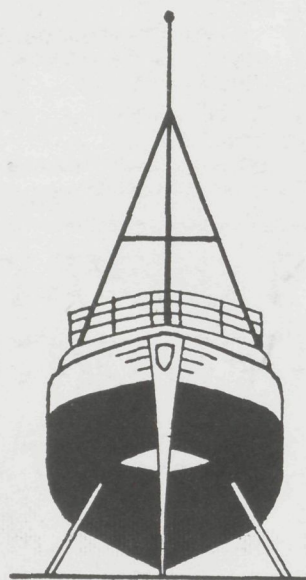

HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 6 APRIL 1984 - NR. 14

WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVERN 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 6 april 1984 – Nr. 14

IS BOMONTPLOFFING OORLOGSCHADE? TOT WIE ZICH WENDEN

Het is onze lezers bekend dat onlangs, en wel op woensdag 14 maart, toen elk zich gereed maakte om de kreeftjesnetten boven te halen, er zich plots in het net van de Z.509 een ontploffing voordeed, waardoor een waterzuil van wel 30 m hoog op ongeveer 50 à 60 meter achteraan het schip ontstond.

Dit gebeurde op 54°05'N en 02°52'E, decca positie volgens station B9 was rond 5,80 g en groen 43.00 C.

Er heerste een krachtige NO-wind van 6 en een woelige zee. De diepte was 32 vadem. Alhoewel het een zeer krachtige ontploffing was, werd er **ogenschijnlijk** geen schade aan het vaartuig berokkend, noch aan de visplanken.

Wel was het net totaal gescheurd, zodat men vermoedt hier met een dieptebom te doen te hebben, die in de netten bij het winden tot ontploffing kwam.

Onmiddellijk na de ontploffing, is alle electriciteit uitgevallen en waren alle lichten aan boord gesprongen. Een motorboot voor de verankering was door de druk afgerukt.

Gelukkig werd er voorlopig geen verder schade vastgesteld, aldus luidt het zeeverslag van de schipper, dat tevens vermeldde, dat de motorboot alsook alle lampen vervangen werden.

Alle instrumenten werden gecontroleerd, alsook de keerkoppeling en de rest van alle werkende delen van de motor werden één voor één onderzocht.

De afgebroken antenne van de radio werd door de schipper eigenaar zelf hersteld. De dieptemeter en de frigo van het visruim waren eveneens kapot, welke men niet kon herstellen, zodat hiervoor moest gewacht worden tot binnenkomst.

Een reservenet werd aangeslagen en nog een paar dagen verder gevist.

Totdaar de versie van de schipper eigenaar, die terloops mag geluk gewenst voor de wijze waarop hij zijn schip en motor zelf eerst volledig heeft onderzocht, vooraleer het bedrijf verder uit te oefenen.

IS DEZE SCHADE OORLOGSSCHADE EN DOOR V.O.Z.O.R. GEDEKT?

Ons wordt de vraag gesteld of de V.O.Z.O.R. in likvidatie nog deze schade dekt en wat er elke reder te doen staat om zich tegen dergelijke schade, die men oorlogsschade noemt, te dekken. Volgens een goed ingelichte bron, kunnen

we onze lezers medelen dat de V.O.Z.O.R. volledig gelijkwideerd werd en dat de overblijvende reserves die aan kapitaal minstens nog tachtig (?) miljoen frank bedroegen, werd gebruikt om als slooppremie te dienen voor schepen van 20 jaar en meer oud, waardoor terzeldertijd de nieuwbouw gestimuleerd werd.

Met de rest werd het redersfonds gesticht, waartoe reders in nood, zich bij zware ongevallen of vernieuwingen waarvoor door het N.M.K.N. niet tussengekomen wordt, kunnen wenden.

In het geval dat ons bezig houdt, hangt alles af van de omvang der schade en of ze door verzekering gedekt is.

Bij de coöperatieve verzekering „Hulp in Nood” zijn bij oorlogsschade door een mijn of andere oorlogsoorzaken veroorzaakt de leden gedekt, volgens de polis eigen schade.

Alleen het vistuig komt voor schadevergoeding niet in aanmerking. Totaal verlies of noodzakelijke opsleping gevolg van een mijnontploffing, zijn door de polis gedekt.

Wordt vastgesteld dat deze mijn of bomschade zijn oorzaak vindt in de ontploffing van een oefenmijn of een plaats niet als oefenveld vermeld, dan kan men zich tot het ministerie van Landsverdediging wenden van het land, waarvan de Navy deze mijn daar per vergissing gelegd heeft.

Maar dat is dan weeral een zeer delicaat geval, waarvan de oorzaak veelal zeer moeilijk te bepalen of achterhalen is.

De reders van vissersvaartuigen doen dus best zich bij hun verzekering te vergewissen of hun schip ook tegen oorlogsriscico gedekt is en in welke voorwaarden.

DE DINOSEB-GIFVATEN OP DE ZEEBODEM ONTDEKT

De Nederlandse mijnenjager „Haarlem” heeft uiteindelijk de plaats op de zeebodem ontdekt waar de nog overblijvende gifvaten zich bevinden.

Hiervoor werden onbemande kleine duikbootjes ingezet met camera-televisies aan boord. Waarschijnlijk zal het nu de Deense marine zijn, die de vaten zal bergen die op 50 meter diepte binnen bereik zouden liggen.

We mogen hier zeker wel dank zeggen aan de inzet van de Nederlandse marine en, indien het bergen slaagt, ook aan de Deense marine, die aldus de Noordzee en mede de visserij voor een grote milieuramp gespaard hebben.

Het gebied waar de gifvaten zich bevonden was reeds benaderend gekend, dank zij het bovenhalen van dertien vaten door enkele Nederlandse kotters.

Op een kleine uitzondering na, waren de betrokken vaten nog intact. Nochtans heeft de Nederlandse overheid verkozen de vis van de betrokken kotters aan te kopen en te laten vernietigen om geen enkel risico te lopen.

Na de garnalen-dysenterieaffaire, mag inderdaad niet het minste risico meer gelopen worden.

Anderzijds bevinden de vaten zich nagenoeg

drie maand op de bodem van de Noordzee en heel veel mensen waren reeds de overtuiging toegedaan, dat de vaten er zouden blijven rotten met als gevolg een enorme milieuramp in dit gebied en het terug in opspraak brengen van de vis.

Aan boord van de „Haarlem” kon men, via de televisie-kamera's van de mini-duikbootjes de opschriften van de vaten lezen, zodat men zeker is, dat het werkelijk om de over boord geslagen Dinosebvaten gaat. Voorheen werd door de Deense en Nederlandse marine, op aanwijzing van de Deense kapitein die de betrokken deklading met de gifvaten in stormweder over boord zag slaan, in een verkeerd gebied waar de ontdekking werd gedaan gezocht.

Volgens inlichtingen, vrij gegeven door de Deense marine, zal er reeds binnen enkele dagen een aanvang genomen worden met het bergen van de gifvaten, waarbij de Nederlandse mijnenveger aanwijzingen zal geven.

Hopen we intussen dat er nu werk zal gemaakt worden voor een aangepast marine-vervoerrelement, waarbij het in de toekomst verboden wordt dergelijke giftige producten als deklading te vervoeren op zee. Ook zou dit vervoer niet mogen gebeuren in blikken vaten die onmiddellijk doorroesten of die bestand zijn tegen stoten aan boord van een vrachtschip.

SCHEEPSWERVERN

LEON DEGRAEVE

ZEEBRUGGE – ☎ (050) 54.40.84

- ▶ **nieuwbouw**
- ▶ **herstellingen**
- ▶ **service**
- ▶ **mekaniek**
- ▶ **herstellen motoren**



De Z.78 «Vertrouwen», de recentste trailer die door onze werf werd afgeleverd.

Nog een nieuwe treiler voor de Zeebrugse vissersvloot Z.78 „VERTROUWEN” IN BEDRIJF GENOMEN

Wij hebben het reeds eerder geschreven ... de nieuwbouwtrend ten aanzien van de Zeebrugse vissersvloot loopt onverminderd voort. Op het eind van vorig jaar werden reeds twee nieuwe, grote bokkentreilers in bedrijf genomen - dat ware met name de Z.48 „Wodan” en de Z.185 „Emerald Star” - en pas waren de eindejaarsfeesten achter de rug of andermaal werd de vlag hoog in de top gehesen naar aanleiding van de in bedrijfname van de Z.121 „Barentssee”.

Drie nieuwe eenheden dus in amper een goede maand tijd en kijk, nog steeds gaat de nieuwbouw ongeremd verder. Op dat vlak is Zeebrugge uiteraard toonaangevend want zeg maar alle nieuwe, grote bokkentreilers die in bedrijf worden genomen, zijn bestemd voor de zeer ambitieuze vloot van de Oosthoek.

Zo ook weer tijdens het voorbije weekend toen de Zeebrugse haven andermaal druk bevolkt werd. Aanleiding hiervoor was de in bedrijfname van een nieuwe bokkentreiler van 35 meter lengte die op de Scheepswerven De Graeve werd gebouwd door reder Amedé Vantorre.

Amper twee weken eerder was het vaartuig te water gelaten maar was toen in zoverre klaar, dat de doopplechtigheid en in bedrijfname kort daarop kon gebeuren.

Zaterdag dan was het zo ver! Glanzend in de verf en rijk bevlagd, lag de nieuwe treiler, de Z.78 „Vertrouwen”, gemeerd tegen de steiger van de Scheepswerf De Graeve. Druppelgewijs schaarde zich een grote menigte rondom de steiger en ook op het dek van de treiler.

Onder deze mensen provinciegouverneur Vanneste wiens echtgenote het meterschap over de treiler had aanvaard. Naast de gouverneur secretaris-generaal Marcel Poppe van het Ministerie van Verkeerswezen, die als peter fungeerde.

Daarnaast de heer Vandewalle, hoofdinspecteur-directeur bij het Ministerie van Landbouw waaronder de visserij ressorteert; de heer R. Vancraeynest, directeur-generaal bij het Ministerie van Verkeerswezen, alsmede de heer Blomme, bestuursdirecteur-districthoofd bij hetzelfde Ministerie. Verder de heer Van Gerven, directeur bij de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid; de heer Pintelon, voorzitter van de Rederscentrale; J. Deroose, directeur van de beroepsvereniging Hand in Hand te Zeebrugge; de heer Vandezande, inspecteur bij het Ministerie van Financiën, die op een voorbeeldige manier de belangen van de visserij behartigt bij het opnemen van de scheepskredieten; en daarnaast natuurlijk ook reder Amedé Vantorre, een eerder bescheiden man, die zich wat weghield van al die drukte en scheepsbouwer De Graeve die met bulderende stem om stilte verzocht want, zo zegde Roger De Graeve „we gaan nu da nieuw schip dopen”.

Hiervoor stond dan E.H. Bacquaert in die zelf ooit nog met de visserij heeft gevaren. De eigenlijke doopplechtigheid is nog altijd een doorvoeld moment maar eenmaal die plichtpleging achter de rug, werd weer een gezellige drukte opgetekend.

Van de treiler begaf het ganse gezelschap zich naar de Zeebrugse vismijn waar een ontvangst plaats greep. Op een van de tafels stond, geschreven met lekkere toastjes, „Z.78 ANNA-VERTROUWEN-AMADE”

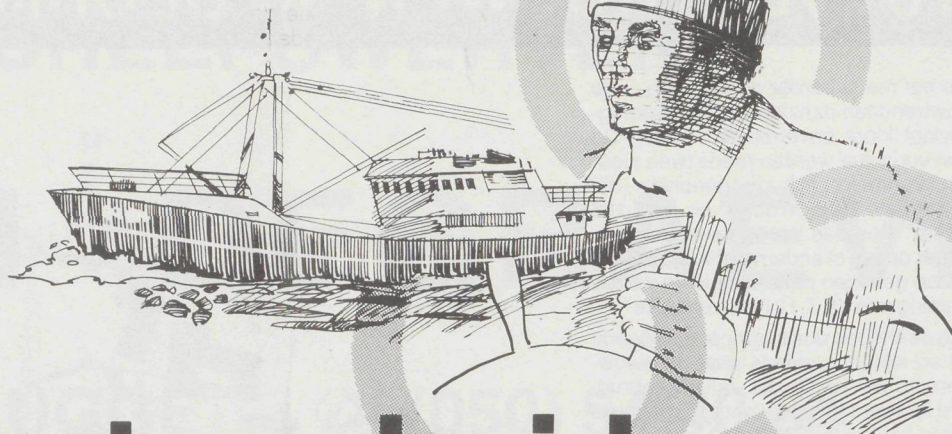
(Vervolg volgende blz.)



De kloeke treiler Z.78 „Vertrouwen”, gemeerd aan de steiger van de Scheepswerven De Graeve.



Het beeld van de doopplechtigheid door E.H. Bacquaert. Centraal in het beeld bemerken wij „Peter” Marcel Poppe en „meter” mevrouw Vanneste.



Betrouwbaarheid staat voorop..!

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

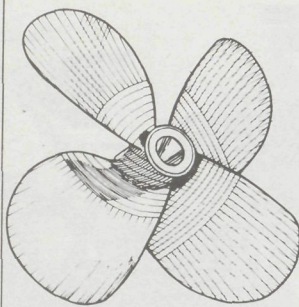
Oog en oor voor uw wensen.

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

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

Wij wensen reder Amedé Vantorre van de Z.78 „Vertrouwen” behouden vaart en goede vangsten!

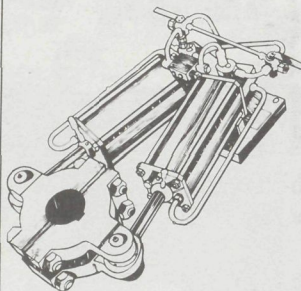
Vaste schroeven tot 4 m ø
 Mangaanbrons en
 nikkelaluminiumbrons



VORDAP

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

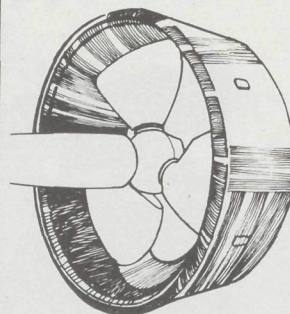
Hydraulische
 stuurmachines uitgevoerd
 in verschillende systemen.
 Roermomenten van 0.5
 ton/M t.e.m. 220 ton/M



PROMAC

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

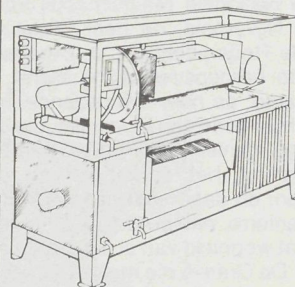
Straalbuizen en
 straalbuisroeren voor zeer
 effectieve rendements-
 verbeteringen.



HODI

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

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



PROMAC

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

Nadien greep in een spijshuis te Zeebrugge, in de avond dan, een eetmaal plaats waarop vele genodigden aanwezig waren, en waarop enkele mensen het woord voerden.

„Peter” MARCEL POPPE: „MEER DAN ANDERHALF MILJARD INVESTERING IN DE ZEEVISSERIJ”

Als eerste spreker kwam de heer Marcel Poppe aan het woord, een man die de zeevisserij door en door kent en steeds bereid is hulp te verlenen waar dat enigszins kan.

In eerste instantie bracht de heer Poppe hulde aan de reder en de bouwende werf.

De vaststelling dat het nieuwe vaartuig de naam „Vertrouwen” mee kreeg is volgens spreker een aanwijzing dat de reders inderdaad vertrouwen hebben in de toekomst van de zeevisserij.

Zeër zeker dan reder Amedé Vantorre, zo zegde de heer Poppe, want deze eenvoudige visser heeft destijds heel goed begrepen, dat er alleen maar door een verantwoorde modernisering aan de toekomst kan gebouwd worden.

