niet uit het oog verloren worden bij dergelijke reisesjes.

De Belgische vissers worden in het bijzonder verweten, dat zij de lokale fuiken- en pottenvisserij storen in het gebied noordwest van het eiland. Volgens een verslag over deze bijeenkomst zou door de Belgische vertegenwoordigers aanvaard worden zijn, dat de Belgische vissers niet meer in dit gebied zouden vissen en de fuik- en pottenvissers van het Kanaal-eiland niet meer zouden hinderen! We vragen ons af, wie het in dit gebied in feite bij het rechte eind heeft, en of het soms de lokale pottenvissers niet zijn, die onverantwoord een gans gebied met hun vistuigen in beslag nemen om de andere vormen van visserijen buiten te houden. De treilers zouden eventueel bepaalde visserijgangen toegewezen krijgen.

De klachten uitgaande van de betrokken vissers waren voor volgens de enen, dat hun potten en fuiken weggekord werden en volgens de anderen, dat zij gehinderd werden in hun visserij door het vistuig van de pottenvissers.

Volgend jaar zal de bijeenkomst van betrokken partijen plaats vinden te Oostende, waar dan terzelfdertijd de resultaten van de huidige verbale overeenkomst zullen nagegaan en besproken worden. We weten niet of het de Belgische vertegenwoordigers zijn die de anderen naar Oostende uitgenodigd hebben, ook niet wat dit reisje aan de gemeenschap heeft gekost, maar zijn overtuigd dat de vertegenwoordigers van de Belgische reders de eigen vissers niet kunnen verbinden of hen bepaalde verplichtingen ter zake kunnen opleggen, zolang de nieuwe richtlijnen niet door de Commissie ter bekrachtiging aan de Raad van Ministers voorgesteld en aanvaard zijn geworden. Wij vragen ons ten andere af welke Belgische vissers daar gaan vissen en of het niet eerder op de Franse vissers is, dat men het zou moeten gemunt hebben. Showpartijtjes als deze brengen niets bij, tenware een showfoto het belang van die private besprekingen zonder de richtlijnen van de Europese Commissie af te wachten, interessanter zijn.

Als pas volgend jaar men eens naar Oostende zal afzakken, vormt dit al een bewijs van het groot (!) belang van deze gezellige bijeenkomst.

SCHADEGEVALLEN

IN DE ZEEVISSERIJ

■ Bij het winden van de boelen aan boord van de O.472 „Jan Bart II” kwam de stuurboordkuil in de schroef terecht. Door te tornen aan de schroefas werd geprobeerd de kuil uit de schroef te verwijderen maar dit lukte niet. Daarop werd de sleephulp van de Zeetijger ingeroepen, die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende sleepte.

■ Aan boord van de Z.89 werd vastgesteld, dat de pyrometer, die de temperatuur van de uitlaatgassen aangeeft, ongeveer 20 graden hoger stond dan normaal. Eveneens werden lichte trillingen waargenomen in het achterschip. Aanvankelijk werd de visserij verder gezet maar nadien werd toch gedoken om de schroef te controleren. Vastgesteld werd dat zich een stuk kabel van ongeveer 5 m. lengte rond de schroefas had gewikkeld. Na het verwijderen van de kabel bleek dat enige schade was toegebracht aan de afdichtingsring van de schroefas. Toch werd de visserij verder gezet, wat onaanvaardbaar mag genoemd.

■ Tijdens de visserij sloeg men aan boord van de Z.431 met de boelen vast aan een onderwater zittend voorwerp. Tijdens pogingen om vrij te komen, is de bovenste aandrijfrol van de winch gebroken. Met eigen middelen werd dit euvel verholpen waarop men de boeien aan boord kon winden. Nadien, op terugreis naar Zeebrugge, werd een harde slag gehoord in het achterschip. Een onderzoek werd ingesteld maar er bleek niets mis met de schroefas; wel had zich een vreemd voorwerp op de schroef vastgezet. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten zodat op halve krachten de terugreis werd voortgezet.

■ Aan boord van de Z.176 werden tijdens de visserij in het achterschip abnormale kloppen gehoord. Dit ging gepaard met trillingen en het verhogen van de temperatuur van de motor. Onmiddellijk werden de boelen gewonden en voorzichtig koers gezet naar Zeebrugge. Op de kielbank werd vastgesteld, dat de top van een schroefblad gebroken was.

■ Op de visgronden sloeg de O.23 met de stuurboordboel vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Toen de netten weer vrij kwamen, had men moeite om deze aan boord te halen. Men hoorde een abnormaal geluid in de vislier en bij nazicht bleek de metalen korrestok van de stuurboordboel geplooid.

■ Tijdens het koers zetten naar de visgronden hoorde men aan boord van de O.306 een trilling in het achterschip, terwijl het toerental van de motor verminderde. Na beurtelings voor- en achteruit te hebben geslagen, bleek alles weer normaal. Toch werd de visserij voortgezet maar in de thuishaven werd het vaartuig op de slipway geplaatst, waar werd vastgesteld dat één der schroefbladen geplooid was.

■ De O.20 kreeg tijdens de visserij in de buurt van de buitenstroombank af te rekenen met motordefekt. De poelie van de motoras was afgedraaid. Men slaagde er in het euvel voorlopig te herstellen maar de motortemperatuur kwam wel hoger dan normaal. Daarop werd de sleephulp ingeroepen van de Zeetijger die het defekte vaartuig naar Oostende sleepte.

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

BRULEC

Gespecialiseerd in scheepswerken
en visserijvaartuigen.
Reparatie - montage - onderhoud

ARENDLAAN 21, WESTENDE
☎ (059) 30 03 84

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 -

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

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en deponhouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)
(7772V)

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

S C A P SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

DURE GARNAAL VERDWIJNT VAN HET MENU

We waren eind vorige week eens te meer leestgeuige van een vaag artikel in „Het Laatste Nieuws” ditmaal over de garnaaiprijzen.

De verbruiker van garnaal evenals de handel zelf, klagen over de zeer dure prijs van dit produkt. In de nieuwsbladen leest men over garnaaiprijzen van 1.400 tot 1.600 fr. het kg. Voegen we hier onmiddellijk aan toe, dat het dan gaat over **gepelde** garnaal, iets dat men slechts moeilijk ontdekt in de betrokken nieuwsbladen.

In dezelfde bladen lezen we dat de garnaal verleden week, mede door de uiterst geringe aanvoer zich tot 230 fr. het kg in 't groot op de afslag prijsde. Ook duiden deze bladen aan dat men 3,3 kg ongepelde garnaal nodig heeft voor één kg gepelde, iets dat we onmiddellijk recht trekken in 3 kg ongepelde.

Welnu, een kleine rekensom leert ons dat men, in de afslag voor 3 kg garnaal 690 fr. betaalt. Met de B.T.W.-aanslag van 6% op de aankoop en verkoopwaarde (winst van grossist wordt op 14% berekend) komt er voor de groothandel nog 48 fr. bij of kost de garnaal reeds 740 fr. afgerond op het tiental. Voor het pellen betaalt men 75 fr. het kg of voor drie kilo weerom 225 fr. Aan de grossist kost het produkt dus reeds, met de verzendingskosten naar zijn afnemer of de detailhandel, aldus 1.000 fr. De winst van de grossist en de winst van de kleinhandel doen dan de rest, zodat cijfers als 1.400 en zelfs 1.600 fr. in dit licht gezien niet meer zo vreemd lijken. We moeten inderdaad hierbij nog aandacht vestigen op het feit, dat de garnaal een zeer kwetsbaar en moeilijk houdbaar produkt is zodanig, dat men nog al eens met overschotten blijft zitten, waarmede men in de prijsberekening eveneens dient rekening te houden. De klant-verbruiker die hierover niet op de hoogte is, meent dan wel te gemakkelijk dat men met de konsument een loopje wenst te nemen, hetgeen niet onmiddellijk blijkt uit onze berekening. Toch begrijpen we het goed, dat de verbruiker aan de

garnaal die van 1.400 tot 1.600 geprijsd staat, voorbij gaat, terwijl anderzijds ook de visser noch de handel aan dergelijke prijzen voordeel halen. De visser niet omdat hij amper genoeg garnaal aanvoert om zijn brandstof te betalen en ook de handel niet omdat ze amper iets verkopen en met de schrik zitten, dat ze met een overschot zullen blijven zitten waarin al hun winst gaat.

We begrijpen anderzijds niet waarom de handel en producentenorganisatie in de bladen niet reageert op dergelijke onzin welke grote schade berokkent aan het ganse bedrijf.

Er wordt tevens door de minister van Landbouw 2,5 miljoen op de begroting ingeschreven voor propagandadoeleinden.

Affichen over platvis en haring zijn propagandamiddelen welke dertig jaar geleden misschien insloegen maar hebben geen zin meer. Schadelijke artikels als deze omtrent de garnaal en vis beantwoorden en terecht wijzen vergen natuurlijk kennis, tijd, verantwoordelijkheidszin alsook bekwaamheid van dezen die geroepen zijn om de vishandels en redersbelangen te verdedigen. Maar tot op heden hebben we daarop al weinig zien reageren door de beroepsbonden, wat een essentiële plicht zou hoeven te zijn.



Steun het
Nieuwbouwfonds van het
KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

REDERSCENTRALE OP REIS NAAR GUERNSEY

In verband met klachten die uitgaan van de lokale fuik- en pottenvissers van het kanaaleiland Guernsey, heeft de Britse hoofdvisserijinspecteur, vertegenwoordigers van de visserij uit Groot-Brittannië, Frankrijk, België en de Kanaaleilanden, samen gebracht in een hotel van Guernsey. Er was eveneens voor de woordvoerders van de visserij een receptie voorzien aan boord van het Britse visserijwachtschip „HMS Dumbarton Castle”. De goede kanten voor de vertegenwoordigers van de vissers mogen zeker niet uit het oog verloren worden bij dergelijke reises.

De Belgische vissers worden in het bijzonder verweten, dat zij de lokale fuiken- en pottenvisserij storen in het gebied noordwest van het eiland. Volgens een verslag over deze bijeenkomst zou door de Belgische vertegenwoordigers aanvaard worden zijn, dat de Belgische vissers niet meer in dit gebied zouden vissen en de fuik- en pottenvissers van het Kanaal-eiland niet meer zouden hinderen! We vragen ons af, wie het in dit gebied in feite bij het rechte eind heeft, en of het soms de lokale pottenvissers niet zijn, die onverantwoord een gans gebied met hun vistuigen in beslag nemen om de andere vormen van visserijen buiten te houden. De treilers zouden eventueel bepaalde visserijgangen toegewezen krijgen.

De klachten uitgaande van de betrokken vissers waren voor volgens de enen, dat hun potten en fuiken weggekord werden en volgens de anderen, dat zij gehinderd werden in hun visserij door het vistuig van de pottenvissers.

Volgend jaar zal de bijeenkomst van betrokken partijen plaats vinden te Oostende, waar dan terzelfdertijd de resultaten van de huidige verbale overeenkomst zullen nagegaan en besproken worden. We weten niet of het de Belgische vertegenwoordigers zijn die de anderen naar Oostende uitgenodigd hebben, ook niet wat dit reisje aan de gemeenschap heeft gekost, maar zijn overtuigd dat de vertegenwoordigers van de Belgische reders de eigen vissers niet kunnen verbinden of hen bepaalde verplichtingen ter zake kunnen opleggen, zolang de nieuwe richtlijnen niet door de Commissie ter bekrachtiging aan de Raad van Ministers voorgesteld en aanvaard zijn geworden. Wij vragen ons ten andere af welke Belgische vissers daar gaan vissen en of het niet eerder op de Franse vissers is, dat men het zou moeten gemunt hebben. Showpartijtjes als deze brengen niets bij, tenware een showfoto het belang van die private besprekingen zonder de richtlijnen van de Europese Commissie af te wachten, interessanter zijn.

Als pas volgend jaar men eens naar Oostende zal afzakken, vormt dit al een bewijs van het groot (!) belang van deze gezellige bijeenkomst.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Bij het winden van de boelen aan boord van de O.472 „Jan Bart II” kwam de stuurboordkuil in de schroef terecht. Door te tornen aan de schroefas werd geprobeerd de kuil uit de schroef te verwijderen maar dit lukte niet. Daarop werd de sleephulp van de Zeetijger ingeroepen, die het onklaar geraakte vaartuig naar Oostende sleepte.

■ Aan boord van de Z.89 werd vastgesteld, dat de pyrometer, die de temperatuur van de uitlaatgassen aangeeft, ongeveer 20 graden hoger stond dan normaal. Eveneens werden lichte trillingen waargenomen in het achterschip. Aanvankelijk werd de visserij verder gezet maar nadien werd toch gedoken om de schroef te controleren. Vastgesteld werd dat zich een stuk kabel van ongeveer 5 m. lengte rond de schroefas had gewikkeld. Na het verwijderen van de kabel bleek dat enige schade was toegebracht aan de afdichtingsring van de schroefas. Toch werd de visserij verder gezet, wat onaantvaardbaar mag genoemd.

■ Tijdens de visserij sloeg men aan boord van de Z.431 met de boelen vast aan een onder water zittend voorwerp. Tijdens pogingen om vrij te komen, is de bovenste aandrijfrol van de winch gebroken. Met eigen middelen werd dit euvel verholpen waarop men de boeien aan boord kon winden. Nadien, op terugreis naar Zeebrugge, werd een harde slag gehoord in het achterschip. Een onderzoek werd ingesteld maar er bleek niets mis met de schroefas; wel had zich een vreemd voorwerp op de schroef vastgezet. Pogingen om de schroef vrij te krijgen mislukten zodat op halve krachten de terugreis werd voortgezet.

■ Aan boord van de Z.176 werden tijdens de visserij in het achterschip abnormale kloppen gehoord. Dit ging gepaard met trillingen en het verhogen van de temperatuur van de motor. Onmiddellijk werden de boelen gewonden en voorzichtig koers gezet naar Zeebrugge. Op de kielbank werd vastgesteld, dat de top van een schroefblad gebroken was.

■ Op de visgronden sloeg de O.23 met de stuurboordboel vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Toen de netten weer vrij kwamen, had men moeite om deze aan boord te halen. Men hoorde een abnormaal geluid in de vislier en bij nazicht bleek de metalen korrestok van de stuurboordboel gepluoid.

■ Tijdens het koers zetten naar de visgronden hoorde men aan boord van de O.306 een trilling in het achterschip, terwijl het toerental van de motor verminderde. Na beurtelings voor- en achteruit te hebben geslagen, bleek alles weer normaal. Toch werd de visserij voortgezet maar in de thuishaven werd het vaartuig op de slipway geplaatst, waar werd vastgesteld dat één der schroefbladen gepluoid was.

■ De O.20 kreeg tijdens de visserij in de buurt van de buitenstroombank af te rekenen met motordefekt. De poelie van de motoras was afgedraaid. Men slaagde er in het euvel voorlopig te herstellen maar de motortemperatuur kwam wel hoger dan normaal. Daarop werd de sleephulp ingeroepen van de Zeetijger die het defekte vaartuig naar Oostende sleepte.