Het ging dus steeds crescendo bij Amedé Vantorre; eerst met de Z. 176, nadien met de Z. 98 en nu met de Z. 78, een heel moderne treiler die beantwoordt aan de vereisten van de hedendaagse visserij, aldus de heer Poppe.

Nadien greep de heer Poppe terug naar de nieuwbouwtendenz die zich in de jongste jaren heeft gemanifesteerd. Spreker wees er op dat er sedert januari 1980 en januari van dit jaar, zegmaar in een periode van vier jaar, niet minder dan 24 nieuwe eenheden in bedrijf werden genomen en dat komt dan neer op een gemiddelde van zes nieuwe eenheden per jaar.

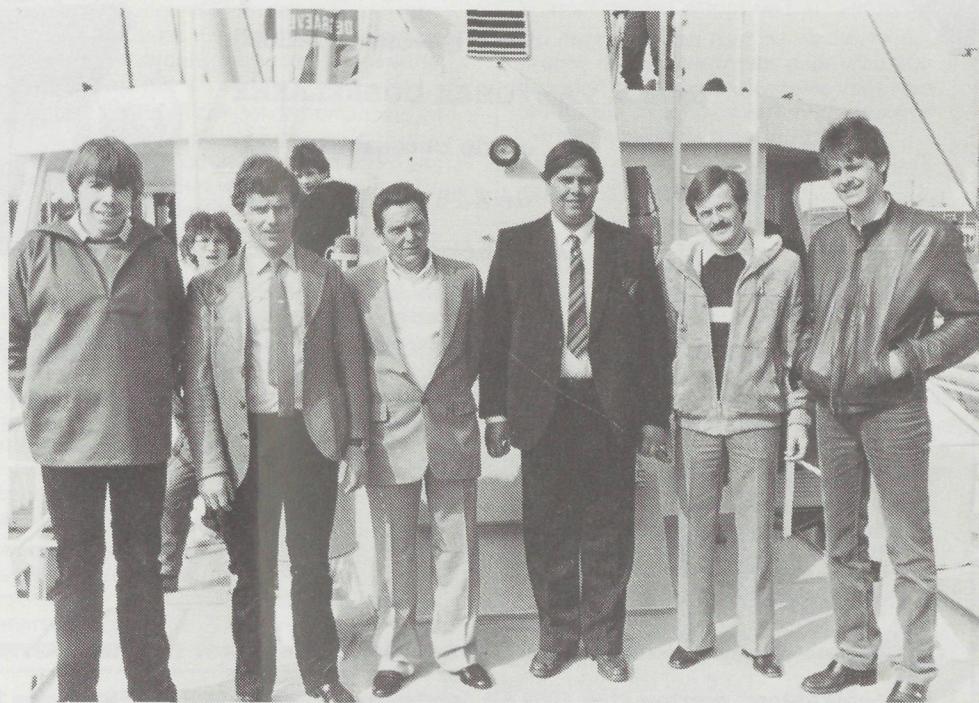
Indrukwekkend is dat maar nog imposanter als men dat omzet in geld. Het is inderdaad zo, dat die 24 eenheden gepaard gingen met een investering van 1 miljard 100 miljoen fr. en voor kleine en middelgrote ondernemingen is dat een aanzienlijk bedrag.

Trouwens, zo vervolgde de heer Poppe, hiermee is het nog niet gedaan want aan de hand

van officiële gegevens blijkt, dat er op de diverse werven nog tien orders zijn vastgelegd voor de bouw van nieuwe eenheden en dat, zo zegde de heer Poppe, betekent een bijkomende investering van ruim 500 miljoen.

Kortom, de reeds geïnvesteerde bedragen (1,1

(Vervolg volgende blz.)

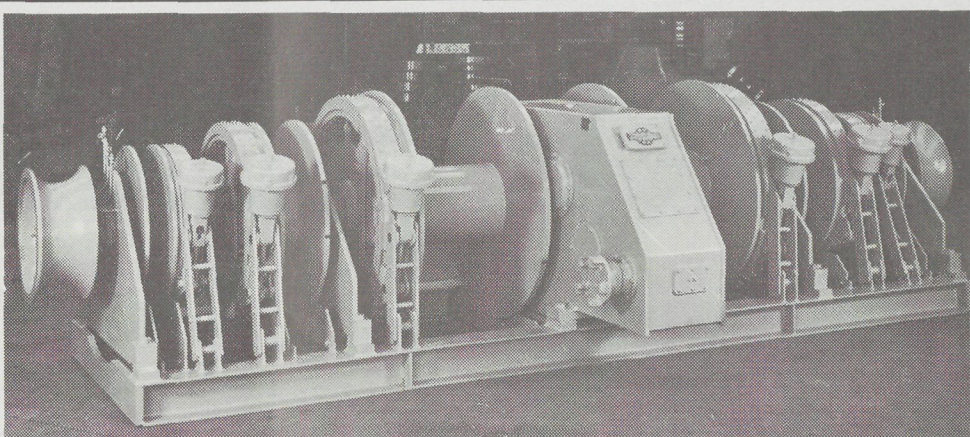


De fiere bemanning van de nieuwe eenheid met v.l.n.r. motorist Geert Geselle, matroos Freddy Cattoor, matroos Alfred Van Waes, schipper-eigenaar Amedé Vantorre en de matrozen Johan Vermote en Bart Serreyn.

BRUSSELLE MARINE LEVERDE...

Ten einde de „Vertrouwen” een optimale trekkracht te verzekeren werd in samenspraak met reder en scheepsbouwer beslist een nog krachtiger vislier aan te wenden en ditmaal met 2 hoofd- en 4 hulp-trommels van het type 3000-6 met elektrische aandrijfmotor van 180 pk.

Kenmerkend is dat ook dit type zodanig opgevat is dat zowel boom- als grond-visserij met deze lier kan bedreven worden. De bediening van de lier is handig opgevat vanaf de brug door middel van rationeel opgestelde pneumatische regelkleppen samengevoegd op een besturingspaneel dat geheel overzichtelijk van elke trommel de stand van de koppeling en de rem aanwijst: „Trommel vrij - trommel op rem - trommel ingeschakeld”.



Wanneer het inhalen geblazen is, komen de krachtigste eigenschappen van de lier tot uiting:

- Op de 1e laag wordt 35 ton gehesen aan 20 m/min. en stilstand bij 53 ton.
- Op de laatste buitenlaag wordt 13 ton gehesen bij 55 m/min en stilstand bij 20 ton.
- Op de gemiddelde laag wordt max. 30 ton ingehaald.

De elektromotor kan tot maximaal anderhalf maal het nominaal vermogen opleveren waardoor een soepele werking van de lier bij het inhalen gegarandeerd wordt met beveiliging tegen overbelasting.

De juiste koers van de „Vertrouwen” wordt verzekerd door een elektro-hydraulische stuurmachine van het type HSE.12OR, een vertrouwd Brusselle produkt dat wereldbegaamdheid verworven heeft door de betrouwbare werking. Naast de gewone krachtbesturing met behulp van een elektrisch gedreven pomp, kan zonder meer overgeschakeld worden op een handbestuurde pomp met stuurwiel, wat als noodbesturing kan gebruikt worden of voor het gemakkelijk manoeuvreren in de haven.

Een compacte elektrische ankerlier, handig opgesteld, rondt het geheel van de „BRUSSELLE” levering af.

GELUKWENSEN

**„Wij wensen rederij
p.v.b.a. VANTORRE-DOBBELAERE
en de bemanning van
de Z.78 veel succes en
een behouden vaart toe.”**



*De Z.78, van rederij p.v.b.a. VANTORRE-DOBBELAERE,
voortstuwingsinstallatie: 8 cilinder f240, 1.200 pk bij 750
omw/min.*

SWDIESEL

Stork-Werkspoor Diesel B.V.

SWDiesel-Zwolle: postbus 608, 8000 AP Zwolle, telefoon (038) 97 17 17, telex 42116 swd nl.

hoofdkantoor: postbus 4196, 1009 AD Amsterdam, telefoon (020) 52 03 911, telex 11513 swd nl.

BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

**WESTENDELAAN, 1
8450 NIEUWPOORT**

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.78 „VERTROUWEN” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De „VERTROUWEN”, derde van een nieuwe sterkere generatie, die zich onderscheidt door drie „BRUSSELLE”-produkten met opmerkelijke prestatievermogens:

- 1 Een forsige „BRUSSELLE” 6-trommel vislier met een maximale trekkracht van 30 ton, aangedreven door een 180 pk elektromotor, en gelagerd op zelfinstellende kogel- en rollagers.
Bedrijfszekere pneumatische afstandsbediening vanaf de brug van de 6 trommelremmen en friktiekoppelingen.
Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 30 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het vertrouwde type met 2 evenwijdig opgestelde drukcilinders.
Twee volledig gescheiden bedieningen: elektro-magnetische kleppengroep op elektrisch gedreven pomp met separaat rechtstreekse besturing bij middel van handbestuurde pomp in de brug.
- 3 Een elektrisch gedreven ankerlier voor ketting dia. 19 mm.

Met deze „BRUSSELLE” werktuigen is de „VERTROUWEN” in een nieuw tijdperk getreden van verfijnde vangsttechniek.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

miljard) en de komende bedragen (500 miljoen) betekenen in totaal een som van 1,6 miljard frank en zo, besloot de heer Poppe: „Als wij aannemen dat één visje, ongeacht van welke soort, gemiddeld ongeveer 16 fr. kost, betekent dat deze nieuwe eenheden samen zegmaar 100 miljoen visjes zullen moeten vangen.

De heer Poppe richtte zich nadien nog tot de meter, mevrouw Olivier Vanneste en overhandigde haar een bloemstuk, terwijl de reder en bemanning bedacht werden met een maritiem schilderij als aandenken aan deze plechtigheid. Tot slot gaf de heer Poppe nog de verzekering mee, dat de visserij in de toekomst steeds zal kunnen rekenen op de steun van enerzijds de provincie West-Vlaanderen en anderzijds de departementen van Verkeerswezen en Landbouw, wat bemoedigend blijft voor hen die nog geloven in de toekomst van onze visserij.

Totdaar de heer Poppe in zijn opgemerkte toespraak.

TOESPRAAK VAN „METER” MEVROUW VANNESTE

Nadien kwam mevrouw Vanneste, echtgenote van de gouverneur en meter van de nieuwe treiler aan het woord.

Zij bracht in de eerste plaats hulde aan reder, bemanning en scheepsbouwer van de Z.78 „Vertrouwen” en legde vooral de nadruk op de naam van het vaartuig, met name „Vertrouwen”.

Zij vergeleek de reder van het vaartuig zo'n beetje als bezorgde ouders. Ik weet, zegde mevrouw Vanneste, dat ieder moeder haar kinderen met de meeste zorg omringd en dat zij het volste vertrouwen heeft in de toekomst van die kinderen.

Zo ongeveer moet men ook de bezorgdheid zien van een reder voor zijn vaartuig. Ik heb zelf vier kinderen groot gebracht, zegde mevrouw Vanneste en ik heb steeds geloofd, voor hen dan, in de toekomst. Hetgeen ik hier vandaag probeer te verwoorden is een uitdrukking van de gevoelens die ik hier ervaar.

Vervolgens richtte zij zich tot de bemanning en legde er de nadruk op dat zij het grootste deel van het jaar zullen doorbrengen aan boord van hun nieuwe treiler. Het vergt moed en durf om de soms gevaarlijke zee te trotseren, zegde spreekster, maar ik ben er van overtuigd dat de goede geest altijd aanwezig zal zijn aan boord.

Tenslotte meende mevrouw Vanneste ook de tolk te zijn van haar man wanneer zij zegde dat het provinciebestuur steeds een grote waardeering heeft gehad t.a.v. de zeevisserij.

Weinig mensen aan de wal weten wat het eigenlijk betekent, besloot mevrouw Vanneste die zich ook nog tot de heer Poppe, de peter van de treiler richtte en hem dankte voor de genegenheid die hij, als topfunctionaris, de visserij toedraagt.

Aan de bemanning werden ballpoints, met de inscriptie van het vaartuig, en enkele boeken overhandigd als blijvend aandenken aan het meterschap over de Z.78 „Vertrouwen” van mevrouw Vanneste.

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.

DE BEMANNING

Aan boord van de kloeke Z.78 „Vertrouwen” werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper-eigenaar Amedé Vantorre; motorist Geert Gezelle en de matrozen Johan Vermote, Alfred van Waes, Freddy Cattoor en Bart Serreyn.

Op deze mensen rust nu de zware opdracht de nieuwe treiler naar rijke visgronden te loodsen en goede vangsten te lukken. Onze heilwensen vergezellen die mensen op de grote vlakke.

Aan hun reder, Amedé Vantorre, behouden vaart en rijke vangsten.

TECHNISCHE GEGEVENS

Zoals gezegd is de Z.78 „Vertrouwen” een grote stalen bokkentreiler die gebouwd werd op de Scheepswerven De Graeve en bestemd voor de visserij op de Noordzee, de Ierse Zee en het Kanaal van Bristol.

De hoofdafmetingen zijn de volgende:

- lengte over alles: 35 meter
- breedte: 8,5 m
- holte: 4,2 m

De voortstuwing geschiedt bij middel van een Stork-dieselmotor met een vermogen van 1.200 p.k. tevens is een DAF-hulpmotor ingebouwd. Aan de motor zit een keerkoppeling Reyntjes met een reductie van 3,5/1.

De firma Van Voorden uit Zaltbommel leverde de schroef welke draait in een Hodi-straalbuis die door dezelfde onderneming werd geleverd.

De koeling van de visruimen wordt verzekerd door een Promac-installatie terwijl door dezelfde firma tevens een schilferijsmachine werd geleverd.

De firma Brusselle uit Nieuwpoort stond in voor levering van de elektrische vislier en de stuurmachine terwijl de elektrische installatie werd afgewerkt door Hand in Hand. De firma INES leverde de navigatie-apparatuur, waarover we het op een andere plaats hebben.

Het visruim heeft een capaciteit van ongeveer 55 ton.

VISSERSHULDE TE OOSTENDE

De jaarlijkse herdenkingsdag en hulde aan onze vissers gaat door op Tweede Paasdag, maandag 23 april 1984 te Oostende.

Om 9.30 u. zal de Plechtige Vissersmis gezongen worden in de hoofdkerk St. Petrus en Paulus.

Om 10.30 u. vertrekt de stoet met de personaliteiten en de deelnemende maatschappijen naar het Monument van de Zeelieden, waar een bloemenhulde zal gehouden worden. De bloemtuilen en kransen kunnen vooraf afgegeven worden in „El Mar”, St. Petrus en Paulusplein 6.

N.V. INES



De Z. 78 „VERTROUWEN”

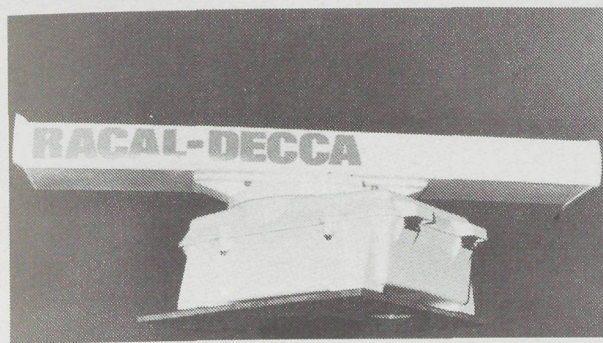
Eigendom van de Heer en Mevrouw A. VANTORRE

stelt zijn vertrouwen in de volgende navigatie-instrumenten:

- RACAL DECCA RADAR RM 1290/6.
- RACAL DECCA RADAR KLEUR RD 370 BT.
- AUTOMATISCHE PILOOT DECCA 450 geleverd met kompas.
- DIEPTEMETER SIMRAD SKIPPER KLEUR CS108.
- DIEPTEMETER SIMRAD SKIPPER 802.
- 2 X VHF DEBEG 6310.
- SSB ZENDER ONTVANGER 400 Watt.
- SSB ontvanger KENWOOD R 2000.
- DECCA NAVIGATOR MK 21.
- DECCA TRACKPLOTTER 350 T.
- 2 X SLINGERRUITEN SPEICH
- Scheepsintercom - Kleuren TV. - CB en Scanner.

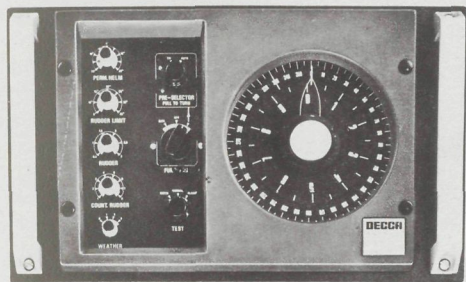
***N.V. INES wenst de bemanning van de Z.78 „Vertrouwen”
goede vangst en behouden vaart!***

N.V. INES leverde voor de Z.78 „VERTROUWEN”



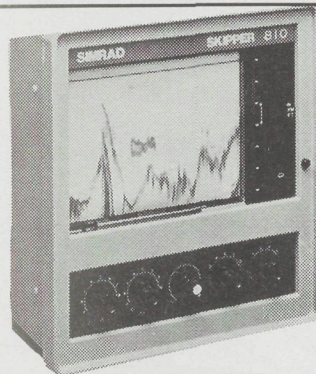
RACAL DECCA RADAR RM 1290/6

- 12 inch beeldscherm
- 25 Kwatt zendvermogen
- Storingsvrij beeld
- Bereiken vanaf 0,25 NM tot en met 64 NM
- Automatische zee/echo en regen/echo onderdrukking
- Uitgerust met rangemarker en elektronische peilstreep.



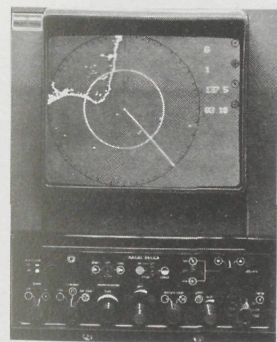
AUTO PILOT 450

- Speciaal gefabriceerd voor visserij
- Hoge kwaliteit en bedrijfszekerheid
- Wordt standaard geleverd met magnetisch kompas met certificaat
- Geschikt voor opbouw, inbouw en montage in console
- Maximale en minimale koerswijzigingen mogelijk
- Geschikt voor aansluiting op alle fabrikaten stuurmachines.



SIMRAD SKIPPER 802

- Werkend op 38,50 en 200 KHZ
- Digitale diepteaflezing zonder gebruik van papier
- Werkend op DC- en AC-spanning
- Ingebouwde bodemvergroting
- Papierbreedte \pm 25 cm.



RACAL DECCA KLEUREN RADAR RD 370BT

- 12 inch - 6 kleuren daglicht beeldscherm
- Bereiken vanaf 0,25 NM tot en met 48 NM
- Uitgerust met rangemarker - elektronische peilstreep - bewakingszone.

Voor verdere inlichtingen in verband met verkoop, verhuur en onderhoud van ons gamma navigatieapparatuur, wendt U in volle vertrouwen tot:

N.V. INES KUST

1, Wandelaarstraat, 8380 ZEEBRUGGE
☎ (050) 54.47.55 - Telex 82108
Leon BERTELS - ☎ (050) 41.32.38

17, H. Baelskaai, 8400 OOSTENDE
☎ (059) 32.34.01 - Telex 82108
Raf HOET - ☎ (050) 41.32.38

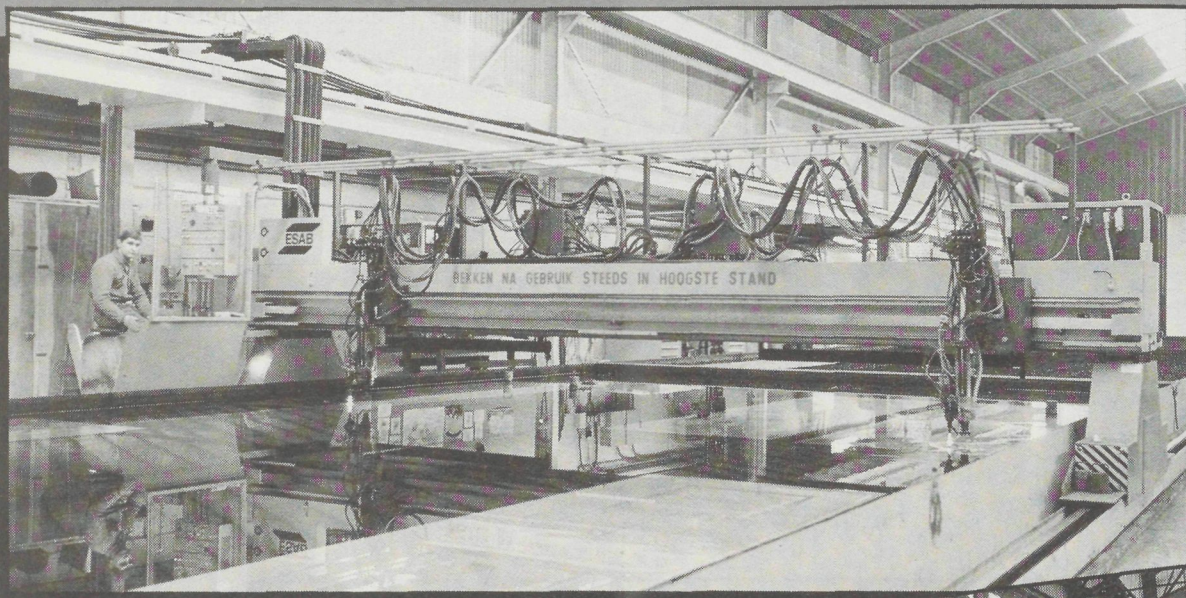
FULTON MARINE, uw partner ook in de visserijsektor.

Vele jaren ervaring in het ontwerp en de bouw van de meest diverse en gesofisticeerde zeeschepen en schepen voor de binnenvaart. Deze know-how stellen wij ook ten dienste van de visserijsektor.

Wij kunnen tegemoetkomen aan alle wensen... van eurokotters tot... de grootste hoogzeetrawlers.

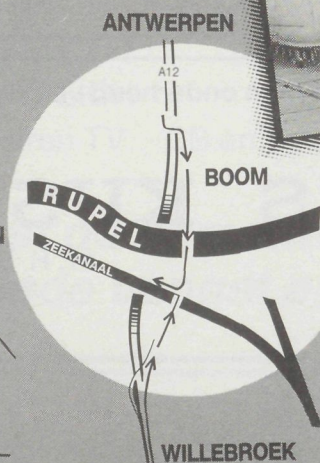
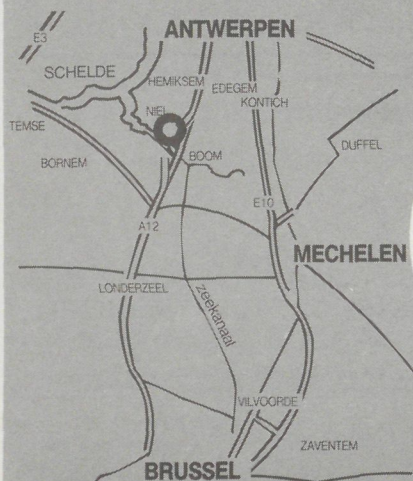
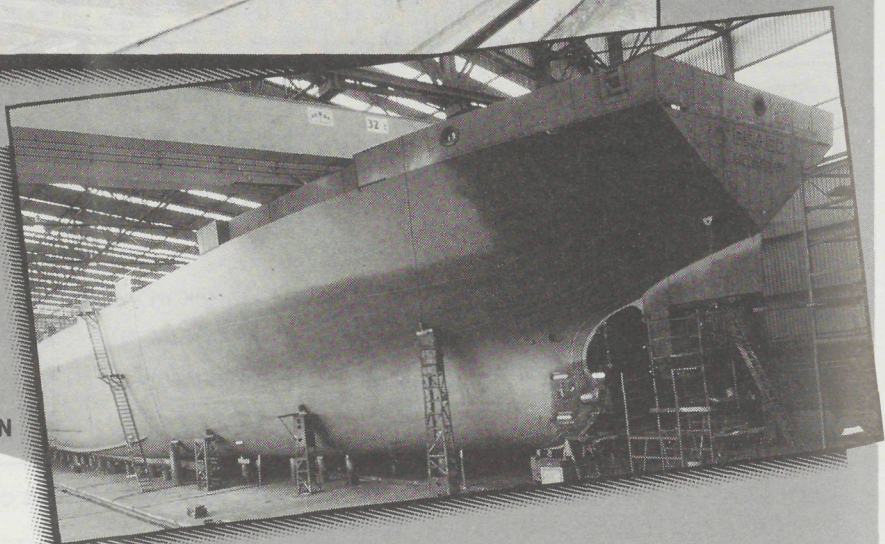
Alles in eigen huis. Vanaf het ontwerp tot de eindafwerking. Eigen computercentrum met numerisch gestuurde brandsnijmachines, geschikt voor alle staalsoorten, roestvrijstaal en aluminium.

Eigen schrijnwerkerij, mechanische werkplaats en buizenfitterij. Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats garandeert U de hoogste kwaliteit van laswerk en een perfecte afwerking van het verfsysteem.



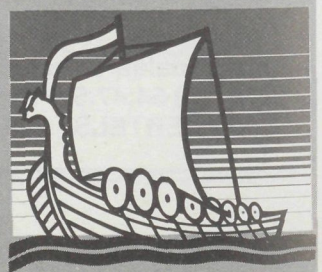
Computergestuurde, numerische brandsnijmachine. Geschikt voor alle staalsoorten.

Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats.



FULTON MARINE N.V.

Lid van de groep Pauwels Int.
B-2658 RUISBROEK/PUURS
Tel. : 03/888.23.91
Tlx : 33041 fulmar b



VAN SCHEPEN, MENSEN EN DE ZEE

REDDING (1)

Alle reddingsposten langs onze kust stonden - en staan nu nog - onder het toezicht van een „opzichter”. Tegenwoordig wordt deze functie ingenomen door cheffloods, waterschout of dienstchef bij het loodswezen. Inder-tijd had de minister van financiën ook een vinger in de pap te mengen, want hij bepaalde dat zijn „doeaniers” die getuige waren van enig zee-ongeval zonder uitstel de opzichter van de aanbelangende reddingspost moesten verwittigen! Eigenlijk zijn de tolbeambten nog met dergelijke zaken gemoeid, want zij moeten er uiteindelijk ook op letten, dat langs schipbreuk om, geen goederen het land mogen binnen geraken zonder de voorziene doeanerechten te hebben betaald...

De opzichter van een reddingspost was destijds gelast met de leiding en het bestuur van zijn station, waar hij was aangesteld. Deze verantwoordelijke werd zoveel als mogelijk was, onder het varende personeel gekozen en hij hield zich dan ook in het bijzonder bezig met het materieel en de mensen van zijn ploeg. Het was zijn taak de reddingsakties te leiden en daarmee moest dan worden vermeden dat de redders aan hun lot waren overgelaten.

Onder het gezag van de toezichter stond de „patroon-redder”, nu de schipper-van-de-reddingsdienst. Hij was verantwoordelijk voor de wacht, de orde en de netheid, het onderhoud van boot en ander materiaal. Hij werd bijgestaan door de „onderpatroon redder” - nu de kwartiermeester - die hem verving wanneer hij ziek of afwezig was. En deze aanzag het als een eer alles zorgzaam te doen.

REDDING (2)

De reddingsboot stond onder het bevel van de schipper. Van zodra hij de noodmelding kreeg, moest hij met de meeste spoed de reddingsploeg verzamelen en de reddingsactie aanvangen. Zolang de operatie duurde, zowel op zee als aan de wal, moesten de „roeiers” volledig en onmiddellijk aan zijn bevelen gehoorzamen.

De bemanning van de reddingsboot mocht uit niet meer dan 12 man bestaan. Ook nu nog worden op de kust in de verschillende reddingsstations, oefeningen gehouden. Het is duidelijk, dat zonder dergelijke regelmatige oefeningen men geen doelmatige reddingsdienst zou kunnen op de been houden. Het ordewoord van de reddingsoefening is dan ook: „het reddingspersoneel moet wel indachtig zijn hoe belangrijk zijn plichten worden en niet uit het oog verliezen, dat het wellukken van een redding afhangt van de vaardigheid waarmee hulp wordt geboden. Deze vaardigheid kan men alleen maar verwachten van moedige, vastbesloten koelbloedige en vooral welgeoeefende mannen, die gemakkelijk kunnen omgaan met volledig en goed onderhouden materiaal...”

De redders van ieder station deden maandelijks een tot twee oefeningen, dit naargelang de manschappen geoefend waren of niet. Bij iedere oefening moest de boot minstens een uur zee kiezen. In de reddingsposten, voorzien van twee boten, werden de oefeningen beurtelings met iedere boot gehouden, teneinde de waterdichtheid te kunnen nagaan.

REDDING (3)

De oefeningen met de boot gingen soms gepaard met oefeningen voor het vervoer van het reddingsmateriaal. De wagen met de boot en deze met het wiptoestel en het ander materiaal erop, werden naar een bepaald punt op de kust gereden, waar de oefening doorging. Dergelijke oefeningen werden gehouden opdat zowel het personeel als de paarden, zouden getraind zijn om in geval van ramp zonder tijdverlies noch moeilijkheden te kunnen optreden.

Ieder semester gaf de daartoe aangestelde geneesheer onderricht over de eerste zorgenverlening, wat men nu eerste-hulp-bij-ongevallen noemt. Dit onderricht werd dan meteen gevolgd door praktische oefeningen.

Zoals reeds aangehaald, bestond de reddingsploeg ook gedeeltelijk uit vrijwillige redders, die de ploeg aanvulden. Mits zij voldeden aan de aannemingsvoorwaarden, konden deze redders benoemd, redder worden ingeval er daar een openstaande plaats bestond.

De ouderen onder onze tijdgenoten zullen zich wel nog het kleurrijke spektakel herinneren op het „grote strand”. Ieder jaar werden dan wedstrijden georganiseerd tussen de verschillende reddingsstations. Al dit materiaal stond daar dan verzameld en de Oostendenaars konden de spektakulaire oefeningen meemaken die dan des te boeiender waren, naargelang de weersomstandigheden ongunstiger waren.



Ook de reddingsdiensten ondergingen grondige wijzigingen bijzonderlijk wat de uitrusting aangaat en niet in het minst de vaartuigen. Te Oostende is thans een der modernste reddingsboten gestationeerd. Het kan in de kortste tijd en onder de veiligste voorwaarden de plaats van een zeeramp bereiken om hulp te bieden (foto Ureel).

De boten waren toen aan de buitenkant in 't lichtblauw geschilderd vanaf de bovenkant tot aan de waterlijn en in 't wit vanaf deze lijn tot aan de kiel. De binnenkant was eveneens in 't wit.

De ene helft van de riemen was in 't wit, de andere helft in 't blauw geschilderd. De wagen bestemd voor de boot, was in 't vermiljoenrood, de wagen voor het wiptoestel was in 't donkerblauw geschilderd.

En de redders deden al dit schilderwerk zelf! Vraag ze het nu maar eens!