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

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

**KUSTVISSERS-
VAARTUIGEN
EUROKOTTERS**

} uit Breskens

BENEDEN 70 TON
MAX. LENGTE 24,50 METER



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

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

VAN DE SANDE BRESKENS

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



STEEDS DE GARNALENINFECTIE

In verband met de nog steeds hangende garnalen dysenterie-affaire in Nederland, vernemen we nog, dat het niet zozeer de aanwezigheid is van bepaalde cocken en/of bacteriën, die een onmiddellijk gevaar vormen voor de verbruiker, maar veel meer de verkeerde manipulatie, die men na het ontdoeien ofwel bij verse garnaal, naderhand aan de garnalen toebedeelt.

In dit verband, vooral waar het gaat om het gereed maken van grote partijen garnaal, gebeurt het niet zelden, dat dit uren vooraf geschiedt en zelfs de vooravond van de nuttiging van het produkt. In plaats van een koele bewaring, mede omdat men voor grote partijen klaar gemaakte garnaal, niet over de nodige koelruimte beschikt, wordt de bereide garnaal in verwarmde plaatsen opgeborgen en wat nog meer is, niet zelden, 's anderendaags opgewarmd vooraleer eventueel ook, met een opnieuw opgewarmde saus overgoten te worden.

Het is aldus duidelijk, dat men op deze wijze een bijzonder geschikte voedingsbodem heeft gevormd voor de ontwikkeling en de vermenigvuldiging van de praktisch overal aanwezige cocken en bacteriën. Als men dan nog te doen heeft met patiënten die, door hun ouderdom of door lichamelijke verzwakking over geen, of weinig weerstand beschikken, dan kunnen gevallen optreden zoals deze in het rusthuis Tolsteen in het Nederlandse Utrecht.

We herhalen en drukken er op, dat bij gemakkelijk bederfelijke waren, zoals vlees en vis, het bijna altijd de verkeerde manipulatie is, die schuld heeft aan onpasselijkheden en vergiftigingen.

Steller dezès heeft onder meer in beenhouwerijen, slagers gezien die vlees bestellen, een bankje van duizend met de blote hand aannemen, in een kassa tussen bankjes van honderd zitten te rammelen om het pasgeld terug te geven aan de cliënt. Als men nu weet, dat er ner-

gens meer ziekteverwekkers te vinden zijn dan op bankjes, omdat dit geld overal, ook in ziekenkamers en bij zieken gaat, en we dan vaststellen, dat zelfde slager, zonder de handen te wassen of te ontsmetten, onmiddellijk een nieuw stuk vlees in de handen neemt om de volgende cliënt te bestellen, dan kunnen we volmondig van verkeerde manipulatie spreken zonder dat het vlees of (in casu de vis) hieraan schuld heeft.

Als men anderzijds de garnaal met de vingers beroert, raakt men gelukkig nog niet aan het vlees van de garnaal, maar aan de schaal die men uittrekt.

Indien de infectie aldus gebeurt, dan steekt men het nooit op de verkeerde manipulatie, maar natuurlijk op het produkt zelf!



EXAMEN VOOR SCHIPPERS TER KUSTVISSERIJ

Met het oog op het examen voor SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ wordt een cursus gestart op maandag 2 april 1984 te 8.40 u. in de Visserij-school van de Vlaamse Gemeenschap, Kursaalsstraat 55 te 8390 Knokke-Heist 2.

Om te kunnen deelnemen aan het examen moet de kandidaat ten minste 45 maand scheepsdienst rechtvaardigen, waarvan ten minste 21 ter visserijdek.

Inschrijvingen tot deze cursus kunnen gebeuren op de school zelf, elke schooldag tussen 9-12 u. en 14-16.30 u.

Inlichtingen kunnen ook op vernoemd adres bekomen worden.

DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

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

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

AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur
Dedecker O.
Dirix
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Internationale Boekhandel
Lievens M. Fr.
Saelens
Thoon G.
Van Belle J.
Algemene Lektuur
Berten M.
Bolle G.
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende
Torhoutsesteenweg 442, Oostende
Sparzaamheidstraat 1, Oostende
Kappellestraat 65, Oostende
Ad. Buylstraat 33, Oostende
Alf. Pieterslaan 9, Oostende
Th. Van Loostraat 26, Oostende
Koninginnelaan 39, Oostende
Langestraat 95, Oostende
Voorhavenlaan 179, Oostende
Stuiverstraat 422, Oostende
Duijnenstraat 302, Bredene
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene
P. Elisabethlaan 72, Bredene
Vosseslag 123, De Haan

AAN DE OOSTKUST:

Verstraete
Alg. Lektuur
Vanderveen A.
Verstappen
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge
Knokkestraat 118, Heist
Vlamingstraat 22, Heist
St. Antoniusstraat 45, Heist
Stationsplein 2, Knokke-Heist

AAN DE WESTKUST:

Vermote
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort
Pyliserlaan 25, Koksijde

VRIJWILLIGE HARINGSTOP

Niettegenstaande de Belgische haringvissers nog verder op haring mogen gaan vissen op het gedeelte van het voorlopig contingent dat voor 1984 werd vastgelegd, zijn in de loop van verleden week alle spannen gestopt, op het koppel N.708 - N.709 na.

Het is inderdaad zo, dat zelfs voor de meest halsstarrige en meest hoopvolle haringvisser, de resultaten in de laatste weken zo bedroevend waren, dat men er liefst het bijltje bij neerlegde. Anderzijds zijn de resultaten op de rond-en platvisserij van dien aard, dat men meent in deze visserij gemakkelijker te zullen rondkomen.

Over het algemeen mag men zeggen, dat het haringseizoen 1983-1984 één van de minst goede is uit de jaren sinds de haringvisserij terug toegelaten werd, zoniet zelfs een slecht jaar. En nochtans zit er haring genoeg. Dit horen we van verscheidene zijden en de aanvoerders elders in de gemeenschapswateren duiden hierop. We zouden dan in feite moeten besluiten, dat onze vissers de haring niet gevonden hebben, ofwel dat de haring haar traditionele trek niet gevolgd heeft, ofwel ook, dat de haring geen voldoende dichte scholen gevormd heeft, eventueel als gevolg van de vele stormen. Het is verder ook het eerste jaar, dat er tussen de haring zoveel wijting gevonden werd, ook al een feit, dat er iets met de scholenvorming van de haring mis liep. Ten ware de wijting de haring gevolgd heeft om de kuiteieren weg te vreten? Zoveel veronderstellingen die er wel voor veel of voor iets kunnen tussen zitten en door de biologen uit te maken.

Wensen we de uitscheidende haringvissers nu een goede visserij op de rond- en of platvis en een aanmerkelijk beter volgend haringseizoen.

BERICHT VAN REGIE VOOR MARITIEM TRANSPORT

De Regie voor Maritiem Transport, die de Sealink zeevaartlijnen Oostende-Dover/Folkestone exploiteert, vestigt de aandacht van de reizigers voor Groot-Brittannië op het feit dat, wegens werken aan de inschepingsbrug te Folkestone, op hierna volgende data de diensten naar en vanuit Folkestone als volgt zullen afgeleid worden (afvaarten uitgedrukt in lokale tijd).

Op 3 en 17.3.1984

- 22.45 u.: het schip zal vanuit Dover Western Docks vertrekken.

Op 10.3.1984

- 22.45 u.: het schip zal vanuit Dover Western Docks vertrekken.

- 01.30 u. en 05.15 u. bij vertrek uit Oostende: de schepen zullen naar Dover Western Docks varen.

Op 4, 11 en 18.3.1984

- 01.30 u. en 05.15 u. bij vertrek uit Oostende: de schepen zullen naar Dover Western Docks varen.

De op hogergenoemde diensten aansluitende boottreinen naar of van Londen zullen op die dagen uiteraard naar Dover Western Docks afgeleid worden.

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

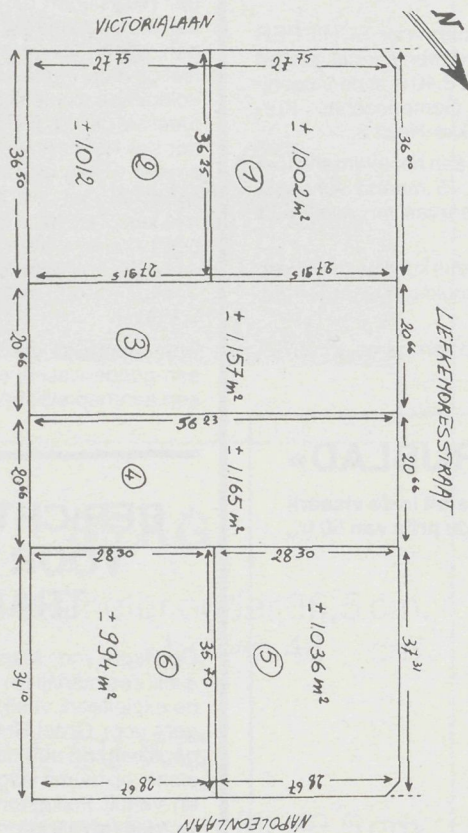
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

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

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

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

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



Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

BESTRIJDING VAN DE VERONTREINIGING VAN DE NOORDZEE

De overeenkomst inzake samenwerking bij de bestrijding van de Noordzee door olie en andere schadelijke stoffen, wordt namens de Europese Economische Gemeenschap goedgekeurd. Het handelt zich om het voorstel van de Commissie van 3/2/84 dat in datum van 15/2/84 door de Raad van Ministers goedgekeurd werd.

Alle regeringen van de E.E.G. hebben hierbij erkend, dat de verontreiniging van de zee door olie en andere schadelijke stoffen in het Noordzeegebied een bedreiging kunnen vormen voor het marine milieu en de belangen van de kuststaten. Zij zijn daarbij overtuigd, dat hiertoe actieve samenwerking en onderlinge hulpverlening tussen de Staten noodzakelijk zijn voor de bescherming van hun kusten en daarmee samenhangende belangen. Volgt verder de inhoud van de Overeenkomst bestaande uit 24 artikelen en een omschrijving van de zones.

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.



REPARATIE
MONTAGE
ONDERHOUD
SERVICE

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



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

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

Telex 28183

en dat
24 uur per dag...

VAN MENSEN, SCHEPEN EN VAN DE ZEE

ZEE (1)

De twee rotspunten, nog druipend van de storm van gisteren, geleken op strijders, nog zwetend na de kamp. De wind was afgenomen, de zee rimpelde vredig, men kon blinde klippen vermoeden waar kuiven schuim aan de oppervlakte sierlijke lijnen trokken. Uit de open zee scheen een murmelen als het gezoem van bijen op te rijzen.

Gewoonlijk verbergt de zee haar daden, ze houdt van verborgenheid. Deze onmetelijke schaduw behoudt alles voor zich. Het is heel zeldzaam dat dit mysterie haar geheim prijsgeeft. Zeker, er is iets monsterachtigs in de katastrofe, maar wie weet in welke mate?

De zee is open en heimelijk, ze onttrekt zich, ze houdt er niet van haar daden te openbaren. Ze veroorzaakt een schipbreuk en bedekt ze; de zee is schijnheilig, ze doodt, steelt, verbergt, ontkent, doet onschuldig en glimlacht. Ze brult en schuimt dan weer zachtjes.

Een orkaan gedraagt zich als een bende piraten; niets doet zozeer aan een misdadige overval denken als een schipbreuk. Wolken, donder, regen, windstoten, golven, deze gehele groep medeplichtigen hadden hun afschuwelijk werk gedaan.

Geen wild dier is te vergelijken met de zee als het het in stukken scheuren van een prooi betreft; het lijkt wel of de zee klauwen heeft. De wind bijt, het water verslindt, de golven zijn als malende kaken die tegelijk uiteenrukken en vernielen. De oceaan deelt klappen uit als een leeuw.

ZEE (2)

Onze reddingdiensten van de kust zijn gespreid over geheel de kust maar werken toch samen als dit nodig blijkt. Maandelijks worden met de boot oefeningen gehouden; om de drie maanden met het vuurpijl- en het wipper-toestel. Ook vroeger al werd aan het vervoer van het materiaal grote aandacht besteed, halfjaarlijks had in dit verband een oefening plaats die dan 's nachts moest gebeuren.

De boothuizen waren in steen gebouwd en bevatten de boot evenals de verblijven van de bemanningen, de redders. Deze wachtlokalen waren voorzien van houten britsen en van huisraad. Bij langdurig stormweer verbleven de redders steeds op de „permanentie”. Zonder een bijzondere toelating mochten de redders trouwens niet verder dan 1 kilometer wonen van het reddingstation.

Rond 1885 werden de oudere boten vervangen. De nieuwe roeiboten waren 9 meter lang, 2,80 m. breed en hadden, als inventaris en bemanning waren ingescheept, een diepgang van amper zesentwintig centimeter.

Te Oostende lag er bovendien nog een grotere boot permanent te water. Ze was tien meter lang, 2,95 m. breed en had een diepgang van 0,32. De boten werden vervoerd op stalen wagens, met houten wielen, welke voortgetrokken werden door paarden. Het was nog de eeuw van het paard als trekkracht. Pas later zou de „Latil” in gebruik genomen worden. Het te water rijden van de boten werd gedaan door de bemanning. Velen onder ons zullen zich nog de jaarlijkse wedstrijden herinneren op het „grote strand” waarbij de redders van de verschillende stations het tegen mekaar opnamen. Een spektakulaire bedoening was dat steeds, waar wij als kleine jongens hoog naar opkeken. Er kwam daar immers veel mankracht aan te pas. Een reddingboot woog ongeveer 2.500 kg. en werd alleen maar door de redders gemanipuleerd.

Het personeel van de reddingdienst bestond uit vast en los personeel. Het vast personeel, benoemd bij het ministerieel besluit, ontving benevens de voorziene toelagen, voor oefening, redding en wachtlopen, een jaarlijkse wedde. Het toevallige of los personeel kreeg slechts een toelage voor werkelijke dienst. Zij werden door de plaatselijke verantwoordelijke van de reddingdienst in dienst genomen.

Kwamen er niet genoeg kandidaten-redders opdagen uit het zeemansmid-den, dan kon beroep worden gedaan op andere personen zoals douaniers bijvoorbeeld. Zij moesten evenwel aan de nodige voorwaarden voldoen en dan door oefeningen de onontbeerlijke bekwaamheid verwerven.

In ieder station waren een of méér geneesheren aanwezig voor de versterking van eerste hulp en voor de verpleging van schipbreukelingen. Bovendien werd aan de redders onderricht gegeven voor de eerste hulp bij ongevallen. Het personeel was verplicht dit onderricht te volgen.

ZEEMAN

Gilliat was een natuurmens, Mess Lethierry was dat ook maar hij had soms een bijzondere smaak. Hij was kieskeurig op het gebied van vrouwenhanden. In zijn jeugd, toen hij nog een kind was, tussen scheepsjongen en matroos, had hij de baljuw genaamd, De Suffren eens horen uitroepen „Wat een aardig meisje maar wat een verduiveld grote rode handen!”.

Een opmerking van een admiraal is altijd een bevel; meer dan een orakel, zeg maar een wet. De uitroep van de admiraal had Lethierry gevoelig gemaakt en hij verlangde kleine, blanke handjes. Zijn eigen hand, een koolschop in de kleur van mahoniehout, was een knots om hartelijkheid en een nijptang om gevoeligheid uit te drukken. Een straatsteen, waarop zijn vuist terecht kwam, brak in twee. Hij was nooit getrouwd geweest; hij had het niet gewild of de ware niet gevonden! Misschien kwam het omdat deze zeeman op hertoginnehandjes had gestaan maar die vindt men niet bij de visersdochters van Potbail. Men zei echter toch dat hij in Rochefort en Charente eens zulk een vondst had gedaan bij een grisette, die zijn ideaal nabij kwam. Het was een aardig meisje met mooie handen, maar ze sprak kwaad en men moest geen ruzie met haar krijgen, want dan krabde ze; haar nagels waren keurig verzorgd, maar als het nodig was klauwden ze zonder vrees of blaam.

Die charmante nagels hadden Lethierry eerst verrukt, maar daarna veront-rust en, omdat hij vreesde op een goede dag zijn meesteres niet meer de baas te kunnen blijven, had hij besloten deze amourette niet ten overstaan van de burgemeester voort te zetten.

En andermaal had een meisje op Aurigny hem behaagd. Hij dacht aan trouwen, toen een buurman tot hem zei: „Ik maak je mijn compliment; je

(Vervolg volgende blz.)



Belgische reddingboot in actie. (Foto Ureel)

zult een goede mestwerpster aan haar hebben". Hij liet zich deze lofbetuing uitleggen. Op Aurigny bestaat een vreemde gewoonte. Men neemt koemest en werpt dit tegen de muren – er is een bepaalde manier om dat te doen – en wanneer de mest droog is valt ze naar beneden en wordt gebruikt als brandstof. Men noemt die droge mest copiaux. Niemand trouwt met een meisje dat geen goede mestwerpster is en dit talent deed Lethierry op de vlucht slaan!

Overigens had hij in liefdesaangelegenheden en dergelijke een gezonde boerenfilosofie en de wijsheid van een matroos, die altijd geboeid, maar nooit gevangen wordt en hij beroemde er zich op, dat hij zich in zijn jonge jaren gemakkelijk liet overwinnen door een cõtillon, wat men thans een crinoline noemt. Dat betekent dus niet meer of minder dan, een vrouw! Deze ruwe zeelieden van de Normandische archipel zijn geestig. Bijna allen kunnen lezen en dat doen ze dan ook. Zondags ziet men kleine scheepsjongens van acht jaar op een opgeschoten tros zitten met een boek in de hand.

Deze Normandische zielen zijn altijd sarcastisch en geestig geweest en sterk in woordspelingen.

(Ploegers van de Zee. Viktor Hugo)

ZEE (3)

In 1925 gaat de reddingdienst van onze kust een nieuw tijdperk tegemoet. Minister Anseele bestelde twee motorreddingboten en reeds in 1926 werden ze in dienst genomen. In 1932 kwam een derde reddingboot. De Franse benaming „préposé", die tot dan in gebruik was geweest voor de opzichter van de reddingdienst, verdween en werd eindelijk vervangen door de naam van „opzichter", een benaming die nu nog altijd in gebruik is. Het Bestuur van het Zeewezen, van wie deze diensten afhangen, gaf ook uitgebreide onderrichtingen uit voor de redders en de opzichters. Opzichters, patroon-redders, onderpatroon-redders, schippers en roeiers, werden degelijk voorgelicht nopens de middelen waarover ze beschikten, hoe ze deze hadden te behandelen en te verzorgen, wat er van hen verwacht werd, wanneer en hoe actie nemen, enz.

Redden is een belangrijke zaak.

In die jaren waren er reddingposten te Oostende, Zeebrugge, Knokke, Heist, Blankenberge, Nieuwpoort en De Panne. Evenals vroeger waren de posten niet begrensd zodat bij schipbreuk of stranding op een plaats, gelegen tussen twee stations, de boot van beide posten hulp moest bieden.

Kroon bv



hang- en sluitwerk voor schepen
messing en roestvrijstaal



eigen fabricage van zwaar beslag voor waterdichte deuren en luiken

Kroon bv

hoofdstraat 190 hoogezand tel. 05980-94899 telex 53732

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK noordkust

5/61 Noordzee. – Zuidelijk deel. Lichtboei.

Aanbrengen een gele spitse lichtboei «Twin», Fl(3)Y9s, op positie: 51°34,7'N – 2°25,7'E.

(Belg. krt. D11 en Lichtenlijst 1979 No 25)

(A.a.N. 83 37 31)

5/62 Aanloop Duinkerke. – Lichtboeien gewijzigd.

1. Op positie $\pm 51^{\circ}01,98'N$ — $2^{\circ}05,32'E$ de periode van de lichtboei Fl(5)Y12s wijzigen in: 20s;

2. Op $\pm 51^{\circ}07,97'N$ — $2^{\circ}30,70'E$ de lichtboei E12 wijzigen in: VQ(6) + LFI 10s.

(Belg. krtn. D11, D102 en Lichtenlijst 1979 Nos 233 en 322)

(A.a.N. 84 02 26 en Ned. B.a.Z. 106-1984)

BELGIE

5/63 (T) Nieuwpoort. – Zeewaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1984.

Gedurende de periode van 12 tot en met 23 maart 1984 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, in de kleine, midden en grote sector, als volgt:

– week van 12 tot 16 maart 1984: maandag 12, dinsdag 13, woensdag 14, donderdag 15 en vrijdag 16 maart 1984;

– week van 19 tot 23 maart 1984: maandag 19, dinsdag 20, woensdag 21, donderdag 22 en vrijdag 23 maart 1984.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort – 24.2.84)

5/64 Noordzee. – BeE Oosthinderbank. Lichtboei opgenomen.

Vorig B.a.Z.: 21/123(T)-1983 vervalt.

Positie: $51^{\circ}33'00''N$ – $2^{\circ}41'40''E$.

De gele stompe lichtboei «U Y 3» in bovenvermelde positie, uitgelegd voor zeemachtdoeleinden, werd opgenomen.

(Loodswezen Oostende – 14.2.84)

NEDERLAND

5/65 Noordzee. – Hinderbanken. Lichtboei.

Op $51^{\circ}33'48''N$ – $2^{\circ}36'30''E$ aanbrengen, ter betere verkenning van de Hinderbanken, een gele stompe lichtboei met liggend kruis «FERRY»: Fl Y 5s.

(Belg. krt. D11 en Lichtenlijst 1979 No 45)

(Ned. B.a.Z. 160-1984)

5/66 Aanloop Westerschelde. – Kaartverbetering.

Op $\pm 51^{\circ}22,8'N$ — $3^{\circ}22,6'E$ schrappen het licht (Fl. Y. 5s).

(Belg. krtn. D11, D101 en 104/11).

(Ned. B.a.Z. 113-1984)

5/67 Westerschelde. – Vlissingen. Sloehaven. Lichten gedoofd.

Schrappen de volgende lichten, op:

a. $\pm 51^{\circ}27,4'N$ — $3^{\circ}41,2'E$ (Oc 7s);

b. $\pm 51^{\circ}26,6'N$ — $3^{\circ}43,3'E$ (Oc 5s).

(Belg. krtn. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 Nos 500 en 502)

(Ned. B.a.Z. 161 - 1984)

5/68 Westerschelde. – Pas van Terneuzen. Ondiepte.

Aanbrengen op $\pm 51^{\circ}21,1'N$ — $3^{\circ}52,9'E$ een ondiepte 125 dm «St.».

(Belg. krtn. 103 en 104/10)

(Ned. B.a.Z. 146 - 1984)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ZWARE SCHADEN VOOR DE FRANSE VISSERIJ DOOR VRACHTVERVOERBLOKKADE

De wegenblokkade in Frankrijk door de Truc-kers heeft zware gevolgen gehad voor de Franse vissers, want het is ten slotte altijd bij de vissers dat het onheil toeslaat. Verleden week woensdag bleef er aldus in het Franse Bretagne terug 70 ton (1.400 bennen) vis onverkocht, terwijl dit voor beide voorgaande dagen in totaal reeds 200 ton (4 duizend bennen) was. Inderdaad kon de groothandel de markten van de verscheidene grootsteden niet bevoorraden en is het bijzonder de Parijse vismarkt „Rungis” waar het wekelijks over verscheidene honderden tonnen gaat. Te Lorient, Concarneau, Douarnenez kreeg de visser aldus het deksel op de neus, met lage prijzen en vis die moest opgevangen worden. Dit niettegenstaande verscheidene vaartuigen afgeleid werden en sommigen in het buitenland verkochten. Voor betrokken week alleen reeds, schat men dat in de Franse havens van de Atlantische Oceaan meer dan 300 ton (6 duizend bennen) vis van goede kwaliteit die normaal verkocht zouden geworden zijn, geen afnemer vonden en opgevangen werden.

Anderzijds is het duidelijk dat er ook verkoopschaden ontstonden in de afslagen van deze landen, die normaal vis naar Frankrijk uitvoeren, onder meer, alhoewel in mindere mate, eveneens in de Belgische afslagen.

Het voornaamste slachtoffer is hier terug de reder en visser, want op enerlei schadevergoeding zal niet moeten gerekend worden. Inderdaad is het aan de bron zelf, dat de slagen opgevangen moeten worden, daar de koper zorg draagt niet te veel te kopen en dan nog aan sterk verminderde prijzen. Integendeel sommigen kunnen zelfs hun stocks in hun koelruimten terug aanvullen. Bepaalde lokale producentenorganisaties in Frankrijk hebben partijen vis opgekocht om in te vriezen, maar ook hier gaat het

slechts om beperkte hoeveelheden. Anderzijds zullen de overheden wel doof blijven voor eventuele schadevergoedingen niettegenstaande dit bijzonder geval van heikracht. Het is slechts de landbouwsektor die hiervan geniet, zo bv. bij onvoorziene droogte perioden of overdadige regenval en/of overstromingen. Voor de visserijsektor, nooit van gehoord.

We vragen ons tenandere af waarom de Belgische producentenorganisatie niet sedert lang voor een eigen koelruimte heeft gezorgd in plaats van te Oostende over een nutteloos gebouw te beschikken, dat voor 80 procent is verhuurd en te Zeebrugge over een gebouw dat elke dag kan instorten met al de gevolgen van dien. Van organisatie gesproken!

FRANKRIJK

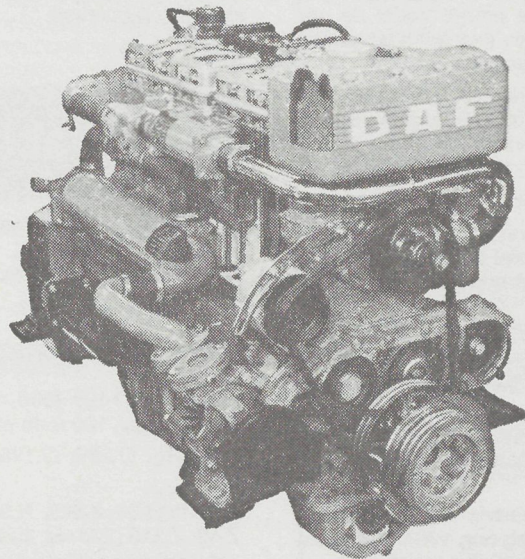
■ Voor 1984 werd voor de grote Franse visserij door de Bretoense producentenorganisatie beslist de maximum aanvoer aan koolvis op 100 ton per reis te begrenzen voor deze vaartuigen die in Franse havens aanvoeren. Wanneer men in Duitse of in Britse havens aanvoert, valt deze begrenzing weg. Honderd ton is 2 duizend ben, samen met de andere gevangen vis, zou dit een reis van maximum 14 dagen moeten kunnen renderend maken. Anderzijds verhindert men op de eigen afslagen een te grote aanvoer, die de prijs te veel zou drukken. De handel is natuurlijk niet bijzonder voor deze regeling te vinden, vooral omdat de schepen die een vangst hebben die hoger ligt, dan natuurlijk maar naar het buitenland zullen vluchten met hun vis.

VERSCHEIDENE

■ Japan en Rusland hebben hun bespreking beëindigd, die meer dan een maand duurde met als inzet de wederkerige visserijrechten van elk land in de 200-mijlszone van het ander land voor 1984. Het Japans kwotum werd bepaald op 700 duizend ton, hetzij toch 50 duizend ton minder dan in 1983. Rusland mag 640 duizend ton komen wegvissen in de Japanse wateren of 10 duizend ton min dan in 1983. Verder werd bepaald, dat de Russische schepen en vissers de Japanse haven van Onahama mogen aandoen en van de accommodaties genieten en de Japanse vissers mogen de Russische haven van Nakhodka aandoen.

■ Brazilië zal de boetes wegens illegaal vissen in de 22-mijlszone verhogen met het tienvoudige. Inderdaad bedragen deze op het huidige ogenblik maksimum 57 duizend B.fr. (1.000 dollars) en deze boete ligt niet hoog genoeg om de illegale vissers buiten de Braziliaanse visserijmieten te houden. De boete wordt thans op 10 duizend Amerikaanse dollars gebracht.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126

2630 AARTSELAAR

Tel. (03) 887.40.00 – Telex 31647

zult een goede mestwerpster aan haar hebben". Hij liet zich deze lofbetuiging uitleggen. Op Aurigny bestaat een vreemde gewoonte. Men neemt koemest en werpt dit tegen de muren – er is een bepaalde manier om dat te doen – en wanneer de mest droog is valt ze naar beneden en wordt gebruikt als brandstof. Men noemt die droge mest copiaux. Niemand trouwt met een meisje dat geen goede mestwerpster is en dit talent deed Lethierry op de vlucht slaan!

Overigens had hij in liefdesaangelegenheden en dergelijke een gezonde boerenfilosofie en de wijsheid van een matroos, die altijd geboeid, maar nooit gevangen wordt en hij beroemde er zich op, dat hij zich in zijn jonge jaren gemakkelijk liet overwinnen door een cõtillon, wat men thans een crinoline noemt. Dat betekent dus niet meer of minder dan, een vrouw! Deze ruwe zeelieden van de Normandische archipel zijn geestig. Bijna allen kunnen lezen en dat doen ze dan ook. Zondags ziet men kleine scheepjongens van acht jaar op een opgeschoten tros zitten met een boek in de hand.

Deze Normandische zielen zijn altijd sarcastisch en geestig geweest en sterk in woordspelingen.