In 't bijzonder bij sterke branding kon het te water brengen van de reddingsboot een hele karwei betekenen. Van ieder boothuis leidde een bestrate helling naar het strand. Wanneer de boot niet langs het strand kon vervoerd worden, wanneer bijvoorbeeld het water te hoog stond, kon dit gebeuren langs een weg die langs de duinen liep. Deze weg was door afrit-

(Vervolg volgende blz.)

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 trawtwine - Touwwerk -
Alle soorten netten - Staaldraad - Alle visserijgereedschap

Voor de Landbouw:

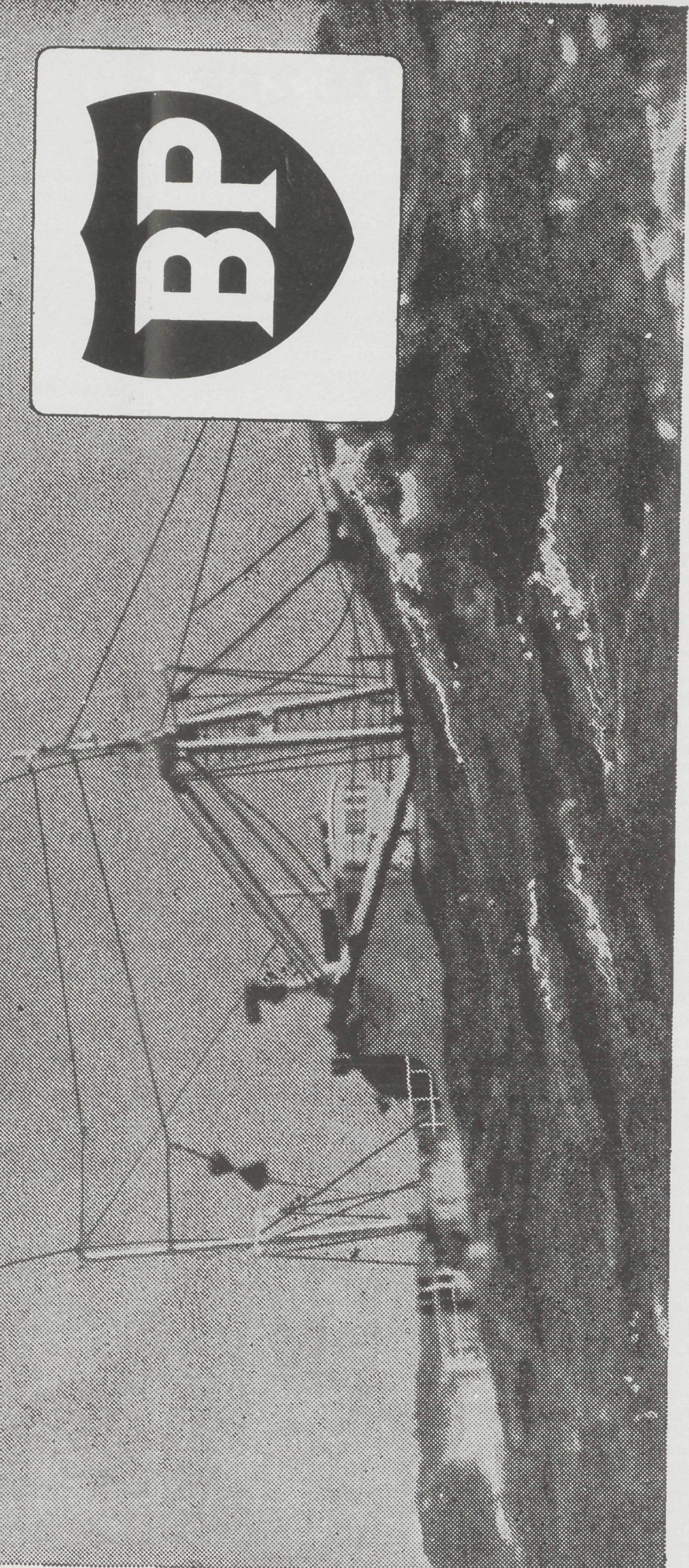
Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

Sport: Allerlei netten

**In moeilijke ogenblikken
kunt U op BP oliën vertrouwen.**



ten met het strand verbonden. Bij slecht weer moest het van wacht zijnde personeel strandlopen om de zee af te turen.

STORM (1)

Niets is zo dreigend als een verlate voor- of najaarstorm. Het aanschijn van de zee biedt een vreemd schouwspel, dat we de komst van de Oceaanwinden zouden kunnen noemen. In alle jaargetijden, maar vooral in de tijd der nachteveningen op een ogenblik, dat men er minst op bedacht is, wordt de zee plotseling eigenaardig rustig. Deze geweldige eeuwige beweging houdt op. Ze schijnt te suffen en met loomheid geslagen. Het is alsof ze vermoeid is en wil uitrusten. Alle dundoek, van visserswimpel tot oorlogsvlag, hangt slap langs de masten heen. Plotseling beginnen deze doeken zachtjes te bewegen.

Als er bewolking is, is dit het ogenblik, om de vorming van cirruswolken te verwachten, om naar het avondrood te zoeken als de zon ondergaat, om 's nachts een kring om de maan te verwachten.

Zo verstrijken enige uren, vaak enkele dagen. De loodsen richten hun kijkers hier en daarheen. De gezichten van oude zeelieden hebben een strenge uitdrukking, die blijk geeft van hun heimelijke ergernis over het wachten.

STORM (2)

Opeens hoort men een groot verward gemompel, een soort geheimzinnige dialoog in de lucht. Men ziet niets. Het uitspannel blijft onbewogen. Intussen wordt het geluid krachtiger, het verheft zich, de dialoog wordt duidelijker. Tijdens de nachteveningen komen de winden opzetten. Het is de pe-

riode van de stormen.

De zee wacht af en bewaart het stilzwijgen.

Af en toe vertoont de hemel een onaangenaam uiterlijk. Hij is vaalbleek.

Een dichte sluier houdt hem verborgen. De zeelieden kijken met bezorgdheid naar het boze uiterlijk van de wolken.

Maar het meest vrezen zij het voldane uiterlijk. Een lachende hemel tijdens de nachtevening, dat is de vriendelijke schijnende dreiging. Bij zulk een hemel vulde zich de Schreierstoren van Amsterdam met vrouwen, die de horizon afzochten.

Wanneer de voor- of najaarsstorm op zich laat wachten, is dat om meer kracht te verzamelen. Hij spaart om de vernieling te vergroten. Pas op voor die achterstand.

Wanneer het wachten te lang duurt, verraadt de zee haar ongeduld slechts door rust. Intussen komen daar uit de wereldzee, uit niet te benaderen breedten, uit de bleke horizon der eenzaamheid, uit de afgrond van hun grenzeloze vrijheid, de winden opzetten!

STORM (3)

„Up jumped the eel with his slippery tail
Shouting all hand wash decks and I'll wipe the rail!
Blow you stormy weather,
We'll all pull together,
Blow you stormy weather, blow, blow, blow,
Blow you stormy weather, bl-o-o-o-w !”

GEORGES RABAEY IS NIET MEER...

Te Oostende is op 79-jarige leeftijd de heer Georges Rabaey overleden en dat is in de zeevisserij een biezonder bekend figuur geweest. De afgestorvene werd geboren te Adinkerke op 30 november 1905; zijn vader had in de Westhoek een bloeiende brouwerij, terwijl zijn moeder de zuster was van de moeder van Lucien Decrop die toen een toeleveringsbedrijf voor netten en touwwerk had gesticht. Georges Rabaey liep eerst school aan het St. Louis-college te Brussel en legde nadien met succes het examen af van burgerlijk ingenieur aan de Universiteit van Leuven. Nadien was hij, tot in 1940, werkzaam bij Ostend Stores, waar hij de voornaamste medewerker is geweest van de heren Lucien en Charles Decrop in de vooroorlogse ontplooiing van onze zeer moderne Ostend Stores en Ropeworks instelling, die nadien meer en meer wereldvermaardheid verwierf.

Als echte Pannenaar werkte hij daar met een ambitie die eigen was aan die mensen. Georges Rabaey wilde evenwel méér en in 1942 werd hij, samen met kapitein Arsène Blondé, reder van een vissersvaartuig. De oorlogsjaren maakten de exploitatie evenwel moeilijk maar na de oorlog stichtte hij, samen met enkele vrienden, een nieuwe rederij, met name de „Rederij Zeehandel”. Als vennoten had hij ondermeer de heren Degroote, Coppé en André Brusselselle. Deze rederij liet enkele grote IJslandse treilers bouwen zoals de O.318 en de O.316 die met succes de IJslandvisserij bedreven. Geleidelijk aan echter vielen de vennoten weg en toen stichtte Georges Rabaey nog maar eens een rederij. Dat werd de „Noordvisserij” en die onderneming exploiteerde ondermeer de O.317. De moeilijkheden die rond het begin van de jaren vijftig ontstonden op het vlak van de IJslandse visserij, waardoor de exploitatie minder winstgevend werd, hebben uiteindelijk geleid tot de ontbinding



van de rederij die werd overgeheveld naar Zeebrugge. De O.317 vaart trouwens nu nog altijd voor de rederij Noordvisserij maar met andere vennoten. Ook de O.318 is tenandere nog altijd in bedrijf.

Georges Rabaey was ook medestichter en beheerder van het Verbond der Belgische Zeevisserij die kort na de oorlog werd opgericht. In de takenverdeling die daar werd doorgevoerd kreeg Georges Rabaey de opdracht vooral de problematiek van de visexport te behandelen. Toen in 1958 het Verbond der Belgische Zeevisserij vervangen werd door de Re-

derscentrale, trok Georges Rabaey zich geleidelijk aan uit de visserijmiddens terug. Sedert ongeveer een vijftiental jaren sukkelde hij ook met een minder goede gezondheid. Medio vorige week verloor hij uiteindelijk de grote strijd. Gedurende al die pijnlijke jaren, waarin hij dagelijks grote zorgen nodig had, werd hij op moedige wijze steeds bijgestaan door zijn trouwe en zeer toegewijde levensgezellin, mevrouw Madeleine Edebau, dochter van wijlen senator en schepen der stad Oostende, de heer Henri Edebau.

In alle stilte werd de afgestorvene naar eigen wens, begin deze week, in beperkte kring ten grave gedragen.

Georges Rabaey was vooral een vlot man, een man met een grote overredingskracht en een scherpe kijk op het zakenleven in de visserijmiddens. In hem verliest de visserij een van de markante figuren die vooral na de oorlog hun invloed hebben laten gelden in de visserijsector. Met hem verliezen we nog een der laatste pioniers die dank zij zijn vernuftige geest en grote werkkraft, naast de hh. Decrop, John Bauwens, en zijn zoon Raymond, de heer Vanderrol van de toenmalige rode vloot, de hr Camiel Menu en de hr Pros Vandenberghe, die mensen zijn geweest, welke de Belgische visserij in haar glorietijd heeft gekend en aan wie wij zeer veel te danken hebben gehad en nog te danken hebben, daar waar de nog in leven zijnde pioniers het kunnen bolwerken.

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

In hem verliezen wij een trouwe vriend en een der grootste pioniers welke onze Belgische visserij zo weinig gekend heeft.

De redactie

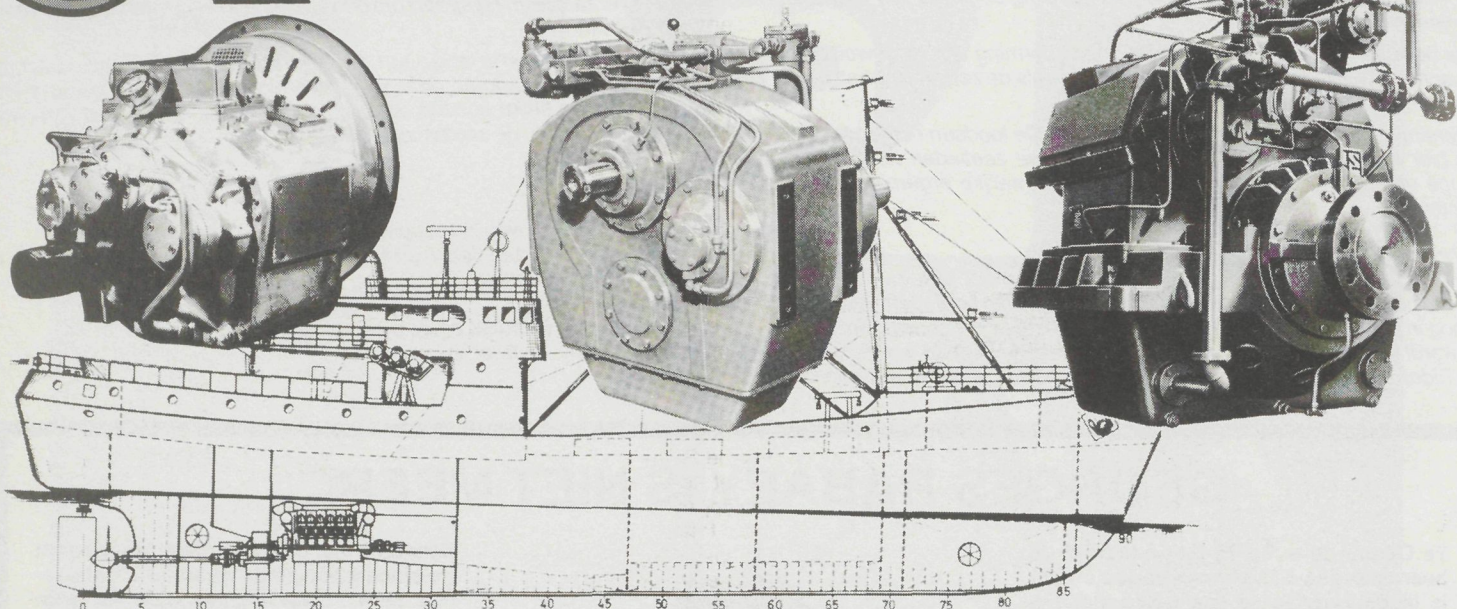


BRUINHOF
a  mannesmann company

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 oliedrukklamelkoppelingen 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.

publinteria

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

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

RIJKSKOMMISSARIS CARLY EIST LEVENSLANG TEGEN SCHIPPER VANBILLEMONT VAN „TWILIGHT”

Alhoewel er nog geen definitieve beslissing is gevallen inzake de stranding op een golfbreker van de Nieuwpoortse havengeul door de Z.34 „Twilight” ziet het er toch niet zo best uit voor schipper Etienne Vanbillemont die op deze desastreuse dag het bevel voerde over deze treiler. Rijkskommissaris Carly heeft zich immers bikkelaar opgesteld ten aanzien van de inderdaad grove fouten die door voornoemde schipper werden begaan – met daarbij de verzwarende omstandigheid van dronkenschap – en die de rechtstreekse aanleiding waren voor dit vastlopen. Met name werd door de voornoemde ambtenaar een levenslange schorsing gevorderd van het schippersbrevet van Vanbillemont en bovendien moet verbod opgelegd worden om nog als hoofd van de wacht te varen. „Ik wil geen absolute broodroof plegen ten aanzien van Vanbillemont” voegde de rijkskommissaris daar aan toe maar ergens is dat toch wel het geval. Met name wordt immers gevorderd dat hij niet meer als hoofd van de wacht mag optreden maar het is wel zo dat alle matrozen aan boord van vissersvaartuigen wacht lopen. Gezien het gevorderde verbod kan Vanbillemont dus nergens meer terecht als matroos.