(Ploegers van de Zee. Viktor Hugo)

ZEE (3)

In 1925 gaat de reddingdienst van onze kust een nieuw tijdperk tegemoet. Minister Anseele bestelde twee motorreddingboten en reeds in 1926 werden ze in dienst genomen. In 1932 kwam een derde reddingboot. De Franse benaming „préposé", die tot dan in gebruik was geweest voor de opzichter van de reddingdienst, verdween en werd eindelijk vervangen door de naam van „opzichter", een benaming die nu nog altijd in gebruik is. Het Bestuur van het Zeewezen, van wie deze diensten afhangen, gaf ook uitgebreide onderrichtingen uit voor de redders en de opzichters. Opzichters, patroon-redders, onderpatroon-redders, schippers en roeiers, werden degelijk voorgelicht nopens de middelen waarover ze beschikten, hoe ze deze hadden te behandelen en te verzorgen, wat er van hen verwacht werd, wanneer en hoe actie nemen, enz.

Redden is een belangrijke zaak.

In die jaren waren er reddingposten te Oostende, Zeebrugge, Knokke, Heist, Blankenberge, Nieuwpoort en De Panne. Evenals vroeger waren de posten niet begrensd zodat bij schipbreuk of stranding op een plaats, gelegen tussen twee stations, de boot van beide posten hulp moest bieden.

Kroon bv



hang- en sluitwerk voor schepen
messing en roestvrijstaal



eigen fabricage van zwaar beslag
voor waterdichte deuren en luiken

Kroon bv

hoofdstraat 190 hoogezand tel. 05980-94899 telex 53732

BERICHTEN AAN ZEEVARENDEN

FRANKRIJK noordkust

5/61 Noordzee. – Zuidelijk deel. Lichtboei.

Aanbrengen een gele spitse lichtboei «Twin», Fl(3)Y9s, op positie: 51°34,7'N – 2°25,7'E.

(Belg. krt. D11 en Lichtenlijst 1979 No 25)

(A.a.N. 83 37 31)

5/62 Aanloop Duinkerke. – Lichtboeien gewijzigd.

1. Op positie $\pm 51^{\circ}01,98'N$ — $2^{\circ}05,32'E$ de periode van de lichtboei (Fl(5)Y12s) wijzigen in: 20s;

2. Op $\pm 51^{\circ}07,97'N$ — $2^{\circ}30,70'E$ de lichtboei E12 wijzigen in: VQ(6) + LFI 10s.

(Belg. krtn. D11, D102 en Lichtenlijst 1979 Nos 233 en 322)

(A.a.N. 84 02 26 en Ned. B.a.Z. 106-1984)

BELGIE

5/63 (T) Nieuwpoort. – Zeewaartse schietoefeningen. Zie B.a.Z. 1/48, 1/49 en 1/50 - 1984.

Gedurende de periode van 12 tot en met 23 maart 1984 zullen schietoefeningen uitgevoerd worden door artillerie, in de kleine, midden en grote sector, als volgt:

– week van 12 tot 16 maart 1984: maandag 12, dinsdag 13, woensdag 14, donderdag 15 en vrijdag 16 maart 1984;

– week van 19 tot 23 maart 1984: maandag 19, dinsdag 20, woensdag 21, donderdag 22 en vrijdag 23 maart 1984.

Deze schietoefeningen worden gehouden van 09.00, plaatselijke tijd tot zonsondergang, zonder onderbreking.

(Med. A.A. Sch. Nieuwpoort – 24.2.84)

5/64 Noordzee. – BeE Oosthinderbank. Lichtboei opgenomen.

Vorig B.a.Z.: 21/123(T)-1983 vervalst.

Positie: $51^{\circ}33'00''N$ – $2^{\circ}41'40''E$.

De gele stompe lichtboei «U Y 3» in bovenvermelde positie, uitgelegd voor zeemachtdoeleinden, werd opgenomen.

(Loodswezen Oostende – 14.2.84)

NEDERLAND

5/65 Noordzee. – Hinderbanken. Lichtboei.

Op $51^{\circ}33'48''N$ – $2^{\circ}36'30''E$ aanbrengen, ter betere verkenning van de Hinderbanken, een gele stompe lichtboei met liggend kruis «FERRY»: Fl Y 5s.

(Belg. krt. D11 en Lichtenlijst 1979 No 45)

(Ned. B.a.Z. 160-1984)

5/66 Aanloop Westerschelde. – Kaartverbetering.

Op $\pm 51^{\circ}22,8'N$ — $3^{\circ}22,6'E$ schrappen het licht (Fl. Y. 5s).

(Belg. krtn. D11, D101 en 104/11).

(Ned. B.a.Z. 113-1984)

5/67 Westerschelde. – Vlissingen. Sloehaven. Lichten gedoofd.

Schrappen de volgende lichten, op:

a. $\pm 51^{\circ}27,4'N$ — $3^{\circ}41,2'E$ (Oc 7s);

b. $\pm 51^{\circ}26,6'N$ — $3^{\circ}43,3'E$ (Oc 5s).

(Belg. krtn. 103 en 104/10 en Lichtenlijst 1979 Nos 500 en 502)

(Ned. B.a.Z. 161 - 1984)

5/68 Westerschelde. – Pas van Terneuzen. Ondiepte.

Aanbrengen op $\pm 51^{\circ}21,1'N$ — $3^{\circ}52,9'E$ een ondiepte 125 dm «St.».

(Belg. krtn. 103 en 104/10)

(Ned. B.a.Z. 146 - 1984)

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

ZWARE SCHADEN VOOR DE FRANSE VISSERIJ DOOR VRACHTVERVOERBLOKKADE

De wegeblokkade in Frankrijk door de Trucers heeft zware gevolgen gehad voor de Franse vissers, want het is ten slotte altijd bij de vissers dat het onheil toeslaat. Verleden week woensdag bleef er aldus in het Franse Bretagne terug 70 ton (1.400 bennen) vis onverkocht, terwijl dit voor beide voorgaande dagen in totaal reeds 200 ton (4 duizend bennen) was. Inderdaad kon de groothandel de markten van de verscheidene grootsteden niet bevoorraden en is het bijzonder de Parijse vismarkt „Rungis” waar het wekelijks over verscheidene honderden tonnen gaat. Te Lorient, Concarneau, Douarnenez kreeg de visser aldus het deksel op de neus, met lage prijzen en vis die moest opgevangen worden. Dit niettegenstaande verscheidene vaartuigen afgeleid werden en sommigen in het buitenland verkochten. Voor betrokken week alleen reeds, schat men dat in de Franse havens van de Atlantische Oceaan meer dan 300 ton (6 duizend bennen) vis van goede kwaliteit die normaal verkocht zouden geworden zijn, geen afnemer vonden en opgevangen werden.

Anderzijds is het duidelijk dat er ook verkoopschaden ontstonden in de afslagen van deze landen, die normaal vis naar Frankrijk uitvoeren, onder meer, alhoewel in mindere mate, eveneens in de Belgische afslagen.

Het voornaamste slachtoffer is hier terug de reder en visser, want op enerlei schadevergoeding zal niet moeten gerekend worden. Inderdaad is het aan de bron zelf, dat de slagen opgevangen moeten worden, daar de koper zorg draagt niet te veel te kopen en dan nog aan sterk verminderde prijzen. Integendeel sommigen kunnen zelfs hun stocks in hun koelruimten terug aanvullen. Bepaalde lokale producentenorganisaties in Frankrijk hebben partijen vis opgekocht om in te vriezen, maar ook hier gaat het

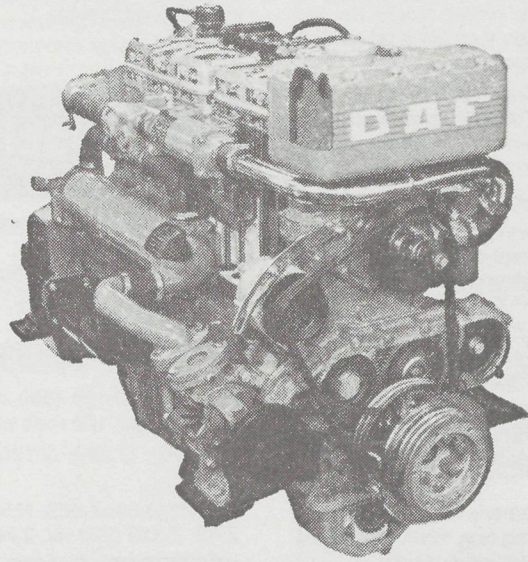
slechts om beperkte hoeveelheden. Anderzijds zullen de overheden wel doof blijven voor eventuele schadevergoedingen niettegenstaande dit bijzonder geval van heikracht. Het is slechts de landbouwsektor die hiervan geniet, zo bv. bij onvoorziene droogte perioden of overdadige regenval en/of overstromingen. Voor de visserijsektor, nooit van gehoord.

We vragen ons tenandere af waarom de Belgische producentenorganisatie niet sedert lang voor een eigen koelruimte heeft gezorgd in plaats van te Oostende over een nutteloos gebouw te beschikken, dat voor 80 procent is verhuurd en te Zeebrugge over een gebouw dat elke dag kan instorten met al de gevolgen vanden. Van organisatie gesproken!

FRANKRIJK

■ Voor 1984 werd voor de grote Franse visserij door de Bretoense producentenorganisatie beslist de maximum aanvoer aan koolvis op 100 ton per reis te begrenzen voor deze vaartuigen die in Franse havens aanvoeren. Wanneer men in Duitse of in Britse havens aanvoert, valt deze begrenzing weg. Honderd ton is 2 duizend ben, samen met de andere gevangen vis, zou dit een reis van maximum 14 dagen moeten kunnen renderend maken. Anderzijds verhindert men op de eigen afslagen een te grote aanvoer, die de prijs te veel zou drukken. De handel is natuurlijk niet bijzonder voor deze regeling te vinden, vooral omdat de schepen die een vangst hebben die hoger ligt, dan natuurlijk maar naar het buitenland zullen vluchten met hun vis.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

VERSCHEIDENE

■ Japan en Rusland hebben hun bespreking beëindigd, die meer dan een maand duurde met als inzet de wederkerige visserijrechten van elk land in de 200-mijlszone van het ander land voor 1984. Het Japans kwotum werd bepaald op 700 duizend ton, hetzij toch 50 duizend ton minder dan in 1983. Rusland mag 640 duizend ton komen wegvissen in de Japanse wateren of 10 duizend ton min dan in 1983. Verder werd bepaald, dat de Russische schepen en vissers de Japanse haven van Onahama mogen aandoen en van de accommodaties genieten en de Japanse vissers mogen de Russische haven van Nakhodka aandoen.

■ Brazilië zal de boetes wegens illegaal vissen in de 22-mijlszone verhogen met het tienvoudige. Inderdaad bedragen deze op het huidig ogenblik maksimum 57 duizend B.fr. (1.000 dollars) en deze boete ligt niet hoog genoeg om de illegale vissers buiten de Braziliaanse visserijlijmieten te houden. De boete wordt thans op 10 duizend Amerikaanse dollars gebracht.

Antwerpsesteenweg, 126

2630 AARTSELAAR

Tel. (03) 887.40.00 - Telex 31647

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een bijna gevulde vismijn op maandag en dan op de andere dagen een paar schepen aan de afslag. Meer vis van het kanaal dan de voorgaande weken en ook twee IJslanders op de maandagmarkt. Deze zorgden vooral voor schelvis. Ruim 1200 bennen op een totale aanvoer van rond de 1800 bennen. Kabeljauw, koolvis en rode zeebaars waren de andere IJslandse soorten. Schelvis was vanzelfsprekend niet duur en kreeg prijzen tussen 34 en 45 fr. Gelukkig bleken de grenzen naar Frankrijk niet meer gesloten zodat toch een gedeelte van de aanvoer die kant uit kon. Kabeljauw kreeg rond de 60 fr. van IJsland, tot 88 fr. van de West. De gulsorteringen varieerden voor de Westvangst tussen 2200 en 3400 fr. Ook enkele ruime partijen wijting waarvoor tussen 29 en 36 fr. betaald werd. Kleine wijting viel terug naar het minimumpeil, 990 fr. de ben.

Weinig platvis op de markt, de prijs lag dan ook stukken hoger dan verleden week met de grote soorten zelfs tot bij de 60 fr.

Roggen waren goedkoop. Grote rog kreeg maandag rond de 70 fr. maar zakte dinsdag naar 50 fr. Ook de andere sorteringen kregen dinsdag duidelijk lagere prijzen zodat de opbrengst van de O.229, die toch even boven het miljoen bleef, niet was zoals verwacht.

Deze week is het haringseizoen '83-'84 dan toch beëindigd. De N.708/709 zorgde voor de laatste haring van het seizoen. Ze losten maandag nog een 40 bennen waarvoor 1300 fr. betaald werd.

De garnaalvisserij had weinig om het lijf. Enkele schepen brengen nog wat aan. De hoge prijs maakt toch nog wat goed, er werd tussen 190 en 280 fr. de ben betaald.

Tongprijzen waren weer erg wisselvallig. Waar maandag de middensoorten rond de 300 fr. noteerden, viel deze prijs dinsdag met ruim 50 fr. terug. De kleine soorten blijven prijzaster en noteerden tussen 220 en 240 fr. Grote tongen en lappen werden verkocht tussen 260 en 270 fr. het kilo.

De kleinste sortering staartvis noteerde rond de 140 fr. maandag, dinsdag nog 120 fr. De grote en middensortering bleken prijzaster.

VRIJDAG 24 FEBRUARI 1984

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.35	10	260	—	690.002

MAANDAG 27 FEBRUARI 1984

IJSLAND				
O.318	18	840	—	1.640.390
O.81	18	900	—	1.816.591
KANAAL				
O.275	16	320	400	1.024.617
O.518	15	180	1.000	1.013.320
O.114	17	250	400	930.842
Z.583	16	120	1.000	1.163.609
WEST				
O.274	11	400	—	574.809
O.285	10	440	—	694.202
N.706	9	350	—	465.210
N.45	9	330	—	680.025

DINSDAG 28 FEBRUARI 1984

KANAAL				
O.229	16	420	400	1.012.738
O.108	17	240	1.500	1.188.442

WOENSDAG 29 FEBRUARI 1984

WEST				
Z.196	14	600	2.000	1.806.291
Z.596	4	40	300	204.077
KUST				
E.202	5	200	—	497.141

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 27 februari 1984

Grote schelvis	34,00/	40,00
Mid. schelvis	32,00/	34,00
Kleine schelvis	30,00/	37,00
Kabeljauw	47,00/	63,00
Gul	45,00/	48,00
Wijting	42,00/	50,00
Schaat		
Zeebaars	56,00/	63,00
Leng (witte)	48,00/	54,00
Blauwe leng	74,00/	76,00
Schartong (Schotse schol)	41,00/	60,00
Heilbot	256,00/	285,00
Koolvis	37,00/	45,00
Hondstong (mieten)	46,00/	
Zeevolf	70,00/	
Staart		

Verwachtingen

VRIJDAG 2 MAART 1984

KANAAL: O.303 (120 vis, 2.300 tong).
WEST: GO.54 (300 vis - 1.000 tong).

MAANDAG 5 MAART 1984

IJSLAND: O.129 (600 m., t.t.z. 375 schelvis, 100 kab.-gul, 100 rode zeebaars, 25 varia).
KANAAL: O.206, O.135, O.51, Z.121, Z.183, O.118.
WEST: O.83, Z.502, N.597, N.752, N.46, Z.39, Z.48, Z.319 (220 vis, 2.200 tong).
KREEFTENPUT: Z.569, O.123.
NOORD: Z.50 (400 vis, 1.000 tong).