Wij zegden het al eerder; de feiten waaraan Vanbillemont zich schuldig maakte zijn inderdaad heel zwaar. Buiten weten van zijn rederij liep hij met de „Twilight” de haven van Nieuwpoort binnen; zogezegd om de steennetten aan te passen voor de tongvisserij binnen de twaalfmijlszone wat... natuurlijk niet mag door zo'n groot vaartuig. Er moeten dus allicht andere redenen mee gespeeld hebben om Nieuwpoort binnen te lopen. In die haven is echter het onherstelbare gebeurd. Eerst dreigde het vaartuig al tijdens het binnen lopen van Nieuwpoort vast te lopen maar door de waakzaamheid van de verkeersleiding kon dit toen vermeden worden. Het was evenwel slechts uitstel van executie want toen de „Twilight” de haven opnieuw verliet liep het ingevolge een erg scheve koers – er werd een licht aan de verkeerde zijde genomen – toch vast op een golfbreker en ging in de daaropvolgende dagen reddeloos verloren.

DRANKMISBRUIK

In zijn vordering laat rijkskommissaris Carly verstaan dat overmatig drankgebruik aan de grond ligt van de feiten. Tussen de uitvaart uit Oostende en het binnen lopen in Nieuwpoort ligt een tijdsverschil van amper pakweg twaalf uur maar toch werden door de bemanning 1 fles cognac en 12 flesjes bier per man sergeant gemaakt. Zoveel dronken inderdaad vijf van de zes opvarenden; alleen, zo blijkt uit de onderhoren, de scheepsjongen bleef van de drank af. Met andere woorden, de vijf vissers gingen stevig onder kurk maar dat leidde helaas ook tot de betreurenswaardige feiten. Bijkomende, maar eveneens zeer bezwarend voor schipper Vanbillemont is dat hij valse verklaringen aflegde. Hij bevestigde met name dat een van de reders van de „Twilight” hem na het vastlopen verbod had opgelegd om het vaartuig met landvasten vast te maken aan de vele palen en dukdalen die in de onmiddellijke nabijheid lagen om kapseizen tegen te gaan, maar geen van de reders heeft dat verbod opgelegd. Integendeel was men ver-

baasd dat de schipper geen dergelijke maatregelen uit eigen beweging had genomen.

Rijkskommissaris Carly stelt zich dus, terecht uiteraard bikkelaar op t.a.v. Vanbillemont. Hij beging zware navigatiefouten, hij deed niks om zijn vaartuig minstens voor kapseizen te behoeden en, wat het ergste is, hij dronk zich haveloos dronken samen met vier andere opvarenden. Levenslange schorsing moet dat kosten, zegde rijkskommissaris Carly en in dit verband verwees hij naar een voorgaand geval toen een eveneens bedronken schipper zijn vaartuig liet vastlopen op een golfbreker ter hoogte van Westende. De Raad zal in een volgende zitting een beslissing nemen.

SCHEEFLOPERS

Vervolgens behandelde de Raad twee gevallen van overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel. Eerst moest schipper Emmanuel Vantorre zich voor dergelijke feiten verantwoorden toen zijn vaartuig, in amper drie maanden tijd, tot twee keer toe in overtreding werd genomen, met name op 16/9/83 en 5/12/83. De betrokken schipper kan zich evenwel niet meer herinneren wie toen telkens aan het roer stond maar hij geeft de feiten wel toe.

* * *

Het tweede geval van scheve koers lopen werd begaan door schipper Vantorre Louis van de N.15 „De Kottens”. Ook die schipper beging in niet eens een maand tijd twee identieke overtredingen maar de schipper betwist in ieder geval één van de hem ten laste gelegde feiten. Hij werd er van verdacht op 6 november van vorig jaar een foute koers te hebben gelopen maar volgens schipper Vantorre kan dat niet omdat hij zich op die dag niet in voornoemde positie bevond. Ik bevond mij wel ten noorden van de South Falls, zegde schipper Vantorre maar in geen enkel geval bezuiden de South Falls. De Raad zal nu aan de hand van het logboek van de schipper een nader onderzoek instellen.

AANVARING MET BOULONNESE TREILER

Tenslotte stelde de Raad ook nog een bijkomend onderzoek inzake de aanvaring die zich in oktober van vorig jaar voerde tussen de in span vissende treiler O.141 „Don Bosco” en de Boulonense treiler „Lumen-Christi”. Terzake werd woensdag matroos Alain Verleene van de O.369 onderhoord waarmee de O.141 de span-

visserij op haring bedreef op het ogenblik van de feiten. Alain Verleene geeft de Raad een uiteenzetting van de feiten zoals hij deze heeft zien gebeuren maar nieuwe elementen brengt hij niet meer naar voren. Trouwens, de verzekering van de Franse treiler heeft al toegegeven dat de „Lumen-Christi” foutief was en heeft zich bereid verklaard de opgelopen averij te vergoeden.

TWEE VONNISSEN

Tot slot werden ook nog twee beslissingen genomen. Een eerste zaak betrof de scheve koers die de N.736 „Lucky” liep t.a.v. het verkeersscheidingsstelsel. De feiten deden zich voor op 26 november van vorig jaar met schipper Coulier Patrick als betrokkene. Deze heeft trouwens de feiten toegegeven en liet verstaan dat er toen in dat gebied veel vis te vangen viel. Zijn oprechtheid siert hem, meent de Raad, maar toch wordt hij bestraft met een schorsing van een dag.

* * *

Het tweede vonnis heeft betrekking op de stormschade die werd opgelopen door de N.36 „Donia” toen schipper Savels Ivan zijn vaartuig verder liet vissen bij zeer slechte weersomstandigheden; het staat bijvoorbeeld vast dat de „Donia” nog aan het vissen was bij kracht 10 tot 11 en dat daardoor schip en bemanning in gevaar werden gebracht. Daarom wordt schipper Savels bestraft met een waarschuwing.

E.E.G.

■ Spanje is nog niet eens aanvaard als lid van de E.E.G. en vraagt reeds een bijzonder statuut voor de visserij van de Canarische eilanden en van Ceuta en Mellila, 2 kleine bezittingen op de Marokaanse kust. Hiervoor wordt vrije invoer van de vis gevraagd in de E.E.G., de voordelen van de opvang, maar zonder enige beperkingen wat de plaatselijke aanvoer betreft en ook wat de invoer in de Gemeenschap aangaat! Alle voordelen zijn goed, maar geen enkele verplichting wordt aanvaard. Spanje is nog geen lid en de grote miserie begint al. We hebben de indruk dat de wil om Spanje lid te maken van de E.E.G., alleen voortspuit uit strategische redenen Oost-West en men zich maar al te weinig bekommert om de Economische redenen, de onderdanen van de lidstaten aanbelangend.

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

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

EVEREST

Schilferijsfabriek

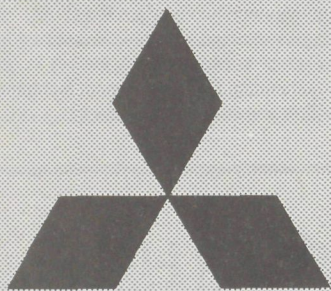
H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

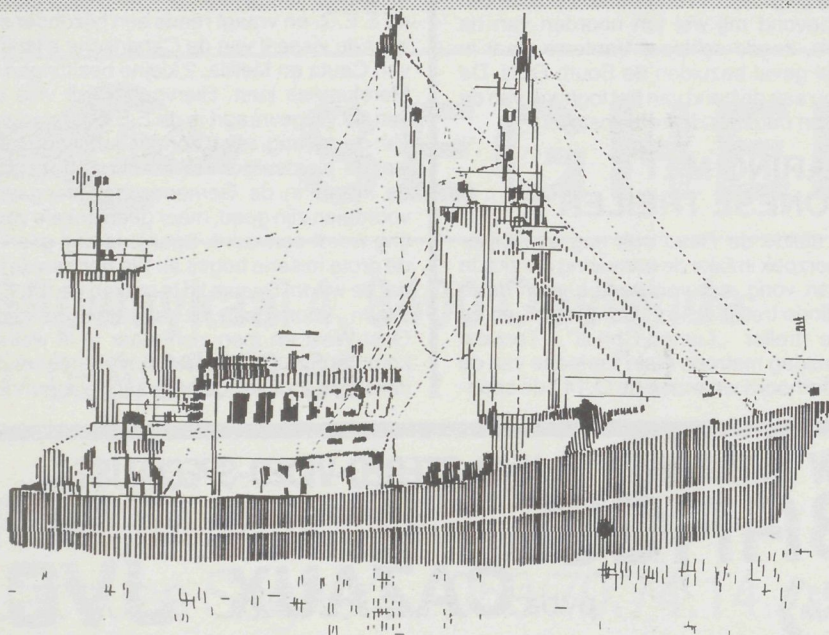
**het koudste
het best bewerkbaar**

Apollinaris

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



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.

Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-
Nederland.

postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND

telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933

telex: 24175 padsl

postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND

telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België

H.Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

telefoon 059-322951/320931

telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex:47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

VISROKERIJ „LA COURONNE” BREIDT UIT

De in onze kontreien goed gekende visserij „La Couronne” is bezig aan een forse uitbreiding van de akkomodaties.

Momenteel is het bedrijf nog altijd gevestigd aan de Zandvoordestraat op de Konterdamwijk maar er bestaat nu een project voor de oprichting van een nieuw bedrijfscomplex op het industriepark van Zandvoorde.

Daarin zijn ondermeer voorzien een fabriekshall, een kantoorruimte met de erbij horende akkomodatie.

„La Couronne” staat, bij wijze van spreken sedert mensenheugenis in voor de verwerking van vis en stelt ongeveer 25 mensen aan het werk. De mogelijkheid bestaat dat door die uitbreiding ook het personeelsbestand zou kunnen uitgebreid worden.

Het nieuwe complex zal een oppervlakte van ongeveer 15.000 m² beslaan en zal een investering van 29 miljoen vergen.

TE KOOP

moie studio te De Haan, Koninklijke baan 28, vierde verdieping aan de zonnkant.

Bevat hall, badkamer, wc en grote plaats met ingebouwde keuken.

Voor inl. bellen tussen 9 en 17 u.
tel. 059/32.16.89.

BELGISCHE MARINESCHILDERKUNST 1780-1914

Dit bezoek gaat door op **zaterdag 7 april om 15.00 uur**, onder leiding van de Stadsconservator en bestuurlid van De Plate, de heer Norbert Hostyn.

De heer Norbert Hostyn verzorgde onder de titel „Schilder van de Zee” het eerste deel van de tweeëntwintigste jaargang (1984) van Openbaar Kunstbezit in Vlaanderen, driemaandelijks periodiek voor inwijding in de beeldende kunsten door reproducties en radio.

Gespreid over 40 bladzijden en verlucht met tien kleurenreproducties, drieëntwintig zwart-wit reproducties, één foto en één reproductie van een briefhoofd, geeft hij een overzicht van de Belgische marineschilderkunst van 1780-1914.

De publicatie van deze prachtige monografie was voor de heer Hostyn de aanleiding om deze tentoonstelling in te richten. Zijn monografie omvat werk van L. Anton, P.J. Clays, J. Ensor, J. Garemijn, F. Hens, H. Lehon, E. Linning, J.H. Mohrmann, A. en F. Musin, H. Permeke, H. Schaefels, H. Schaep, L. Serruys, C.L. Verboeckhoven, en vertegenwoordigd als stijlfasen het neoclassicisme, de romantiek, het realisme en het impressionisme.

De toegang is vrij en kosteloos en wij rekenen stellig op uw aanwezigheid. Er is mogelijkheid zich deze rijk geïllustreerde monografie, waarvan sprake hiervoor, aangevuld met de lijst van de geëxposeerde werken in het museum aan te schaffen. Prijs 250 fr.

MOTORIST VAN Z.289 „JAN BREYDEL” ZWAAR GEWOND NA ONTPLOFFING IN GARAGE TE WESTENDE

Maandag, omstreeks de middag heeft zich in een garage te Westende een verschrikkelijk ongeval voorgedaan waarbij twee mensen zeer zware brandwonden opliepen.

Eén van de slachtoffers is de 24-jarige Jozef Vlietinck die motorist is aan boord van de Z.289 „Jan Breydel”. Ook een werknemer van de garage werd met zware brandwonden in een ziekenhuis te Brussel opgenomen.

Maandagmorgen ging motorist Jozef Vlietinck, in opdracht van zijn rederij, met zijn eigen wagen wisselstukken ophalen bij de firma Brusselle. Op doorreis werd gestopt om te tanken te Middelkerke maar daar werd bezine bijgetankt in plaats van diesel.

Daardoor kreeg Jozef Vlietinck moeilijkheden op weg naar Nieuwpoort maar toch kon Brusselle bereikt worden. Op terugreis evenwel deden diezelfde motor-moeilijkheden zich weer voor zodat, kort na het vertrek bij Brusselle, noodgedwongen een garage moest binnen gereden worden.

Daar werd vastgesteld dat benzine i.p.v. diesel werd getankt. Het was tijdens het verwijderen van de benzine dat het ongeval zich voordeed.

Tijdens de werken moet, zo werd vastgesteld door het Parket, door de statische electriciteit, een vonk zijn overgeslagen op een van de jericans waardoor gans het zaakje tot ontploffing kwam.

De werknemer van de garage en Jozef Vlietinck bevonden zich op dat ogenblik in de put en liepen verschrikkelijke brandwonden op.

Jozef Vlietinck werd overgebracht naar het St. Jozefziekenhuis te Oostende met verwondingen aan gelaat, armen, handen en dijen. De mekanieker van de garage was er nog erger aan toe en werd naar een gespecialiseerd ziekenhuis in Brussel overgebracht.

NIEUWPOORTSE REDERS ZIEN HOOPVOL DE TOEKOMST TEGEMOET

In de stedelijke vismijn van Nieuwpoort werd op nieuw één eerste vangst geveild.

Het betrof weliswaar niet zo direkt de eerste vangst van een nieuw vissersvaartuig, doch de jonge dynamische reder Serlez Willy schafte zich de N.788 aan.

Op vrijdag 30 maart werd zodoende de eerste vis vanwege van dit specifieke kustvaartuig geveild.

De N.788 „Moed en Vertrouwen” meet 21, 04 Brt en is uitgerust met een motor Baudouin van 150 p.k. De bemanning bestaat uit de Schipper Serlez Willy, de motorist Mussche Fernand en de matroos Maes Benny.

Volgens een aloude gewoonte, werd een koopje aangeduid dat over het peterschap van het vaartuig diende te beslissen. Het betrof een varia van 10 kg. pladijs en schar die door dhr. Calcoen Arnel, zoon van vroegere reder, werd aangekocht voor de prijs van 1.410 fr.

Zo eiste Arnel, uitbater der vishandel Armato dan ook rechtmatig het peterschap der N.788 voor zich op.

Het was dhr. Vermote W., Eerste Schepert der Stad Nieuwpoort, die in naam van het Stadsbestuur de jonge reder alle voorspoed en heil toewenste. Hij legde de nadruk op het dynamisme der jonge reders uit de Nieuwpoortse visserij en drukte de wens uit, dat in de toekomst nog talrijke jongeren zich eveneens zouden inspannen om tot reder te promoveren.

Na de veiling werd aan de peter, aan de nieuwe jonge reder en zijn bemanning door het Stadsbestuur in het bureel van de Stedelijke Vismijn een receptie aangeboden.

INVESTERINGSKREDIET

MET

RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

 -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

**KUSTVISSERS-
VAARTUIGEN
EUROKOTTERS**

} uit Breskens

BENEDEN 70 TON
MAX. LENGTE 24,50 METER



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

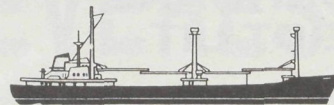
- Specialist in revisie (groot en klein survey) van vrijwel alle merken scheeps- en hulpmotoren.
- Waar en wanneer u onze hulp wenst, wij staan altijd gereed om u dag en nacht van dienst te zijn.

VAN DE SANDE BRESKENS

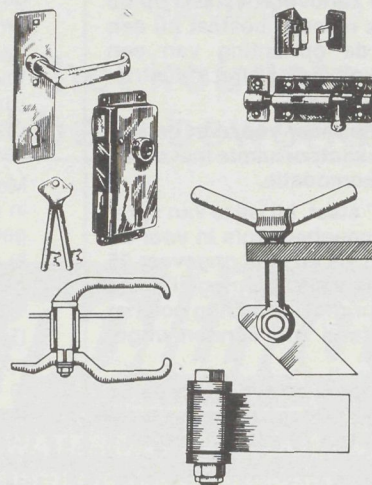
Machinefabriek / Scheepswerf
Postbus 25, 4510 AA Breskens
Tel.: 01172-1765
na 17.00 uur: 01172-1569
telex no. 55332



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

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



MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Met een aanvoer die in hoofdzaak op de maandag samengetrokken was kregen we weer een typische Oostendse visweek.

Een paar vangsten op de vrijdagmarkt waar al betere prijzen betaald werden dan de week ervoor. Maandag lagen die prijzen voor de meeste soorten nog een stuk hoger.

Vooraf ronde soorten als vlaswijting, kabeljauw en gul waren duurder. Ook voor rog werd flink wat meer betaald zodat uiteindelijk vooral de kanaalschepen er best bij vaarden en renderende resultaten bereikten.

Ook de plankenvissers haalden de zeven cijfers met de O.134 tot 1,3 miljoen. Ook enkele tongvangsten waarbij de O.33 de grootste vangst loste (ruim 6.000 kg.) en ook het hoogste resultaat bereikten (ruim 2 miljoen).

De tongen bleven tamelijk prijsvast met de grote soorten tussen 240 en 255 fr., de midsoorten tussen 250 en 275 fr. en de kleine sorteringen variërend tussen 210 en 235 fr.

Tarbot noteerde weer tot meer dan 400 fr., zij het uitzonderlijk. De grieten kregen tussen 140 en 208 fr. en voor staartvis betaalde men van 150 fr. tot 275 fr. Kielrog lag een flink stuk boven de 100 fr. en ook grote rog bleef daar niet onder.

Voor hondshaai liep de prijs op tot 31 fr. terwijl voor haai tot 61 fr. genoteerd werd. De vlaswijting haalde dit keer regelmatig 60 fr. en meer, dat is ruim 20 fr. meer dan verleden week.

De Westvissers deden het evenmin slecht. Grote wijting noteerde hier van 50 tot 58 fr., kleine wijting ging in hoofdzaak naar Nederland en haalde ook tot 30 fr. Voor kabeljauw liep de prijs op het einde van de verkoop op tot 98 fr. gul kreeg doorgaans tussen 50 en 80 fr.

De kustvisserij doet het nog steeds in mineur. Het blijft kennelijk te koud waardoor garnaal en vooral tong niet te voorschijn komen. Toch schijnen de sportvissers al tong genoeg te vangen, ze kunnen ze zelfs niet allemaal zelf meer opeten zodat er al aangeboden worden aan prijzen die een stuk onder die van de officiële verkoop liggen. Garnaal blijft ondertussen erg duur en haalde tussen 250 en 315 fr. het kg.

VRIJDAG 30 MAART 1984

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
N.708	13	240	—	547.336
NOORDZEE				
RI.11	8	230	—	824.233

MAANDAG 2 APRIL 1984

KANAAL				
O.33	17	160	6.000	2.131.367
O.369	17	300	400	1.015.356
O.134	17	450	100	1.335.016
N.719	16	300	1.500	1.237.875
O.232	15	250	—	634.934
Z.499	14	15	2.500	632.827
KREEFTENPUT				
O.123	12	110	600	546.089
WEST				
N.752	11	160	—	448.492
Z.196	11	200	3000	1.498.056
O.26	11	200	—	508.511
O.274	10	100	—	314.998
O.209	11	120	—	378.995

Z.502	11	230	—	474.617
NOORD				
Z.289	11	200	4.000	1.836.707

DINSDAG 3 APRIL 1984

KANAAL				
O.705	17	80	3.000	1.243.503

WOENSDAG 4 APRIL 1984

WEST				
Z.596	10	160	2.000	1.096.420
KANAAL				
Z.19	17	220	3.000	1.729.639

Verwachtingen

MAANDAG 9 APRIL

IJSLAND:	O.318	(380 m tzt 300 schelvis, 40 rode zeebaars, 40 varia)
KANAAL:	Z.50 - Z.53 - Z.583 - O.229 - O.243 - O.275 - O.279 - O.518 - N.36	
WEST:	N.40 - N.3 - N.706 - O.35	

DINSDAG 10 APRIL

WEST:	O.285 - N.45
KREEFTENPUT:	O.306

WOENSDAG 11 APRIL

WEST:	N.709
-------	-------

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 29 MAART 1984

Z.437-548	158.660
Z.578-580	157.860
	2.244.260

VRIJDAG 30 MAART 1984

Z.525	W	700	50	13	399.860
Z.568	W	600	40	11	350.580
Z.12	W	600	40	11	387.650
Z.126	W	2.900	170	9	1.429.100
Z.41	KRP	200	50	9	398.038
Z.189	W	4.500	130	18	1.844.678
Z.506	N	1.200	210		951.588
Z.483	N	900	230		956.025
Z.474	W	400	20		195.750
					6.913.269

MAANDAG 2 APRIL 1984

Z.402	KRP		30	6	151.480
Z.55	K	450	30	6	264.930
N.15	W	3.600	310	15	2.064.800
Z.582	W	300	80	9	364.780
Z.92	KW	3.500	310	20	2.260.943
Z.462	W	1.300	100	9	929.600
Z.559	KRP	300	70	10	657.008
Z.510	KRP	300	70	10	715.845
Z.554-560					186.450
Z.201-601					192.830
Z.578-580					96.550
					7.885.216

DINSDAG 3 APRIL 1984

Z.569	KRP	300	80	11	457.625
Z.44	W	1.500	180	14	894.980
Z.431	KW	3.000	170	17	1.692.980
					3.045.585

WOENSDAG 4 APRIL 1984

Z.484	KW	2.200	120	16	1.216.243
Z.186	KW	3.800	350	16	2.107.053
Z.185	KW	4.000	380	17	2.491.265
Z.89	KW	5.000	300	14	2.303.760
Z.84	W	1.700	330	10	1.438.200
Z.564	W	1.200	110	12	901.060
Z.30	W	200	260	12	985.590
Z.201-601					104.950
					11.547.531

NIEUWPOORT

VRIJDAG 30 MAART 1984

VIS			
N.22	317 kg.	46.355 fr.	
N.88	326 kg.	60.200 fr.	
N.349	199 kg.	36.166 fr.	
N.551	1.171 kg.	99.876 fr.	
N.575	1.503 kg.	112.027 fr.	
N.590	285 kg.	46.566 fr.	
N.720	449 kg.	74.485 fr.	
N.788	188 kg.	33.388 fr.	

GARNAAL

N.782	85 kg.	24.140 fr.
-------	--------	------------

Acht kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 haalde 232 à 236 fr./kg en tong nr. 2 246 à 250 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 278 à 284 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 274 à 280 fr./kg. Tong nr. 5 kwam 223 à 228 fr./kg en kleine tong 209 à 215 fr./kg. Voor grote tarbot werd 465 à 470 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 260 à 290 fr./kg, voor varia 185 à 210 fr./kg en voor griet 150 à 245 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 1600 à 1800 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 1700 à 1800 fr. de ben en visjes tegen 1000 à 1200 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4250 à 4500 fr. de ben geboekt, tilten tegen 3800 à 4050 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4200 à 4300 fr. de ben en katrog tegen 2200 à 2300 fr. de ben. Men noteerde de tongschar tegen 90 à 148 fr./kg, grote zandschar tegen 2100 à 2300 fr. de ben en kleine zandschar tegen 1500 à 1700 fr. de ben. Voor bot werd 500 à 800 fr. de ben bekomen en voor knorhaan 1250 à 1750 fr. de ben. Voor garnaal werd opnieuw de peperdure prijs van 284 fr./kg genoteerd.

MAANDAG 2 APRIL 1984

VIS		
N.88	95 kg.	17.936 fr.
N.590	193 kg.	37.227 fr.
N.22	200 kg.	33.555 fr.
N.349	157 kg.	26.835 fr.
N.720	275 kg.	48.687 fr.
N.551	647 kg.	74.437 fr.
N.738	2.363 kg.	112.554 fr.
N.172	2.122 kg.	122.427 fr.
N.723	2.106 kg.	91.791 fr.

Op de maandagmarkt losten drie Westvaartuigen en zes kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 haalde 234 à 238 fr./kg en tong nr. 2 246 à 252 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 286 à 288 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong kwam 282 à 288 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 251 à 264 fr./kg aequivalent betaald.

(Vervolg volgende blz.)

noteerd en kleine tong tegen 218 à 228 fr./kg. Men boekte de grote tarbot tegen 428 à 438 fr./kg, de middenslag tarbot tegen 248 à 290 fr./kg, de varia tegen 180 à 220 fr./kg en de griet tegen 210 à 248 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2700 à 3000 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingspladijs tegen 3000 à 3250 fr. de ben visjes tegen 1300 à 1450 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5300 à 5500 fr. de ben geveild en gul tegen 2600 à 4750 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 2580 à 2800 fr. de ben bekomen. Voor grote wijting werd 2200 à 2400 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 1500 à 1700 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2400 à 2500 fr. de ben en kleine zandschar 1600 à 1750 fr. de ben. De marktprijs der moerrag werd 4750 à 5000 fr. de ben, die der tilten 4500 à 4750 fr. de ben en die der scherpstaarten 4400 à 4700 fr. de ben. Voor doorn- of speurhaai werd 2700 à 2850 fr. de ben opgetekend, voor zeehond 2500 à 2800 fr. de ben en voor knorhaan 1750 à 2000 fr. de ben. Voor alle aangevoerde soorten werd op de maandagmarkt een dure prijsnotering bekomen, dit met een ruime belangstelling der handelaars.

WOENSDAG 4 APRIL 1984

VIS		
N.590	194 kg.	40.019 fr.
N.22	314 kg.	41.974 fr.
N.720	398 kg.	45.693 fr.
N.788	114 kg.	27.379 fr.
N.575	1.369 kg.	162.235 fr.
N.551	221 kg.	24.852 fr.
N.736	1.186 kg.	132.574 fr.
N.88	178 kg.	27.067 fr.

Op de woensdagmarkt losten acht kustvaartuigen hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 234 à 240 fr./kg en tong nr. 2 249 à 258 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 258 à 264 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 266 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 252 à 260 fr./kg en kleine tong 208 à 216 fr./kg. Voor middenslag tarbot werd 240 à 310 fr./kg betaald, voor varia 180 à 220 fr./kg en voor griet 190 à 260 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2750 à 3000 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drielingspladijs tegen 3000 à 3250 fr. de ben en visjes tegen 1400 à 1700 fr. de ben. Tongschar kreeg 90 à 120 fr./kg, grote zandschar 2100 à 2250 fr. de ben en kleine zandschar 1450 à 1600 fr. de ben.

UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 8.4 tot 14.4.84

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 8, 13 en 14.4.84
- Dagelijks te 10.05 (1) en te 13.50 u. (2)
- (1) Op 14.4.84 geen reservatie voor auto's
- (2) Op 13 en 14.4.84 geen reservatie voor auto's
- Op 13 en 14.4.84 bijk. afv. te 07.35 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

- Op 13.4.84 bijk. afv. te 06.00 u.
- Dagelijks te 08.30 u., behalve op 8 en 9.4.84
- Dagelijks te 18.00, behalve op 14.4.84
- Dagelijks te 20.30 u.
- Op 13 en 14.4.84 bijk. afv. te 15.00 u.
- Dagelijks te 23.00 u., behalve op 14.4.84
- Dagelijks te 11.00 u., behalve op 8, 9 en 10.4.84

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

- Dagelijks te 01.15 en te 05.15 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

- Dagelijks te 11.40 (2), te 15.30 (1) en te 18.30 u.
- (1) Op 14.4.84 geen reservatie voor auto's
- (2) Op 13 en 14.4.84 geen reservatie voor auto's.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 8.4.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 8 en op 14.4.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 8 en op 9.4.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 14.4.84
- Op 11, 12, 13 en 14.4.84 bijk. afv. te 16.00 u.
- Op 13 en 14.4.84 bijk. afv. te 10.00 en te 19.00 u.

Afvaarten uit Folkestone:

- Dagelijks te 22.45 u.

JETFOIL

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

- Dagelijks te 08.40, te 13.55, en te 16.35 u.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:

- Dagelijks te 10.35, te 13.20, 15.20, en te 17.50 u.

GETIJEN TE OOSTENDE

APRIL

6 vrijdag	0343	439	1019	027
	1603	423	2234	043
7 zaterdag	0421	428	1054	042
	1642	405	2313	057
8 zondag	0504	412	1139	062
	1727	391		
EK 9 maandag	0602	392	0008	074
	1833	336	1243	084
10 dinsdag	0727	388	0130	085
	2016	347	1414	096
11 woensdag	0910	381	0306	077
	2148	368	1547	084
12 donderdag	1029	413	0429	046
	2251	401	1639	054
13 vrijdag	1129	442	0536	006
	2342	432	1757	021
14 zaterdag			0631	-029
	1218	463	1844	-004
VM 15 zondag	0025	456	0718	-050
	1301	474	1930	-017
16 maandag	0106	472	0802	-034
	1340	478	2013	-018
17 dinsdag	0148	480	0844	-043
	1419	475	2056	-010
18 woensdag	0230	481	0924	-022
	1500	467	2136	003
19 donderdag	0314	472	1001	004
	1539	451	2216	016
20 vrijdag	0358	454	1036	028
	1620	427	2236	027
21 zaterdag	0444	426	1113	031
	1702	397	2342	039
22 zondag	0535	395		
	1754	366	1202	071
LK 23 maandag	0641	367	0040	031
	1909	340	1305	088
24 dinsdag	0805	353	0153	061
	2038	335	1423	097
25 woensdag	0926	360	0312	063
	2154	350	1545	092
26 donderdag	1033	380	0428	054
	2252	373	1657	074

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

Duinkerke	0 h 07	voór	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	" "	" "

LA COURONNE ONTVANGT CULINAIRE ONDERSCHIEDING

Het visverwerkend bedrijf La Couronne n.v. dat zich de laatste jaren specialiseert in het roken van zalm, wist zich ook in deze sektor een kwaliteitsreputatie op te bouwen in binnen- en buitenland.

Enkele tijd geleden ontving men een European Food Award te Barcelona, en zopas werd die smaak ook op eigen bodem geconfirmeerd naar aanleiding van een „blinddegustatie” van de v.z.w. Culibel, waarop La Couronne glansrijk als eerste onderscheiden werd.

Culibel is een vereniging van restauranthouders en traiteurs die regelmatig diverse culinaire producten aan proeven onderwerpt onder vorm van een zogenaamde „blinddegustatie”: proeven van verschillende gelijksoortige producten zonder enige bronvermelding.

In maart greep op die manier een kwalitatief onderzoek plaats voor gerookte, niet-voorgesneden zalm. De Noorse zalm van La Couronne kwam hierbij als leider uit de proef. Smaak, geur, uitzicht, hielpen allen mee om deze uitstekende zalm de plaats te geven die hem toekomt.

La Couronne, een visrokerij die in 1923 werd opgericht te Stene, bij Oostende, kent met de kwaliteitsproducten die er worden bewerkt ruim succes in binnen- en buitenland. Dit is er mede aanleiding toe dat het bedrijf moet gaan uitbreiden wat resulteert in een nieuwe vestiging die nog dit jaar in werking treedt op het Oostendse industrieterrein langs de autostrade.