DINSDAG 6 MAART 1984

IJSLAND: O.216 (800 manden - vermoedelijk of vrijdag 9 maart).
KANAAL: O.33.
WEST: O.243.

WOENSDAG 7 MAART 1984

KANAAL: O.705 (vermoedelijk).

„HET VISSERIJBLAD”

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

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 23 FEBRUARI 1984

Z.53	W	1.800	420	14	1.172.798
Z.186	KN	2.000	200	13	1.366.080
					2.538.878

MAANDAG 27 FEBRUARI 1984

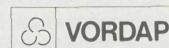
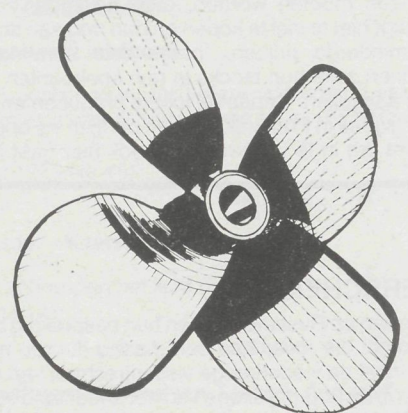
Z.418	W	200	110	10	417.380
Z.563	W	200	80	9	429.780
Z.16	W	2.500	560	15	1.855.498
Z.200	W	1.900	550	15	1.593.280
					4.295.938



VAN VOORDEN GROEP

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

**ONZE
KWALITEIT
IS UW
KRACHT**



VORDAP

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

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

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

DINSDAG 28 FEBRUARI 1984

Z.98	KN	4.500	300	19	2.595.278
Z.519	KN	1.500	220	18	1.062.575
Z.560/554	K	gul + wijting			108.600
					3.766.453

WOENSDAG 29 FEBRUARI 1984

B.42	KN	3.200	250	19	1.340.375
Z.307	KRP	—	170	11	534.355
Z.462	W	1.200	300	11	1.000.908
Z.559	KRP	—	150	11	475.175
Z.510	KRP	—	200	11	670.190
Z.89	W	800	300	5	726.210
					4.747.213

NIEUWPOORT

VRIJDAG 24 FEBRUARI 1984

VIS					
N.551		997 kg.			29.790 fr.

Slechts één kustvaartuig loste zijn vangst op de vrijdagmarkt. Tong der sortering 1 à 3 bekam 288 à 294 fr./kg en tong nr 4, nr 5 en kleine 268 à 274 fr./kg. Varia haalde 180 à 220 fr./kg en griet 170 à 180 fr./kg. De marktprijs van grote pladijs werd op 1700 à 1900 fr. de ben gesteld, van drieling- of middenslagpladijs op 2600 à 2800 fr. de ben en van visjes op 1050 à 1150 fr. de ben. Gul werd tegen 2100 à 3250 fr. de ben aangekocht, but tegen 550 à 700 fr. de ben en schar tegen 40 à 50 fr./kg. Geen enkel garnaalvaartuig kon wegens de slechte weersomstandigheden uitvaren.

MAANDAG 27 FEBRUARI 1984

VIS					
N.736		2.913 kg.			95.351 fr.
N.172		3.081 kg.			167.982 fr.
N.512		1.945 kg.			259.408 fr.
N.88		212 kg.			11.642 fr.

GARNAAL					
N.349		72 kg.			16.518 fr.

Drie Westvaartuigen en één kustvaartuig losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr 1 kreeg 268 à 274 fr./kg en tong nr 2 288 à 294 fr./kg. Bloktong of tong nr 3 bekam 328 à 334 fr./kg en fruitong of tong nr 4 288 à 294 fr./kg. Tong nr 5 haalde 260 à 270 fr./kg en kleine tong 230 à 236 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 484 à 490 fr./kg geboekt, middenslag tarbot tegen 260 à 280 fr./kg, varia tegen 180 à 220 fr./kg en griet tegen 240 à 270 fr./kg. Staartvis noteerde men aan 218 tot 213 fr./kg, tongschar aan 100 tot 170 fr./kg, rode soldaten aan 75 tot 80 fr./kg en robaard aan 60 tot 65 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1700 à 1850 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 2850 à 2950 fr. de ben en visjes tegen 1100 à 1200 fr. de ben. Voor kabeljauw werd de veilprijs op 3950 à 4400 fr. de ben gesteld en voor gul op 2250 à 3750 fr. de ben. Grote wijting kreeg 1900 à 2100 fr. de ben, kleine wijting 1050 à 1150 fr. de ben, kongel 25 à 30 fr./kg en vlaswijting 3000 à 3700 fr. de ben. Grote zandschar haalde 2100 à 2250 fr. de ben, kleine zandschar 1100 à 1250 fr. de ben en bot 500 à 750 fr. de ben. Voor moerrog werd als marktprijs 3750 à 4000 fr. de ben opgetekend, voor tilten 3500 à 3750 fr. de ben, voor scherpstaarten 3400 à 3700 fr. de ben en voor katrog 2000 à 2250 fr. de ben. Zeehond werd tegen 2250 à 2400 fr. de ben aangekocht en knorhaan tegen 1750 à 2000 fr. de ben. Garnaal werd opnieuw tegen peperdure prijs van 225 à 239 fr./kg aan de koper gebracht. Op de maandagmarkt

werd een ruime belangstelling vanwege de handelaars vastgesteld en de prijsnotering kon matig genoemd worden.

WOENSDAG 29 FEBRUARI 1984

VIS					
N.723		4.121 kg.			167.651 fr.
GARNAAL					
N.22		75 kg.			21.520 fr.
N.349		56 kg.			12.644 fr.

Op de woensdagmarkt loste enkel één Westvaartuig zijn vangst. Niettegenstaande de geringe weekaanvoer waren de prijzen ver van denderend. Er werd geen tong aangevoerd en varia kon eerder sporadisch bespeurd worden. Griet haalde 208 à 220 fr./kg, tongschar 86 à 160 fr./kg en varia 185 à 230 fr./kg. Grote pladijs kreeg 2250 à 2400 fr. de ben, middenslag- of drielingpladijs 3250 à 3500 fr. de ben en visjes 2250 à 2750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben geveild en gul tegen 2400 à 3800 fr. de ben, wijl voor de voorkleine gul 2300 à 2480 fr. de ben werd betaald. Grote wijting haalde 1650 à 2100 fr. de ben en kleine wijting 1300 à 1460 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2300 à 2450 fr. de ben neergepend en voor kleine zandschar 1850 à 2000 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3500 à 3800 fr. de ben genoteerd, tilten tegen 3300 à 3400 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3500 à 3700 fr. de ben en katrog tegen 2600 à 2800 fr. de ben. Voor zeehond werd 3000 à 3200 fr. de ben opgetekend en voor knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Twee garnaalvangsten werden tegen de dure marktprijs, variërend van 209 tot 229 fr./kg aan de man gebracht. Op de woensdagmarkt was de belangstelling der handelaars slechts matig en de geboekte prijsnoteringen konden enkel als bevredigend beschouwd worden.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
24 feb.	1		997	29.790
27 feb.	4		8.151	534.383
29 feb.	1		4.121	167.651

GARNAALANVOER

NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
27 feb.	1		72	16.518	225	239
29 feb.	2		131	34.164	209	229

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

VERKOOPREGELING IN NIEUWPOORTSE VISMIJN

Vanaf maandag 5 maart vangt de verkoop in de Stedelijke vismijn van Nieuwpoort iedere werkdag om 8 uur aan, dit volgens de uurregeling van winter- en zomerperiode.

De verkoop van garnaal op zaterdagmorgen om 9 uur blijft behouden.

GETIJDEN TE OOSTENDE

MAART

	1 donderdag	0033	406	0716	016
		1259	425	1923	037
NM	2 vrijdag	0106	425	0752	002
		1332	438	1959	023
	3 zaterdag	0137	439	0825	-008
		1402	444	2032	013
	4 zondag	0209	446	0857	-012
		1434	445	2104	009
	5 maandag	0239	447	0929	-009
		1503	442	2134	012
	6 dinsdag	0310	443	0957	000
		1533	435	2204	021
	7 woensdag	0339	436	1023	012
		1601	427	2231	035
	8 donderdag	0410	429	1050	028
		1631	416	2259	053
	9 vrijdag	0443	419	1121	048
		1705	401	2336	074
EK	10 zaterdag	0524	405		
		1750	380	1203	070
	11 zondag	0617	387	0028	094
		1853	357	1306	092
	12 maandag	0737	370	0146	107
		2031	346	1435	101
	13 dinsdag	0920	374	0322	099
		2206	363	1606	088
	14 woensdag	1044	401	0448	067
		2312	395	1721	058
	15 donderdag	1145	434	0555	024
				1818	025
	16 vrijdag	0001	427	0630	-016
		1233	460	1905	-002
VM	17 zaterdag	0046	454	0739	-045
		1319	478	1951	-017
	18 zondag	0127	474	0826	-059
		1402	486	2035	-020
	19 maandag	0209	485	0911	-059
		1444	486	2119	-013
	20 dinsdag	0253	488	0953	-043
		1525	477	2201	-002
	21 woensdag	0337	479	1033	-023
		1608	439	2241	013
	22 donderdag	0421	460	1111	004
		1648	433	2321	031

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	27 februari		28 februari		29 februari	
Lappen	261	271	261	267	258	264
Grote	270	275	261	273	260	261
3/4	290	301	950	330	265	279
Bloktongen	290	300	255	304	250	265
Vóór-kleine	263	272	241	254	230	241
Kleine	228	235	221		200	203
Slips			207		166	170

ZEEBRUGGE

Grote	271	282	273	278	264	267
Bloktongen	269	284	261	268	259	268
Fruittongen	280	290	199	269	258	269
Schone kleine	274	298	228	243	218	248
Kleine	225	250	203	208	210	215
Tout petit	199	232	181	197	199	207
Slips	188	200	150	152	169	177

NIEUWPOORT

Tong I	268	274	.....	.....	.....	.....
Tong II	288	294	.....	.....	.....	.....
Tong III	328	334	.....	.....	.....	.....
Tong IV	288	294	.....	.....	.....	.....
Tong V	260	270	.....	.....	.....	.....
Kleine tongen	230	236	.....	.....	.....	.....

PLADIJS

OOSTENDE

	27 februari		28 februari		29 februari	
Platen	58	60	56	57	29	38
lek (groot-klein) ...	54	60	39	56	25	46
Derde slag	50	53	35	55	25	46
Platjes	20	31	20	29	24	25

ZEEBRUGGE

I	34	40	42	52	25	30
II	38	48	47	49	31	33
III	37	46	38	43	37	45
IV	25	26	20	22	28	29
V .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote pladijs	34	37	.....	.....	45	48
Platjes	22	24	.....	.....	45	55
Drielingen	57	59	.....	.....	65	70

WIT-ZIJDE DOLFIJN IN OOSTENDSE AFSLAG AANGEBRACHT

Verleden week vrijdag werd door de N.3, reder Jean Verleene, die van de haringvisserij terug kwam, een wit-zijde dolfin aangevoerd. Volgens de reder werd deze vis, die tot een beschermde soort behoort, aangevoerd omdat ze reeds dood in de netten zat en omdat dit exemplaar toch op het strand zou aanspoelen om er te liggen rotten.

De betrokken dolfin werd wel in de afslag gebracht en tenslotte toch verkocht voor tentoonstellingsdoeleinden. Naar schatting woog het beest 200 kg en werd toegewezen voor 2.980 fr. Een Brusselse franstalige krant heeft hiervan weet gekregen en heeft er een, zuiver op sensatie berustend artikel over laten verschijnen. Inderdaad is de dolfin een beschermde vissoort en mag niet aangevoerd, noch verkocht worden. Dit is misschien wel ontsnapt aan de afslagers en tegenschrijvers, die soms wel gekonfronteerd worden met haringhaaien, apekallen, enz... die wel verkocht worden.

Volgens het betrokken franstalig dagblad handelde het zich over een dolfin, was deze nog niet dood, alsof zij er bij waren toen hij aangevoerd werd, en zou de dood slechts binst het vervoer naar Brussel ingetreden zijn. Aldus voorgesteld, komt het artikel veel sensatie rijker over. Ook wordt door dit blad vooropgesteld, dat dolfinenvlees een delicatesse is? Nochtans is het uit tentoonstellingsdoeleinden dat betrokken koper de vis kocht.

Volgens de reglementen van de EEG-Gemeenschap moet men echter, gevangen genomen dolfinen, bruinvissen en andere beschermde soorten terug in zee zetten. Of dit echter wel met dode beschermde vissoorten moet gebeuren, hebben we het raden naar. In elk geval mogen zij niet verkocht worden, waarbij men natuurlijk ook wel heeft bedoeld, **verkocht voor konsumptie**.

Het is alleen voor wetenschappelijke doeleinden, mits een speciale ministeriële vergunning, dat een beschermde vissoort nog mag gevangen en aangevoerd worden. Waarschijnlijk heeft de koper naderhand ook lucht gekregen van het feit, dat het om een beschermde vissoort ging, want enkele uren nadat het beest tentoongesteld was en veel bekijks kreeg, verdween de vis even plots uit het showvenster.

In feite gaat het artikel van het betrokken blad **om een storm in een glas water**, alhoewel we verwachten dat er intussen alarm zal geslagen zijn in kringen van de „Groenen” en van de dierenbescherming! Maar moest men zich beter ingelicht hebben bij het stadsbestuur, verantwoordelijk voor de verkoop van vis, dan zou men daar zoveel geen lawaai over gemaakt hebben. Of hebben die mensen misschien niets anders te doen?

In laatste instantie vernemen we dat er klacht werd ingediend door „Greenpeace” en door de vereniging ter bescherming van de zeedieren tegen het aanvoeren, verkopen, aankopen en tentoonstellen van een dolfin in de winkel van de koper. Trouwens deze vis werd op klacht van dezelfde organisatie aangeslagen en weggehaald.

We vinden zoals reeds gezegd, al deze herrie over een toevallig en onvoorzien feit, dat een visser een dode dolfin in de netten kreeg, zeer kleinzielig en zeker de herrie niet waard. We vragen ons inderdaad af of betrokken organisaties niets beter te doen hebben dan zich met dergelijke futiliteiten bezig te houden, waarbij zowel de vissers als de afslag verrast werden, vooral daar men eerst dacht te maken te hebben met een haringhaai. De betrokken vereniging zou zelfs vervolgingen eisen omdat het hier zou gaan om een vis die tot een beschermde soort behoort. Voor het doden en uitmoorden van

mensen in Libanon en in andere kleine en vuile oorlogen, heeft of hebben, zelfde verenigingen niet zoveel belangstelling. De actie van „Greenpeace” tegen het dumpen van nucleaire en scheikundige afval in zee, tegen de vervuiling van de wateren, enz... kunnen we beter begrijpen en zelfs onderschrijven, maar het geweer gaan schouderen voor een dode dolfin die in de netten gestrikt zat van een eenvoudige visser en die men, volgens betrokken organisaties en volgens de wet, terug in zee had moeten werpen, met het gevolg dat het dier er ging rotten, vinden we zeer aan de lage kant en totaal belachelijk en kleinzielig, vooral omdat er hier geen opzet mee gemoeid was en het om een zuiver toevallige samenloop van omstandigheden gaat.