De culinaire beoordeling van Culibel is voor het zalmrokerende La Couronne, een familiebedrijf dat thans wordt geleid door twee broers in de derde generatie: Jos en Jean-Marie Boels, een flinke ondersteuning van eigen inzet.

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	2 april		3 april		4 april	
Lappen	245	251	242	246	241	244
Grote	245	252	246	254	242	246
3/4	268	272	223	261	215	235
Bloktongen	265	279	228	254	225	239
Vóór-kleine	250	262	221		215	230
Kleine	225	236			195	210
Slips	210	215			207	

ZEEBRUGGE

Grote	243	250	237	245	241	244
Bloktongen	248	255	238	250	244	249
Fruittongen	244	262	213	261	225	259
Schone kleine	252	267	222	258	227	262
Kleine	215	240	213	229	216	219
Tout petit	208	211	215	220	206	226
Slips	196	202	204	213	206	212

NIEUWPOORT

Tong I	234	238			234	240
Tong II	246	252			249	258
Tong III	286	288			258	264
Tong IV	282	288			266	270
Tong V	251	264			252	260
Kleine tongen	218	228			208	216

PLADIJS

OOSTENDE

	2 april		3 april		4 april	
Platen	61	66	60		56	62
Iek (groot-klein) ...	61	64	48		57	70
Derde slag	45	70			51	76
Platjes	20	28			24	34

ZEEBRUGGE

I	54	52	64	69	43	46
II	44	52	56	70	40	51
III	51	55	54	60	40	50
IV	19	24	25	28	18	42
V						

NIEUWPOORT

Moeien						
Grote pladijs	54	60			55	60
Platjes	26	29			28	34
Drielingen	60	65			60	65

ILLEGALE LOZING TER HOOGTE VAN ZEEBRUGGE DOOR TANKER

De „Stolt Surf”, een tanker van meer dan 150 duizend Brt, die scheikundige stoffen vervoert, zou volgens de zeeloods die het vaartuig voor de rede van Vlissingen moest loodsden, zich bezondigd hebben aan lozing van olie.

Inderdaad merkte de loods ter hoogte van Zeebrugge en binnen de Belgische 12-mijlszone een lange smalle olievlek op, die vertrok van uit het kielzog van het vaartuig.

Het was duidelijk dat er ergens olieafval over boord gezet werd. De loods liet dan ook de zee-

politie verwittigen, die met een politieboot ter plaatse kwam om stalen te nemen van de over boord gezette vloeistof. Deze zullen ontleed worden en naar gelang de uitslag hiervan, kan er een hoge boete volgen voor de kapitein van de „Stolt Surf”. En of men reden heeft! 't Wordt hoog tijd dat al die vreemde bevelvoerders, die alle reglementen over het hoofd zien, hard aangepakt worden.

De betrokken tanker vaart onder goedkope Liberiaanse vlag waar men het ver van nauw

neemt met de reglementen ook vooral niet wat illegale lozingen van afvalstoffen betreft.

Anderzijds hebben wij nog maar weinig weet dat een vrachtschip door de Belgische zee politie op heterdaad zou betrapt zijn op het dumpen van olieafvalstoffen.

België beschikt inderdaad niet, zoals dit in Frankrijk en Groot-Brittannië het geval is, over speciale uitkijkstations, die het doen en laten van de vrachtschepen, in verband met het illegaal lozen van afvalstoffen van uit de lucht en zelfs per sateliet opnemen.

Wat de „Stolt Surf” betreft, zal de kapitein natuurlijk beweren, dat de op zee genomen stalen niet van hem afkomstig zijn, ofwel dat er wellicht onderschuiving van stalen is kunnen gebeuren. We zien benieuwd uit wat het resultaat van deze zaak zal zijn, want uitvluchtssels om aan een boete te ontsnappen en de loodsdienst leugenachtig te maken, zullen er genoeg zijn.

Mevrouw Madeleine Edebau, *zijn trouwe en zeer toegewijde levensgezellin;*
 De heer en mevrouw Jean Cardinael-Rabaey, *zijn schoonbroer en zuster;*
 Georges (zijn petekind) en Kathy Cardinael-Boonen
 en hun kinderen Marc, Anne-Sophie en Christophe,
 Guy en Annie Cardinael-Delrue
 en hun kinderen Thierry, Fabienne en Isabelle,
 Jean-Pierre en Christine Cardinael-Hardy
 en hun kinderen Vinciane, Benoit en Thibaut,
zijn neven, nichten, achterneven en achternichten;

en de aanverwante families,
 melden U met diepe droefheid het overlijden van

DE HEER

GEORGES RABAEY

Burgerlijk Mijningenieur U. Lv.

Ere-Rechter bij de Rechtbank van Koophandel te Oostende

Ridder in de Leopoldsorde

Officier in de Kroonorde

Geboren te Adinkerke op 30 november 1905 en vroom overleden te Oostende op 28 maart 1984.

De kerkelijke plechtigheid, gevolgd door de bijzetting in de familiegrafkelder op de begraafplaats van De Panne had plaats in beperkte kring.

Dit bericht geldt als enige kennisgeving.

67b, Albert I Wandeling, 8400 Oostende.

215/7, Av. de Tervuren, 1150 Brussel.

43, rue Delonnoy, 5000 Namur - La Plante.

16, Hortensia, 1940 Sint Stevens-Woluwe.

235, Av. Herbert Hoover, 1200 Brussel.

DUITSLAND

■ Aan de AFZ-Hamburg ontlene we onderstaande dat werkelijk typisch is voor onze tijd. Het is een jonge visser die spreekt: „Mijn grootvader heeft altijd in de haven van Hamburg zelf gevist, bijna vlak voor zijn huisdeur. Toen was het water van de Elbe nog zuiver. Mijn vader moest reeds tot aan Cuxhaven gaan vissen, ik zelf in de bocht bij Helgoland en zal weldra moeten gaan uitwijken naar Ierland”. Samen met de bevoeding van het water verdwijnt de vis. We zouden, wat dit laatste betreft, kunnen zeggen dat dit maar best is, want anders zouden we de kans lopen besmette vis te vangen. Maar dit bewijst toch duidelijk dat er iets aan de Europese riolen zoals de Rijn, de Elbe, de Oder, enz., moet gedaan worden. Dan krijgen we opnieuw gezond water in de Noordzee.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	02/04	02/04	03/04	03/04	04/04	04/04	02/04	02/04	02/04	02/04						
Tarbot groot	378	402			415	450			428	438						
Tarbot middel	265	307	274	317	353	360			248	290	240	310				
Tarbot klein	245	270	238		240											
Griet groot	175	208			195	216			210	248	190	260				
Griet middel	155	182			160	182										
Griet klein	140	170			120	136										
Schelvis groot																
Schelvis middel																
Schelvis klein																
Heek grote	100	113	84		51	62										
Heek middel	65	88	42	62	30	37										
Heek klein	20	42	22	32	21											
Lom																
Leng	37	41			34	37										
Rog I																
Keilrog	110	125							90	95						
Rog	85	96			99				95	100						
Tilten	61	80			98				90	95						
Scherpstaart	56	78			88				88	94						
Halve Mans	52	90	41	62	82	98										
Teelt																
Katrog	20	26	28						50	55						
Kabeljauw	62	94			57				106	110						
Gul (groot)	69	78			71	74			95							
Gul (middel)	60	74			64											
Gul (klein)	30	60			58				52							
Hozemondhamme	147	279	117	224	120	249										
Wijting groot	48	57			37	51			44	48						
Wijting klein	20	31			21		30	34								
Schar	20	30			23	25			35	50	30	45				
Steenschol	14	130	18	133	18	140										
Zeehaai	31	60														
Hondshaai	17	30			17	24										
Doornhaai							54	57								
Pieterman																
Makreel	35	40														
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	15	32														
Schartong					45				78	154	90	120				
Volle haring																
IJle haring																
Haringshaai																
Steenholk	17	24	22													
Heilbot																
Steur																
Koolvis	46	51														
Zeewolf	73															
Pollak	54	62	55	64	63	76										
Zonnevis	187	362														
Koningsvis																
Vlaswijting																
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond									50	56						
Bot									10	15	10	18				
Rode Poon (roobaard)	42	71														
Grauwe poon (knorhaan)	24	33			10				35	40						
Rode knorhaan	38	86			17	58										
Posten																

NEDERLANDSE DIRECTEUR VAN VISSERIJ OP RUST

Een paar maanden terug, hebben wij het reeds gehad over dhr. ir. T. J. Tienstra, hoofd van de directie visserij in Nederland die met 31 maart op rust zou gaan.

Dit is nu zover, na twintig jaar lang de leiding van de Nederlandse visserij waargenomen te hebben en de verscheidene ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hadden, voorgelicht te hebben.

We mogen werkelijk zeggen, dat dhr. ir. Tienstra zijn stempel in die 20 jaar op het Nederlands visserijbeleid gedrukt heeft.

Om onze lezers een klein inzicht te geven van wat dhr. Tienstra was en gepresteerd heeft, menen we niet beter te kunnen dan het artikel weer te geven die onze Nederlandse collega van „Stuurboord Visserij-editie vorige week aan de loopbaan van betrokkene uittrok.

„Ruim 20 jaar geleden betrad dhr. Tienstra het visserij ministerie in Den Haag om daar als directeur, de minister te adviseren. In die tijd hadden we een totaal andere samenstelling van de vloot.

Zo was b.v. de vleetvisserij nog maar amper verdwenen, en had IJmuiden nog een stroomtrawler. Ook de toenmalige kottervloot zag er geheel anders uit. Het hoogste vermogen was toen goed voor ongeveer 300 p.k.

In die dagen was er nog maar 1 vismarkt in ons land van betekenis nl. IJmuiden waar zo ongeveer alle door Nederlandse vissers gevangen vis verkocht werd. De alternatieve markten waren in een pril stadia bezig zich te ontplooiën.

Ook de snurrevaard visserij in Nederland was toen nog maar amper verdwenen.

TIJDPERK

Het tijdperk Tienstra kenmerkte zich voornamelijk rond de sterke opkomst van de boomkorvisserij. Ook neemt tijdens zijn periode het motorvermogen schrikbarend toe. Zowel in de kust als de zeevisserij.

De haringvisserij in de Noordzee werd verboden. Alsmede ook weer gedeeltelijk vrijgegeven. Ook zien we de snurrevaard visserij weer terugkomen, en als nieuw komt de staandnet visserij. De kuilvisserij op het IJsselmeer werd verboden.

Kistjes visserij nam haar plaats in. De „oude“ zegen wordt weer gebruikt. Mosselvisserij verplaatste zich gedeeltelijk naar de Waddenzee. Garnalenvisserij moderniseerde zich sterk. En op de valreep nog bijna geruïneert door tropische bacillen.

Ook deed zelfs nog een zeilvissersvaartuig zijn intrede. En wordt de sportvisserij met een groot perfektionisme bedreven. In de zeevisserij veranderde alles grondig in het Tienstra tijdperk.

Zo werden gigantische vriestrawlers in de vaart genomen, met formidabele vermogens. Visserij op makreel en horsmakreel doet zijn intrede. Verkenningen naar de ongekwoeterde blauwe wijting worden gestart. We kunnen dus nog wel even doorgaan en vult u zelf verder de rij maar aan.

FEITEN

In hoeverre dhr. Tienstra in genoemde feiten een actieve en minder actieve rol gespeeld heeft is hier in een artikeltje moeilijk vast te stellen.



Vast staat onder andere wel dat dhr. Tienstra de motor geweest is achter de huidige Nederlandse zeevisserij. De modernste die zijn weerga niet vindt in Europa.

Onze indruk was dat dhr. Tienstra de kustvisserij maar als bijkomend beschouwde. In de beginfase van zijn ambtsperiode stelde de kustvisserij in totaal niet zoveel voor. Deze verhoudingen zijn momenteel omgedraaid.

Voor deze sector had dhr. Tienstra het getij niet mee, vooral toen de Brusselse kwota-verdelingen zich aandienend. Dhr. Tienstra was een warm voorstander van het E.E.G.-principe. Vissen in elkaars wateren. Geen begrengingen in de Noordzee. Dit gegeven was echter ook wel noodzakelijk daar andere de Euro-gemeenschap in feite geen bestaansrecht had. Desalniettemin heeft Engeland sterke druk uitgeoefend om eigen wateren voor eigen vissers te reserveren.

Dhr. Tienstra en de zijnen hielden vol. Engeland draaide bij. Ook wij hebben wel onze kritiek geuit aan het adres van dhr. Tienstra. Het gaat dan in de eerste plaats niet om de mens Tienstra maar om de functie die er bekleed wordt.

Wij hebben dhr. Tienstra gezien als een schrandere diplomaat. Die bij de vele goede dingen, de kustvisserij zijn beloop gelaten heeft en aan het lot over gaf. Ook wij van S.B.V.E. wensen dhr. Tienstra een gezegende levensavond toe. En zoals wij al eerder melden blijft hij voorlopig actief in de visserij”.

Totdaar onze collega van „Stuurboord”.

Wijzelf zijn overtuigd, dat men zelfs in de Nederlandse vakbladen in het bestek van zo weinig lijnen onmogelijk kan weergeven wat dhr. Tienstra gepresteerd heeft voor de visserij.

Zelfs daar waar de scheidende directeur de Nederlandse visserij waarschuwde voor een te grote en blinde uitbreiding en overuitrusting in p.k.'s, was dit louter ingegeven uit bezorgdheid voor de toekomst van de Nederlandse vloot in het algemeen en van de betrokken rederijen in het bijzonder.

Dhr. Tienstra was een man, die de realiteit durfde in de ogen zien en hierover zelfs de staf bre-

ken. Onder zijn directeurschap kregen we reeds een uitsanering van de Nederlandse vloot met de vele kleine en grote drama's hieraan verbonden en volgens dhr. Tienstra houdt de overuitrusting van de Nederlandse vloot de kiemen in zich van mogelijke latere moeilijkheden en miseries.

Indien hij soms de visserij hieraan wenste te herinneren en de expansiedrang van de Nederlandse vloot binnen bepaalde perken te houden, dan moeten wij het in dit perspectief zien en hem bijtreden in zijn delicate taak, die hij steeds waarheidslievend vervuld heeft.

Dhr. Tienstra zag de Nederlandse visserij voldoende graag om ook de waarheid te durven zeggen en desomtrent geen blaadje voor de mond te houden. We duimen dan ook voor zijn opvolger de heer Broer van der Meer opdat hij de voetsporen van dhr. ir. Tienstra zou volgen.

Langs deze weg wensen we de knappe ambtenaar nog vele jaren een welverdiende rust daar we overtuigd zijn dat hij aan zijn land en zijn vissersvolk ontelbare diensten heeft bewezen waarvan we mogen getuigen dat ze steeds ingegeven zijn geweest door zijn zucht hun welzijn te beögen.

P. Vandenberghe.

■ Hoe lang nog zal het oestermana uit de Grevelingenbank opstijgen? Inderdaad is het best zich te bezinnen dat ook daar plots één of andere ziekte zou kunnen voorvallen en dat geen enkel oester bacterievrij is, of beveiligd tegen één of ander oesternatuurramp. Het ware dan ook aangewezen zijn Nederlandse voorzorgen te gaan nemen en ook te beginnen meer en meer de kaart te spelen van de Yerseke-Bank waar enkele tientallen miljoenen oesters kunnen gekweekt worden.

■ Volgens dhr. Ploeg, Nederlandse staatssecretaris voor de visserij, zijn er teveel IJsselmeer-visserijbedrijven. Het aantal bedrijven zal dus moeten inkrimpen opdat de rentabiliteit van de overblijvende zou kunnen gewaarborgd worden. Ook wordt er, volgens dhr. Ploeg, aan overbevissing gedaan door een te grote toename van het aantal schietfuisen. Hoe zal men het uitmaken?