Indien er werkelijk klacht bij de rechtbank ingediend wordt, zowel voor het aanbrengen, het verkopen als het aankopen en tentoonstellen van het betrokken zeedier, zijn we overtuigd dat de rechtbank dit zonder gevolg zal rangschikken, alhoewel het kan dat de opbrengst van de verkoop van de dolfin zal in beslag genomen worden. Men zou die dan gemakkelijk aan een liefdadig werk kunnen toevertrouwen.

De wit-zijde dolfin is hier in onze wateren heel zeldzaam en zelfs, volgens het Rijksstation voor de Zeevisserij nog nooit in een Belgische afslag aangevoerd. Het is nochtans geen zeldzame soort waar het dier thuis in zee hoort. Om te besluiten wijzen wij er toch op dat men best doet, wanneer een uitzonderlijke zeldzame vis aangevoerd wordt: het Rijksstation te verwittigen, dan zou ook onnodige, opgeblazen en belachelijke herrie vermeden worden zijn.

„HET VISSERIJBLAD”

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

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	27 feb.		27 feb.		28 feb.		28 feb.		29 feb.		29 feb.		27 feb.		29 feb.	
Tarbot grote	389	417	439	455	359	431	359	380	358	376	477		484	490	.....	.....
Tarbot middel	320	338	341	399	305	332	162	278	260	291	300	294	260	280	.....	.....
Tarbot klein	227	294	172	271	191	264	137	184	.....	.....	274	256	.....	.....	.....	.....
Griet groot	190	204	239	247	183	191	187	193	190	.....	272	.....	240	270	208	220
Griet middel	139	150	217	207	130	163	130	158	142	.....	226	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	121	140	169	.....	108	135	100	123	116	.....	189	159	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	92	129	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	80	114	.....	.....	82	93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	38	53	.....	.....	43	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	43	56	30	46	38	42	.....	.....	40	.....	30	27	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	76	78	.....	.....	.....	.....	.....	.....	86	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	95	98	.....	.....	58	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	75	64	65
Rog	63	66	.....	.....	50	56	.....	.....	78	.....	.....	.....	75	80	70	75
Tilten	49	53	72	.....	40	43	.....	.....	70	.....	100	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	36	44	92	94	32	36	62	75	40	64	123	.....	68	74	70	75
Halve mans	64	75	66	70	42	63	55	58	.....	.....	78	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	24	41	67	69	23	.....	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	22	26	32	34	16	.....	10	23	.....	.....	.....	.....	40	45	52	56
Kabeljauw	60	88	80	82	50	60	46	74	40	68	94	.....	79	90	80	85
Gul (groot)	62	70	67	75	.....	.....	45	61	52	60	69	.....	75	.....	76	.....
Gul (middel)	53	66	56	58	42	48	.....	.....	50	55	58	50	45	.....	48	.....
Gul (klein)	40	45	40	.....	30	38	30	34	40	.....	38	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	135	292	187	297	119	262	118	290	130	269	237	307	218	312	.....	.....
Wijting groot	27	37	57	.....	35	39	40	54	.....	.....	61	.....	38	42	33	42
Wijting klein	20	23	22	.....	20	.....	20	28	.....	.....	35	39	21	23	26	28
Schar	21	36	.....	.....	18	31	18	20	16	18	27	.....	25	45	40	58
Steenschol	28	165	63	177	21	156	17	106	23	154	76	148	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	59	66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	33	35	.....	.....	34	45	.....	.....	36	39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	21	51	46	29	17	34	15	.....	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	17	63	.....	.....	18	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	100	170	86	160
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	12	21	.....	.....	10	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	44	50	.....	.....	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	45	65	.....	.....	46	62	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	42	70	.....	.....	48	54	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	16
Rode Poon (roobaard)	31	68	.....	.....	30	61	.....	.....	10	43	.....	.....	60	65	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	33	36	.....	.....	20	21	.....	.....	10	.....	.....	.....	35	40	40	45
Rode knorhaan	54	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	22	25	.....	.....	10	.....	.....	.....	16	.....	.....	.....	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 21 februari** werd aangevoerd: 198 kisten kabeljauw, 37 kisten wijting, 3 kisten schol, 7 kisten schar, 2448 kisten haring en 8 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 40 kg:

kabeljauw één 98, kabeljauw twee 170-120, kabeljauw drie 156-124, kabeljauw vier 164-130, kabeljauw vijf 154-104, wijting drie 86-61, schar 162-70, schol vier 132-114, bot 27-26, kleine kuit 172-160, haring één 30,20-27,40, haring twee 29,00-25,40.

De besommingen waren:

UK 48 + UK 49 f 2.000; UK 128 + UK 142 f 4.400; UK 141 + UK 271 f 10.000; UK 208 f 7.200; UK 233 f 4.400; UK 234 f 3.300; VD 19 + VD 73 f 9.700; IJM 3 + IJM 27 f 6.300; verder vijf Texelaars welke te samen f 40.000 besomden.

Aan de **woensdagmarkt van 22 februari** werd aangevoerd: 189 kisten kabeljauw, 86 kisten wijting, 9 kisten schar, 474 kisten haring en 9 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 40 kg:

kabeljauw twee 152-138, kabeljauw drie 168-152, kabeljauw vier 144-132, kabeljauw vijf 144-104, schar 142-118, wijting drie 96-48, haring twee 27,30-24,60.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 13.800; KW 12 f 4.800; VD 19 + VD 73 f 9.400; IJM 3 + IJM 27 f 4.000; verder twee Texelaars die te samen f 12.000 besomden.

Aan de **donderdagmarkt van 23 februari** werd aangevoerd: 910 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 125 kisten kabeljauw; 225 kisten wijting; 131 kisten schol; 18 kisten schar; 1.210 kisten haring; 101 kisten varia.

Prijzen in gulden. Per 1 kilogram: gr. tong 18,48; grm tong 15,66; klm tong 14,35-13,50; tong 1 12,55; tong 2 10,48-10,32.

Prijzen per 40 kg.: tarbot 774-472; griet 498-281; kabeljauw een 162-140; kabeljauw twee 202-152; kabeljauw drie 180-142; kabeljauw vier 156-136; kabeljauw vijf 152-108; schol een 76; schol twee 106-104; schol drie 124-120; schol vier 120-77; wijting drie 94-46; schar 110-90; haring een 28,60-27,20; haring twee 25; haring drie 19,60; bot 26; steenbolk 70.

De besommingen waren: KW 12 f 8.800; UK 48 + UK 49 f 14.400; UK 208 f 7.100; UK 128 + UK 142 f 3.900; UK 233 f 2.100; UK 234 f 2.500; VD 19 + VD 73 f 13.800.

Aan de **vrijdagmarkt van 24 februari** werd aangevoerd: 4.160 kg. tong; 99 kisten tarbot en griet; 295 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 575 kisten wijting; 798 kisten schol; 114 kisten schar; 5.006 kisten haring; 905 kisten diversen.

Prijzen in gulden. Per 1 kilogram: gr. tong 18,49-17,07; grm tong 16,24-14,75; klm tong 14,02-12,99; tong twee 10,67-9,72; tong een 12,98-11,49; tarbot 22,50-20,25.

Per 40 kilogram: kl. kuit 214; poon 48; haai 144; bot 26; steenbolk 87; tarbot 830-422; griet 515-274; kabeljauw een 168-98; kabeljauw twee 190-108; kabeljauw drie 182-122; kabeljauw vier 162-134; kabeljauw vijf 152-88; schelvis drie 118; schol een 70-50; schol twee 96-70; schol drie 114-82; schol vier 122-51; wijting drie 57-27; schar 83-46; haring twee 25,20-22,80; tongschar 284-130; hammen met kop 304-162.

De besommingen waren: UK 48 + UK 49 f 4.900; UK 128 + UK 142 f 19.200; UK 141 + UK 271 f 16.600; UK 208 f 3.500; UK 7 f 4.700; UK 90 f 7.300; UK 234 f 1.300; UK 257 f 4.300; KW 12 f 1.800; KW 34 f 75.700; SL 9 f 13.400; VD 19 + VD 73 f 10.800; IJM 3 + IJM 27 f 11.800; verder zeven Texelaars en vier Goedereeders, totaal f 190.000.

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.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 20-02 t.e.m. 24-02-1984

Door 53 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
32.908 kg.	Tong	f 413.982,44	f 12,58
12.333 kg.	Tarbot	f 167.362,85	f 13,57
193.046 kg.	Schol	f 357.196,64	f 1,84
54.635 kg.	Kabeljauw	f 159.692,85	f 3,22
4.032 kg.	Griet	f 33.131,02	f 1,60
16.760 kg.	Schar	f 26.841,35	f 2,49
15.080 kg.	Wijting	f 14.863,89	f 0,99
307.276 kg.	Diversen	f 974.189,42	
636.070 kg.		f 2.147.264,46	

LAUWERSOOG

Vier platviskotters en vier kabelvissers zorgden op maandag 20 februari voor een aanvoer van ruim 2.100 kisten vis. Van de kabelvissers ook nu weer veel wijting met prijzen van f 0,88 voor kleine tot f 1,86 voor de grote wijting. Gestripte schol IV bleef boven de twee gulden. Schol III werd verhandeld voor f 2,47 - f 2,42 per kg. Voor schol II werd tot f 2,21 betaald en de grote schol lag 5 à 10 cent boven de minimumprijs.

Dinsdag werden er 400 kisten gesorteerd en verkocht, waarvan de helft afkomstig van een Duits span.

Voor de kabeljauw was nu iets meer vraag. Voor de torrenkul werd tot boven een rijksdaalder betaald.

Eerst vrijdag was er weer aanvoer nl. bijna 2.600 kisten in de markt geplaatst door 18 schepen.

De kleine torrenkul lag rond de f 2,30. De torrenkul begon op f 2,55 - f 2,40, maar toen de berichten binnenkwamen van opheffing van de Franse vrachtwagenblokkades liep deze soort snel op tot f 2,84 met tegen het einde van de markt weer een prijs van f 2,60. De middel en grote gullen konden tot boven de f 3,20 oplen. Het hoogste resultaat f 53.196, werd behaald door een kabelvisser. Opvallend was dat er nu in tegenstelling met voorgaande week zeer weinig wijting gevangen was. Gestripte schol IV bleef op f 2,10 staan. De overige soorten verschilden weinig met maandag.

De garnalenaanvoer werd deze week verzorgd door 18 schepen. De vangst bestond uit 2.024 kg. pellerij- en 1.049 exportgarnalen. De gemiddelde weeprijzen waren respectievelijk f 11,31 en f 12,13 per kg. Slechts twee schepen konden boven de 5.000 gulden besommen.

De weekaanvoer bestond uit 3.073 kg. garnalen en 203.860 kg. vis, hetgeen een weekomzet van f 525.000 opleverde.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 20/2 t/m 24/2.

Pelling garnalen	2.024 kg.	9,49 - 12,37 per kg.
Export garnalen	1.049 kg.	12,-- - 12,75 per kg.
Tong	1.811 kg.	8,90 - 17,23 per kg.
Schol	46.571 kg.	1,39 - 2,51 per kg.
Tarbot	1.198 kg.	9,88 - 20,71 per kg.
Griet	4,82 kg.	6,13 - 9,40 per kg.
Kabeljauw	112.011 kg.	1,56 - 3,35 per kg.
Wijting	13.806 kg.	0,86 - 2,08 per kg.
Schelvis	1.329 kg.	2,39 - 3,74 per kg.
Schar	3.170 kg.	1,39 - 2,07 per kg.
Haai	1,49 kg.	2,30 - 2,77 per kg.
Tongschar	7,38 kg.	4,20 - 5,56 per kg.
Wolf	1,94 kg.	3,42 - 5,14 per kg.
Diverse soorten zeevis	22.401 kg.	0,35 - 6,75 per kg.

„HET VISSERIJBLAD”

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

NEDERLAND

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 19 t.m. 25 februari 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	11.596	11,67
Handels Garnalen	95	11,84
Tong	7	16,08
Schol	338	3,18
Schar	629	1,87
Bot	346	0,70
Griet	8	9,56
Kabeljauw	3.792	3,36
Wijting	1.909	1,41
Steenbolk	163	1,44
Poon	33	2,80
Diversen	676	—

BRESKENS

Aanvoer over de week van 19 t.m. 25 februari 1984

Gemidd. prijs per kg.

2.598 kg. export garnalen	voor f	11,72
1.698 kg. pellerij garnalen	voor f	11,99
194 kg. bot	voor f	0,65
1.614 kg. schar	voor f	1,92
20.064 kg. schol	voor f	2,05
4.596 kg. tong	voor f	14,09
726 kg. tarbot	voor f	14,53
1.299 kg. griet	voor f	9,35
12.839 kg. kabeljauw	voor f	3,03
8.709 kg. wijting	voor f	1,24
656 kg. rog	voor f	3,22
374 kg. poon	voor f	2,14
598 kg. haai	voor f	3,66
13 kg. ham	voor f	16,28
4 kg. baars en herder	voor f	15,22
219 kg. tongschar	voor f	7,56
6 kg. inktvis	voor f	4,98
1.574 kg. bolk	voor f	0,95
5 kg. koolvis	voor f	3,99
10 kg. leng	voor f	3,72

VLISSINGEN

VRIJDAG 24 FEBRUARI 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.736	29.915	17,23
Tong gm	4.452	67.910	15,25
Tong km	4.194	55.585	13,25
Tong I	6.656	80.552	12,10
Tong II	4.393	44.055	10,03
Tarbot I	704	14.838	21,08
Tarbot II	454	8.343	18,38
Tarbot III	828	10.172	12,29
Tarbot IV	385	4.460	11,58
Tarbot afw	14	182	13,01
Griet I	1.735	18.585	10,71
Griet II	1.421	11.223	7,90
Schol 1 (G)	8.185	11.837	1,45
Schol 2 (G)	21.593	40.471	1,87

Schol 3 (G)	36.565	81.333	2,22
Schol 4 (G)	40.814	84.817	2,08
Kab 1 (G)	1.894	5.748	3,03
Kab 2 (G)	3.145	10.219	3,25
Kab 3 (G)	14.720	45.694	3,10
Kab 4 (G)	8.724	26.554	3,04
Kab 5 (G)	10.236	27.738	2,71
Kab (afw)	371	292	79
Wijt. 3 (G)	14.462	24.444	1,69
Wijt. 4 (G)	40.851	39.017	96
Schar 1	7.110	12.182	1,71
Tongschr 1	786	4.893	6,23
Tongschr II	766	3.506	4,58
Poon 1	68	141	2,08
Poon 2	1.708	2.549	1,49
Rog I	173	779	4,50
Rog II	399	1.453	3,64
Rog III	2.021	3.801	1,88
Koolv. 4 (G)	3	10	3,41
Schel. 3 (G)	86	513	5,96
Schel. 4 (G)	3	10	3,49
Bot	9.841	4.923	50
Haai + P	66	251	3,80
Haai - P	10	25	2,46
Zandhaai	59	107	1,81
Inktvis W	18	224	12,47
Inktvis ZW	43	188	4,38
Kuit/Lever	420	1.126	2,68
Steenbolk	11.885	12.184	1,03
Kreeft	4	68	17,00
Hammen	104	1.403	13,49
Paling	1	13	13,10
Diversen	21.675	74.910	3,46
Krabben	109	152	1,39
Kommeraal	3	12	4,14
St. Zuigers	27	12	44
Zonnevis	4	26	6,62
Lipvis	1	3	3,12
Krab. poot	24	144	5,99
TOTAAL	285.949	869.595	285.949

■ Ook de Nederlandse „Telegraaf“ heeft erg geblunderd, wanneer dit dagblad een paar weken terug schreef, dat in het Nederlandse Zaandam een vergiftiging optrad door het eten van mosselen. Thans blijkt het, dat, zo er al vergiftigingsverschijnselen waren, dit niet van de kant van de mosselen kwam. We mogen de Telegraaf-mosselhistorie als een uitloper van de garnalenaffaire aanzien. Als mensen onpasselijk zijn, en een paar onder hen hebben mosselen (nu zeker ook wel als ze garnaal gegeten hebben) gegeten, dan is de diagnose rond en de schuldige, zonder meer, gevonden. Het zijn de media die schuld hebben aan deze massapsychose, waarvoor zij door de producentenorganisaties ter rechtbank best ter verantwoording zou worden geroepen om een einde te zien stellen aan al die onverantwoordelijke en schadelijke artikels.

■ Door de machinefabriek Hoekman werd in Nederland weerom een meer dan 40-meter koter, bedrijfsklaar aan de eigenaars afgeleverd. Het gaat om de „KW 35“, voortbewogen door een motor op zware olie van 2.800 pk (!) en hulpmotoren respectievelijk van 265, 165 en 79 pk (!) voor de generatoren. Het vaartuig oefent de boomkorrevisserij uit en als dusdanig is het wel één der grootste. Nog maar eens zoveel Nederlandse vangstcapaciteit bij, voor terugschrompelende vangstkota. Het kan niet anders dan op een ontzuivering eindigen, die in de toekomst op drama's zal uitlopen.

Maar in Nederland zijn de vangstkota theorie. In de praktijk is er 80 t.h. grijs en zwart. In België vit onze overheid over het feit, dat er geen kg. meer mag aangevoerd dan officieel toegelaten.



De Scheveningen 108 aan de IJmuidense Trawlerkade, kort voor zijn vertrek, woensdag van vorige week, naar Amerikaans viswater. Enkele mijlen uit de kust tussen Boston en New York zal de bemanning van het schip op makreel en inktvis gaan vissen. Het betreft een experiment op initiatief van de IJmuidense reder Vrolijk, die zoals bekend met de Amerikaanse autoriteiten overeenstemming heeft bereikt over de vangst van 10.000 ton makreel, terwijl eenzelfde hoeveelheid door Nederlandse reders van Amerikaanse vissersschepen zal worden overgenomen. Op deze wijze willen de Nederlandse reders, gezien het kleiner wordende vangstquotum voor Europees viswater, de vaderlandse trawlvloot toch rendabel exploiteren. Gelijktijdig met de Scheveningen 108 vertrok vanuit de Scheveningse haven de Scheveningen 303. Beide schepen ontmoeten elkaar op de Noordzee om gezamenlijk de reis van circa tien dagen naar Amerikaans viswater te vervolgen. De vaartuigen worden in april terug verwacht, waarna zal worden bekeken in hoeverre het experiment is geslaagd.

NEDERLAND

WAAR GAAT HET HEEN MET DE BOUW?

EIGENZINNIG NEDERLAND

De Haagse nota met betrekking tot de visserij is voor niemand een geheim meer. Daarin heeft men het onder meer over het terugbrengen van de kottervisserij met een 40 à 50 duizend pk. Onze titel over het eigenzinnig Nederland in verband met de visserij, heeft dan ook betrekking op de voortdurende nieuwbouw, in Nederland, van kotters van meer dan 40 meter uitgerust met motoren van meer dan 2.000 pk tot zelfs onlangs 2.800 pk (!). Eveneens houdt onze titel verband met het nieuws, dat de rederij Jaczon binnen enkele maanden twee nieuwe schepen afgeleverd krijgt, twee trawlers van 2.000 Brt (!) die elk een stukje boven de 450 miljoen B.fr. (meer dan 25 miljoen gulden), zegge dus elk een half miljard B.fr. zullen kosten. Het zijn natuurlijk diepvriesschepen, waarvan de vangst aan boord zal ingevroren worden, voornamelijk makreel, haring en sprat. Maar ook de makreel en de haring zijn beschermde vissoorten die aan beperking en kwotering toe zijn. We vragen ons dan ook af waarom onze noorderburen, met de wetenschap dat er sinds lang niet voldoende te vissen is voor de thans reeds bezige visserijvloot, deze toch nog voortdurend uitbreiden. We herkennen hierin nog moeilijk de zo geroemde nuchterheid van de Nederlander.

Door de E.E.G. werd reeds een alternatief van het stilleggen uitgedokterd om het teveel aan vangstcapaciteit tijdelijk, of in bepaalde perioden op te vangen. Als men echter de vloot onverantwoord blijft uitbreiden, dan zal dit ten slotte nog slechts een pleister op een houten been worden.

Ook in het eigen bedrijf denkt men aan alterna-

tieven om het teveel aan vangstcapaciteit op te vangen, zoals ondermeer een nationale of een vrijwillige toepassing van een maximum boomkorlengte voor de kotters en treilers, alhoewel deze lengte in functie is van de aard van de zeebodem en van het aantal wekkers en zware kettingen dat men sleept. Er zou in deze visserijen dus een onderscheid dienen gemaakt, wat de terug te brengen boomkorlengten betreft.

Een ander alternatief, in plaats van het uit de vaart nemen van 40 tot 50 duizend pk zou onder meer het nationaal afstellen van de motorsterkte tot maximum 1.500 pk kunnen zijn. Hierdoor zouden bepaalde kotters en treilers dan vanzelf verplicht worden de boomkorlengte aan te passen in de zin van een vermindering. We hoorden zelfs in Nederland over een bevestiging van de vlootsterkte, maar daar lijkt het intussen nog altijd niet op, als we het lijstje van de nieuwe Nederlandse kotters en trawlers nagaan. Het is juist daarom dat we bovenaan dit artikel titelen: „Eigenzinnig Nederland”.

EEN OORLOG TE LAAT!

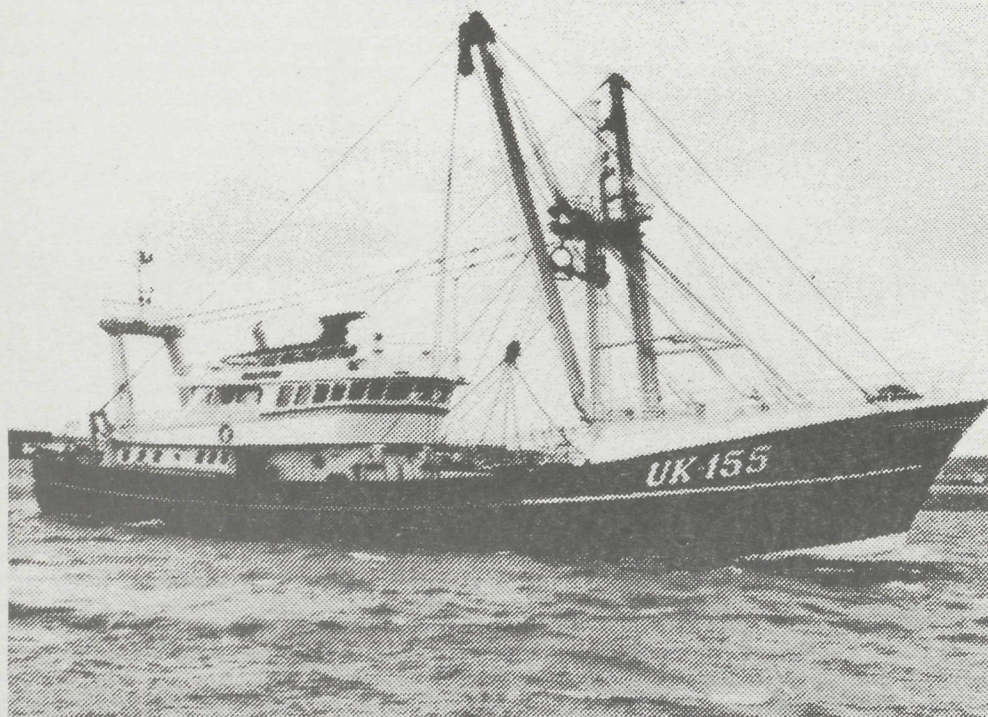
We hebben er vroeger dikwijls op gewezen dat de Belgische visserijvloot tegenover de Nederlandse een oorlog te laat komt. Dat wil zeggen dat men met ouderwetse wapens van een vorige oorlog strijdt. Te weten, heel wat bescheiden kotters en treilers met in het bijzonder heel wat minder zware motoren voor een kotter en/of treiler van dezelfde grootte. Welnu met de evolutie ter zake, vooral wat betreft de afnemende kwota, zouden we nu eerder geneigd zijn te schrijven, dat de Belgische visserij een oorlog

voorop is. Inderdaad, indien men aan boord van de Nederlandse vissersvaartuigen de motoren overweegt te gaan afstellen op een maximum capaciteit, evenals de boomkorlengten, dan komt men aardig naderbij tot hoe de Belgische vaartuigen uitgerust zijn. In functie van de ter beschikking gestelde kwota, zouden wij dan ten slotte nog toonaangevend worden. Nochtans schenkt het ons zeker geen voldoening, niettegenstaande we sinds een paar jaar wijzen op de onverantwoorde uitbreiding van de Nederlandse vangstcapaciteit, dat de tijd ons gelijk heeft gegeven. Ondertussen zit men bij onze noorderburen met de gebakken peren en heeft men verkeerd gedacht dat er, zoals al die jaren geleden, geen haantje zou kraaien over de zoveel grotere hoeveelheden vis die aangevoerd werden in de Nederlandse havens en die een eigen niet-officiële weg vonden bestempeld als zwarte, grijze of witte aanvoer.

■ En het blijft maar nieuwe konstrukties regenen in Nederland. Ook bij Haak in Zaandam is deze maand een nieuw casco te water gelaten, namelijk dit van de HD 80 „Freek en Janny”. Ook weerom een kotter van even boven de veertig meter met een motor van meer dan 2.000 pk. Als we dan ergens in Nederlandse bladen lezen, dat er onder de kotters van 30 duizend tot 50 duizend pk zullen moeten gaan stilliggen of verdwijnen wegens overvangstcapaciteit, dan moeten wij toch voorzichtig besluiten, dat men ergens in Nederland, de zin voor de realiteit verloren heeft.

■ In de Tweede Nederlandse Kamer werd de Staatssecretaris van Volksgezondheid onderzocht over bepaalde onbewezen beschuldigingen voortkomende van de Utrechtse Keuringsdienst voor Waren, waardoor het bedrijf, als gevolg van de dysenterie-garnalenaffaire veel schade berokkend werd. Het is wel altijd zo, dat men een paar maand nodig heeft vooraleer zich te realiseren dat bepaalde beschuldigingen wel eens overtrokken kunnen zijn, of totaal onbewezen. Wij zelf hebben vanaf het verschijnen van de beschuldigingen, vraagtekens geplaatst, waarbij we nochtans ook duidelijk aangaven het onderzoek niet wensen vooruit te lopen. Een zeer voorzichtige houding, vooral gezien vele voorgaanden, is altijd aangewezen.

■ De Nederlandse minister Braks schijnt niet gehaast te zijn om zich volledig achter de motie te stellen die de Tweede Nederlandse Kamer gestemd heeft om ook aan oesterkwekers, die geen lid zijn van de monopoliehoudende Vervoervereniging kansen te geven op de oester van het Grevelingenmeer. „De Vervoer” is gesticht door die oesterkwekers, die niet bij de pakken bleven zitten na de catastrofale winters van onder meer 1963 en het bedrijf, dank zij heel wat inspanningen terug leven gaven. Dit mag echter niet leiden tot een privaat clubje van voorrechten, die alle initiatieven van bekwame nieuwkomers de kop indrukken.



Een van de moderne nieuwe Nederlandse veertig meter kotters, uitgerust met een motor van 2.400 pk en twee hulpmotoren.
(Foto „Stuurboord Visserij-editie”)

Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

INTERVISSERIJ- SCHOLEN ZWEMWEDSTRIJD



De ploeg van het K.W. Ibis

Woensdag 29 februari ll. werd op initiatief van de Oud-leerlingen Bond van het K.W. IBIS voor de 8ste keer het Nationaal Zwemtoernooi Inter-visserijscholen gehouden. De Heren W. Lievens en T. De Meulenaere, opvoeders van het K.W. IBIS, zorgden zoals gewoonte voor een piekfijne en vlotte organisatie. Toch hadden ze pech toen rond de middag een bericht uit Vlissingen kwam. Daar de veerboot niet kon uitvaren wegens de dikke mist, zaten onze Nederlandse vrienden helaas vast en moesten dus noodgedwongen forfait geven. Toch werd het een echt fijne zwemnamiddag, met een ongekend succes voor de inrichters van het K.W. IBIS die niet alleen 3 gouden en 2 zilveren medailles wisten te behalen, maar bovendien voor de 1ste maal de wisselbeker „FRANS PUYSTIENS” veroverden. Ten slotte nog een speciaal woordje van dank aan het gemeentebestuur en de sportraad van Bredene, het personeel van het caféteria en het zwembad, de schooldirecties, de oudleerlingenbond van het K.W. Ibis, de tijdopnemers, de koördinator, en allen die op een of andere wijze hun steentje hebben bijgedragen tot het vlot verloop van deze sportieve manifestaties. Onze grootste dank aan alle jeugdige zwemmers voor hun talrijke opkomst en zonder dewelke ons zwemfeest niet mogelijk was. Tot volgend jaar!

Geboren in 1967 en ouder

1. NAERT Stefan 13.9 sec. (H.) 2. Moyaert Gino 14.1 sec. (PP.) 3. Saudemont Daniël 14.7 sec.

(PP.) 4. Calcoen J. Pierre (IBIS) 5. Tratsaert Ives (JB.) 6. Cordier Michel (JB.) 7. Taliere Kurt (PP.) 8. Lankriet Thierry (H.) 9. Kiekens Franky (JB.) 10. De Meulenaere Geert (H.) 11. Vanryssel Danny (JB.) 12. Vandierendonck Johnny (H.) 13. Devolder Pascal (JB.) 14. Degroote Geert (H.) 15. Blomme Luc (H.) 16. Neven Noël (H.)

Estafette reeks

8 × 25 m. (4 × crawl en 4 × schoolslag)

Inzet de wisselbeker „FRANS PUYSTIENS” ere-voorzitter van de oudleerlingenbond van het Koninklijk Werk IBIS en oud-leerling. De school die de beker 3 × naeen wint krijgt hem definitief in zijn bezit.

- | | |
|---|-------------|
| 1. KONINKLIJK WERK IBIS | 2'26.- sec. |
| 2. Vrije Visserijschool „Paster Pype”
Oostende | 2'30.4 sec. |
| 3. Rijks Visserijschool Heist | 2'31.5 sec. |
| 4. Stedelijke Visserijschool
„J. Bauwens” Oostende | 2'35.2 sec. |
| 5. Vrije Visserijschool Nieuwpoort | 2'50.- sec. |

Geboren in 1971

1. CALLENS Christiaan 16.9 (Ibis) 2. De Broe Pascal 18.1 (Ibis) 3. Lefevre Fabian 18.2 (NP.) 4. Vandewalle John (H.) 5. De Paepe Marc (Ibis) 6. Cremery Eddy (NP.) 7. Germonpre Gino (NP.) 8. Vandevelde David (H.) 9. Smagge Wim (Ibis) 10. Behiels Johan (JB.) 11. Bruynoghe

Mario (Ibis) 12 Savels Jan (Ibis) 13. Portier Fabian (NP.) 14. Depraetere Patrick (H.) 15. Soreyn Remi (H.) 16. Debusscher Geoffroy (H.) 17. Claeys Jerry (JB.) 18. Velle Danny (JB.)

Geboren in 1970

1. VANDECASTEELE Kris 14.2 (NP.) 2. Vandendriessche Geert 15.2 (Ibis) 3. Van Haecke Kurt 15.8 (H.) 4. Van Hoerlande Bart (H.) 5. Poppe Ronny (JB.) 6. Lehouck Gino (NP.) 7. Van Haecke Christophe (H.) 8. Cattrysse Mario (Ibis) 9. Campbell Robert (H.) 10. Dusoier John (Ibis) 11. Van Daele Marino (Ibis) 12. Rappe Kurt (H.) 13. Dumez Geert (H.) 14. Debruyne Patrick (Ibis) 15. Desmidt Paul (H.) 16. Boullion Ludo (H.) 17. Cattoor Geoffrey (JB) 18. Law James (Ibis) 19. Debroe Gerry (Ibis) 20. Vlietinck Tom (H.) 21. Lenaers Clint (JB.) 22. Van Parys Geert (JB.) 23. Lammens Kurt (H.) 24. Popelier Leslie (H.) 25. Kiekens Redgy (NP.) 26. Deslypere Diego (Ibis).

Vandecasteele Kris	Gouden medaille
Vandendriessche Geert	Zilver medaille
Vanhecke Kurt	Bronzen medaille

Geboren in 1969

1. VANDENBERGHE LUC 14.1 sec. (Ibis) 2. Vanbillemont Pascal 15 sec. (JB) 3. Desmit Albert 15.8 sec. (JB) 4. Vanhoorne Alain (JB) 5. Roels Franky (JB) 6. Danneels Patrick (PP) 7. Derycke Alain (Ibis) 8. Laseure Jimmy (H) 9. Andersom Remi (H) 10. Vandervorst Johan (Ibis)

(Vervolg volgende blz.)



Het team van de Stedelijke visserijschool „John Bauwens”.



De formatie van de Vrije Visserijschool „Paster Pype”.

11. Cornille Rik (H) 12. Ryckeman Glenn (PP) 13. Baert Bertrand (Ibis) 14. Devoogdt Mario (H) 15. Desmedt Rik (H) 16. Vantorre Kurt (H) 17. Taillaert Peter (H) 18. Landuyt Serge (H) 19. Vansevenant Franky (PP) 20. Vens Martin (PP) 21. Coutteau Peter (Ibis) 22. Slabbinck Kurt (H) 23. Defruyt Frederik (JB) 24. Deman Kurt (H) 25. Rappé Tom (H) 26. Vanbiervliet Mario (JB) 27. Despiegelaere Jozef (H) 28. Bens Chris (H) 29. Osaer Marc (H) 30. Baes Jan (H) 31. Devolder Johan (H) 32. Deweerdt Gino (H) 33. Dupont Anthony (JB) 34. Schepens Michel (Ibis) 35. Meyers Lorenzo (H) 36. Wyckmans Maurice (H) 37. Casier Bart (H) 38. Tange André (Ibis) 39.

Morbee Marc (H) 40. D'Hondt J. Marie (H) 41. Deconinck Pascal (Ibis) 42. Gevaert Pierre (H).

Geboren in 1968

1. VILEYN Stefaan 14.5 sec. (Ibis) 2. Rappé Pedro 14.6 dec. (H) 3. Wouters Gerard 14.9 sec. (H) 4. Floree Peter (JB) 5. Rappé Patrick (H) 6. Van Os Frank (PP) 7. Neyts Peter (H) 8. Walraeve Mario (JB) 9. Vinter Kevin (Ibis) 10. de Nys Christiaan (JB) 11. Beernaert Benoit (H) 12. Franckiewicz Johan (Ibis) 13. Hantson J. François (Ibis) 14. Deckmyn Rudy (PP) 15. Vandersteen Ronny (JB) 16. Depaep Johan (Ibis) 17. Schoutteet Peter (Ibis) 18. Deman Geert (JB)

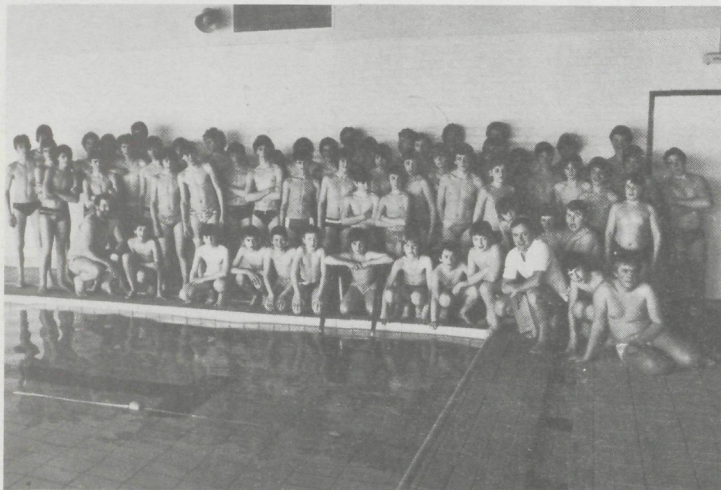
19. Vantomme J. Claude (H) 20. Verpoorter Luc (H) 21. Vlietinck Frans (H) 22. Vandevannet Georges (Ibis) 23. Vandierendonck Kris (H) 24. Neyts Geert (H) 25. Degroote Marinus (H) 26. Laurens Pascal (PP).

Geboren in 1969

GOUD - Vandenberghe Luc
ZILVER - Vanbillemont Pascal
BRONS - Desmit Albert

Geboren in 1968

GOUD - Vileyn Stefaan
ZILVER - Rappé Pedro
BRONS - Wouters Gerard



De ploeg van de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist.



De mannen van de Vrije Visserijschool te Nieuwpoort.

HET EUROPARLEMENT EN DE BESCHERMING VAN DE NOORDZEE

Een aantal Euro-parlementairen hebben de Europese Commissie gevraagd na te gaan of voor de volgende Noordzee-Conferentie een overeenkomst kan worden opgesteld voor een waterdichte bescherming. Een dergelijke overeenkomst zou rekening moeten houden met een groot aantal factoren zoals visserij, scheepvaart, olie- en gasekspliatie, ontginning van de zeebodem, landwinning en defensie.

De Noordzee wordt vooral bedreigd door de milieuvuiling door olietankers, booreilanden en het op zee lozen van gevaarlijk scheikundig en kernaafval. Alle lidstaten van de Europese Gemeenschap die aan de Noordzee grenzen, hebben de Overeenkomst van Bonn en het Marpol-verdrag ondertekend die werden opgesteld om samenwerking op het gebied van milieuvuiling aan te moedigen.

Het is nu echter zo, dat wetten en reglementen mooi klinken voor de bescherming van de zeeën en oceanen, maar men is verplicht vast te stellen, dat men er parkitsch niets aan doet om deze wetten en reglementen te zien toepassen. De lobby van de vervuilers schijnt nog altijd zeer machtig te zijn. Het zijn deze die de touwtjes van het economisch leven in handen hebben. Het storten van scheikundig- en kernaafval gaat dan ook gewoon door, al zij het illegaal of langs een achterpoortje. Thans is weer gebleken dat een Britse firma die een toelating had om afval in zee te dumpen op een verre afgelegen en diepe plaats, dit heel wat dichterbij deed, laat het ons aldus uitdrukken, dat hij het afval dumpte zodra hij om de hoek was en buiten zicht. Daar kon de firma die met dumpen belast werd, heel wat aan verdienen en nog veel overhouden na betaling van het zwijggeld.

In de toekomst zullen ook hier bewakers aan boord dienen gesteld op kosten van die vervuilers. Maar zullen ze dan ook hier zoals in voetbal geen zwakte hebben voor... het geld?

INBREKER GEVAT!

Ter opluchting der vissers en reders kan gemeld worden dat de in visserijmiddens goed bekende J.V. uit Nieuwpoort door de rijkswacht uit Nieuwpoort op zaterdag II. 25 februari werd opgeleid.

Beklaagde heeft talrijke diefstallen, aan boord der vissersvaartuigen gepleegd, bekend.

GROOT-BRITANNIË

■ Als gevolg van een kleiner vangstkwtom op de kabeljauw voor Groot-Brittannië, hadden onze overburen een vangstbeperking op deze vissoort ingesteld van 170 ben per man en per week. Een vaartuig uit het Schotse Scarborough viste in één enkel sleep van twee uur, zijn volledig weekwtom zodat de andere dagen opgelegd moest worden. Voor de schipper zijn de marinebiologen totaal mis, waar ze verklaren dat er zoveel minder vis in de Noordzee zit. Ook de vissers die verleden week grote vangsten in de afslag van het Schotse Peterhead zetten, zijn die gedachte toegedaan. Wij menen dat de vis nog al wat gerust gelaten geweest is als gevolg van het zware weder in de voorbije maanden en dat dit nu resulteert in overvloedige vangsten.

OOSTENDE-DOVER

Voor de week van 4.3 tot 10.3.84

SCHEPEN

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 4 en 10.3.84
- Dagelijks te 10.05 en te 13.50 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 00.01 u., behalve op 4.3.84
- Dagelijks te 08.30 u., behalve op 4 en 5.3.84
- Dagelijks te 18.00 u., behalve op 10.3.84
- Dagelijks te 20.30 u.
- Op 7 en 8.3.84 bijk. afv. te 12.00 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.30 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

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

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 4.3.84
- Dagelijks te 07.00, behalve op 4 en 10.3.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 4 en 5.3.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 10.3.84
- Op 7 en 8.3.84 bijk. afv. te 16.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40 en te 13.55 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35 en te 15.20 u.

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

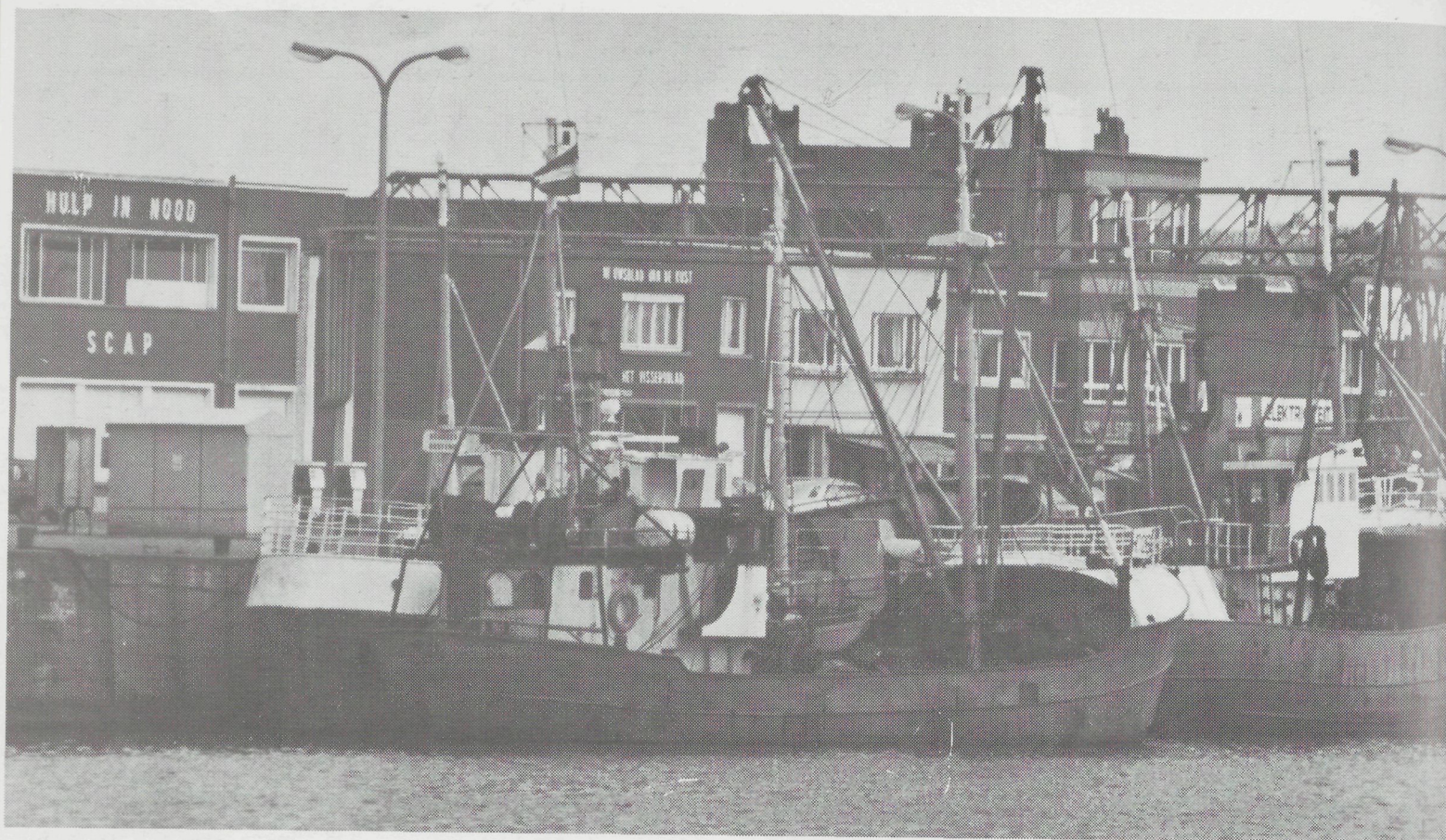
DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

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 !



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.