■ Zoals men weet zou de thuispellerij van garnaal in Nederland vanaf mei 1985 verboden worden. Men weet nu echter, dat de soep nooit zo heet wordt gegeten als deze wordt uitgeschept. Nu de storm over de garnaal is uitgewaaid en men weerom normaal kan gaan denken in die milieu's die zich eerst door paniek hebben laten leiden, blijkt het, dat het nog niet zo een vaart zal nemen. Wel eist men, en dat kunnen ook wij bijtreden, dat een maximum aan hygiënemaatregelen voor de thuispellerij zou getroffen worden en dat het Produktschap de kans geboden wordt deze maatregelen voor te stellen. Indien het Produktschap in gebreke zou blijven, zou de overheid het terug ter hand nemen en dan dreigen wel maatregelen op zijn „Terlauw's", naar de directeur van de Utrechtse Keur- en Warendienst.

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 27 maart** werd aangevoerd: 135 kisten kabeljauw; 2 kisten wijting; 3 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:

kabeljauw één 224-194; kabeljauw twee 180-154; kabeljauw drie 200-158; kabeljauw vier 150-144; kabeljauw vijf 164-84; wijting vier 116; steenbolk 90.

De besommingen waren:

KW 19 + VD 73 f 15.800; VD 6 f 950.

Aan de **woensdagmarkt van 28 maart** werd aangevoerd: 5 kg tong; 1 kisten tarbot en griet; 180 kisten kabeljauw; 78 kisten wijting; 17 kisten schol; 10 kisten schar; 53 kisten haring en 11 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

alle soorten tong 14,60 en zalm 18,80.

40 kg.:

tarbot 624; griet 384; kabeljauw twee 208-192; kabeljauw drie 224-176; kabeljauw vier 180-192; kabeljauw vijf 160-94; schol vier 110-98; wijting drie 130-122; wijting vier 98-71; schar 140-106; haring twee 22,80.

De besommingen waren:

KW 173 + KW 214 f 9.800; VD 19 + VD 73 f 9.300; IJM 3 + IJM 27 f 15.700.

Aan de **donderdagmarkt van 29 maart** werd aangevoerd: 215 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 171 kisten kabeljauw; 442 kisten wijting; 43 kisten schol; 22 kisten schar; 694 kisten haring en 30 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 23,81; grote tong 15,52-14,52; grootmiddel tong 16,34-15,79; kleinmiddel tong 16,12-14,76; tong één 14,78; tong twee 13,59.

Per 40 kg.:

tarbot 840-585; griet 559-384; kabeljauw één 294-216; kabeljauw twee 240-214; kabeljauw drie 244-174; kabeljauw vier 196-154; kabeljauw vijf 174-106; schol twee 152; schol drie

150-148; schol vier 114-70; schar 136-70; tong-schar 160; wijting twee 100-94; wijting drie 84-46; wijting vier 72-44; haring één 31,00-29,60; haring twee 33-26,20.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 20.000; KW 51 + KW 221 f 10.800; KW 77 f 3.600; UK 48 + UK 49 f 4.500; UK 135 + UK 145 f 7.900; UK 234 f 2.300; IJM 3 + IJM 27 f 5.400; IJM 154 f 7.800; IJM 6 f 300.

Aan de **vrijdagmarkt van 30 maart** werd aangevoerd: 9.235 kg tong; 158 kisten tarbot en griet; 416 kisten kabeljauw; 147 kisten schelvis; 235 kisten wijting; 574 kisten schol; 102 kisten schar; 193 kisten haring en 156 kisten varia.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 15,00; tarbot 23,90-19,71; grote tong 14,85-13,75; grootmiddel tong 15,30-14,35; kleinmiddel tong 14,98-13,92; tong één 14,72-13,78; tong twee 13,39-12,82.

Per 40 kg.:

steenbolk 66-26; bot 30-26; poontjes 80-60; haai 144-138; tarbot 816-463; griet 510-256; kabeljauw één 238-134; kabeljauw twee 240-124; kabeljauw drie 230-128; kabeljauw vier 172-130; kabeljauw vijf 160-98; schelvis twee 130-126; schelvis drie 112-106; schelvis 114-104; schol één 120-88; schol twee 130-102; schol drie 120-102; schol vier 84-66; schar 104-42; wijting drie 114-70; wijting vier 82-25,20; haring één 43-33,80; leng 94; witte koolvis 114-104.

De besommingen waren:

ARM 22 f 77.330; ARM 23 f 71.800; KW 25 f 95.000; KW 34 f 61.000; KW 36 f 81.400; KW 77 f 3.200; UK 7 f 14.900; UK 24 f 2.700; UK 308 f 26.900; VD 19 + VD 73 f 9.700; IJM 3 + IJM 27 f 3.700; verder drie Goedereeders en twee Texelaars die tezamen f 82.000 besomden.

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.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 26-03 t.e.m. 30-03-1984

Door 88 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
37.239 kg.	Tong	f 554.772,69	van f 14,90
13.552 kg.	Tarbot	f 199.625,23	van f 14,73
128.450 kg.	Schol	f 269.244,75	van f 2,10
20.790 kg.	Kabeljauw	f 81.960,03	van f 3,94
7.290 kg.	Griet	f 69.502,18	van f 9,53
24.290 kg.	Schar	f 36.353,04	van f 1,50
7.855 kg.	Wijting	f 11.456,65	van f 1,46
245.710 kg.	Diversen	f 1.025.523,55	
485.176 kg.		f 2.248.438,12	

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 25 sept. t.m. 31 maart 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	7.491	18,04
Tong	1.567	14,15
Schol	6.065	2,15
Schar	887	1,79
Bot	3.377	0,66
Tarbot	14	14,86
Griet	52	9,65
Kabeljauw	3.467	3,53
Wijting	54	2,94
Zeebaars	9	6,09
Paling	28	17,89
Zalm-Forel	24	11,04
Tongschar	16	5,09
Krab	20	3,90
Steenbolk	53	2,29
Diversen	1.243	—

VLISSINGEN

VRIJDAG 30 MAART 1984

VISOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	2.993	42.820	14,31
Tong gm	9.086	129.298	14,23
Tong km	6.748	90.371	13,39
Tong I	7.405	97.147	13,12
Tong II	2.922	36.624	12,53
Tarbot I	1.058	22.764	21,52
Tarbot II	717	13.035	18,18
Tarbot III	1.987	27.362	13,77
Tarbot IV	1.691	21.543	12,74
Tarbot afw	96	693	10,05
Griet I	1.075	12.706	11,82
Griet II	2.929	26.301	8,98
Kab 1 (G)	675	2.322	3,44
Kab 2 (G)	2.016	7.599	3,77
Kab 3 (G)	3.029	11.714	3,87
Kab 4 (G)	2.520	9.392	3,73
Kab 5 (G)	3.662	9.062	2,47
Kab (afw)	318	159	0,50
Wijt. 3 (G)	33.102	49.362	1,49
Schar 1/D	11.706	17.150	1,47
Poon 2	1.687	1.831	1,09
Rog I	388	1.675	4,32
Rog II	1.284	3.999	3,11
Schel. 3 (G)	47	226	4,80
Bot	4.776	3.556	0,74
Zalm-Forel	43	327	7,61
Tongschar	537	3.333	6,21
Schol 1 (O)	1.413	3.786	2,68
Schol 2 (O)	4.345	11.952	2,75
Schol 3 (O)	28.842	72.548	2,52
Schol 4 (O)	64.398	99.680	1,55
Haai + P	538	1.785	3,32
Krab	154	268	1,74
Inktvis W	2	14	7,20
Kuit/Lever	414	1.052	2,54
Harder	2	4	2,10
Steenbolk	5.899	7.841	1,33
Hammen	4	54	13,53
Diversen	58.824	319.489	5,43
Garn. Exp. 2	684	12.246	17,90

NEDERLAND

BRESKENS

Aanvoer over de week van 25 t.m. 31 maart 1984

Gemidd. prijs per kg.

2.221 kg. export garnalen	voor f	16,93
1.503 kg. pellerij garnalen	voor f	16,51
2.351 kg. bot	voor f	0,65
2.115 kg. schar	voor f	1,59
12.246 kg. schol	voor f	2,23
9.942 kg. tong	voor f	13,86
927 kg. tarbot	voor f	14,69
1.365 kg. griet	voor f	10,75
10.702 kg. kabeljauw	voor f	3,33
4.666 kg. wijting	voor f	1,69
151 kg. rog	voor f	4,20
180 kg. poon	voor f	2,98
339 kg. haai	voor f	3,05
10 kg. ham	voot f	18,37
3 kg. baars en herder	voor f	16,00
152 kg. tongschar	voor f	5,12
1 kg. inktvis	voor f	8,94
961 kg. bolk	voor f	0,94
4 kg. koolvis	voor f	3,81
4 kg. snotdolf	voor f	1,49
1 kg. lipvis	voor f	1,99

GOEDEREDE

VRIJDAG 26 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	117	1.644	14,05
Tong gm	690	9.711	14,07
Tong km	603	8.418	13,96
Tong I	386	5.301	13,73
Tong II	100	1.211	12,11
Tarbot I	37	800	21,63
Tarbot II	32	554	17,32
Tarbot III	94	1.290	13,72
Tarbot IV	147	1.852	12,60
Tarbot afw	16	147	9,17
Griet I	38	413	10,88
Griet II	233	2.063	8,85
Kab 1 (G)	7	18	2,56
Kab 2 (G)	148	396	2,67
Kab 3 (G)	98	296	3,02
Kab 4 (G)	40	111	2,76
Kab 5 (G)	77	165	2,15
Wijt. 3 (G)	4.518	5.842	1,29
Schar 1/D	1.192	1.809	1,52
Poon 2	80	134	1,68
Rog II	5	3	0,67
Bot	40	26	0,65
Tongschar	11	50	4,59
Schol 1 (O)	42	90	2,14
Schol 2 (O)	247	548	2,22
Schol 3 (O)	1.650	3.649	2,21
Schol 4 (O)	4.000	5.200	1,30
Krab	45	13	0,29
Kuit/Lever	35	94	2,69
Steenbolk	710	813	1,15
Diversen	10.635	25.619	2,41
TOTAAL	26.073	78.282	

DONDERDAG 29 MAART 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong km	5	73	14,51
Tong I	5	70	14,07
Griet II	5	37	7,30
Kab 2 (G)	5	15	2,98
Kab 3 (G)	37	125	3,38
Kab 4 (G)	113	407	3,60
Kab 5 (G)	107	327	3,05
Kab (afw)	4	2	0,50
Wijt. 3 (G)	7	16	2,33
Schar 1/D	32	79	2,64
Bot	207	135	0,65
Schol 1 (O)	4	9	2,14
Schol 2 (O)	4	10	2,42
Schol 3 (O)	16	48	2,98
Schol 4 (O)	24	51	2,11
Paling	2	26	13,12
Diversen	2	6	3,16
Garn. Exp. 2	655	11.790	18,00
TOTAAL	1.235	13.233	

■ Volgens dhr. Boddeke van het Nederlandse R.I.V.O., Rijksinstituut voor Visserij Onderzoek, zou de haring minder vraatzuchtig zijn op de eieren van de vis dan men dat wel pleegde voor te stellen. We hebben dit nochtans reeds anders gehoord, ook al uitgaande van het R.I.V.O. Dat het onderzoek van de maag van een open gesneden haring deze vraatzucht op eieren van vis zich niet zo duidelijk laat blijken, hangt ons inziens ook af van het feit of deze haring gevangen werd in de periode van het kuitschieten of niet. Anderzijds zagen wij toch ook reeds filmbeelden van haring, die met open mond naar de bodem zwevende eieren van de schol een plaats in de haringmaag bezorgde en dit praktisch zonder verpozen.

BEZWAREN VAN HET VISBEDRIJF TEGEN OPHEFFING GOEDERENSPORLIJN IJMUIDEN

In het kader van de vooropgestelde bezuinigingen, hebben de Nederlandse spoorwegen beslist de goederenspoorlijn op IJmuiden af te schaffen. Het is duidelijk wanneer men dit heeft beslist, dat de uitbating hiervan ergens verlieslatend moet zijn. De lijn zou opgeheven worden tegen 1 juli 1985, dus ruim de tijd om betrokkenen, die de spoorweg voor hun goederenverzending gebruiken, de gelegenheid te geven, een andere oplossing te zoeken.

Nochtans schijnt dit de zaak niet te maken van de visuitvoerders te IJmuiden. In een schrijven aan de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, hebben deze zich dan ook, bij monde van de hr. A. Ouweland, directeur van Zeevishandel Dekker in IJmuiden, bezwaard tegen de voorgenomen afschaffing van de goederenspoorlijn.

Volgens het schrijven van de hr. Ouweland, zou er tweemaal per week 180 tot 200 ton verse vis per spoor naar Italië uitgevoerd worden. Als we echter de totale in 1983 per spoor verzonden tonnage verse vis noteren uit dezelfde brief, zou het dan nog slechts om 6 duizend ton gaan, hetgeen over 50 weken gezien zich dan zou herleiden tot slechts 120 ton per week.

Toch nog altijd een indrukwekkende hoeveelheid. Hierbij komt dan nog het vervoer van andere bedrijven in het havengebied van IJmuiden gevestigd, vooral van een in IJmuiden-west gevestigde oliemaatschappij.

Mocht de spoorlijn afgeschafte worden, dan moeten de visuitvoerders naar een alternatief zoeken waarbij men natuurlijk onmiddellijk aan vervoer over de weg denkt.

Dit zou echter niet zo meevallen en volgens de betrokken visuitvoerders heel wat duurder zijn en meer tijd in beslag nemen. Er moeten hier dan speciale koelwagens aan te pas komen en dit vervoer zou dan nog het best kunnen ingericht worden met speciale containers, die ook vooreerst zouden dienen ontworpen en uitge-

voerd te worden!!

In elk geval, indien de Staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat niet op zijn beslissing zou terugkomen, zou het vervoer van verse vis naar Italië heel wat duurder komen te staan en de concurrentie met de, vanuit Denemarken naar Italië uitgevoerde vis, moeilijker liggen, aldus de Vishandel.

Tot slot van rekening zou de faktuur hiervan weerom ten laste van de vissersman vallen, want de grote uitvoerders van vis zouden eerder geneigd zijn wat meer uit te sparen op de afslagprijs.

Duimen we dus voor het IJmuidens visbedrijf in het algemeen en voor de visexporteurs in het bijzonder dat de Staatssecretaris op zijn besluit terug komt, wat de afschaffing van de goederenspoorlijn betreft.

Ook in België blijft die lijn nog enorme grote diensten bewijzen, zowel te Zeebrugge als te Oostende.

Te Zeebrugge alleen reeds moeten er drie wagons per dag beschikbaar gesteld worden voor vistransport, waarin de firma Huysseune met een verzending van 500 colis per dag het voorname aandeel heeft.

Hier gaat het voor onze vissershavens echter in hoofdzaak om spoedverzendingen aan kleine coliprijs, hetgeen voor de spoorwegen meer geld in het laatje brengt. Deze wagons worden dan aangekoppeld aan een goederentrein en zijn reeds de volgende morgen ter bestemming en worden dan bij middel van vrachtwagens van de spoorwegen bij de verbruiker gebracht.

In elk geval een dienstverlening vanwege de spoorwegen die ten eerste naar waarde geschat wordt vanwege de visverwerkende bedrijven en die vooral de kwaliteit van de vis in de hand werkt, daar deze reeds 's anderendaags in het verste hoekje van ons land ter beschikking is om op de huistafel op gediend te worden.

NEDERLAND

NEDERLANDSE EUROKOTTERS BIJ DE VLEET

WAAR GAAT HET OOK HIER HEEN

Aan de Nederlandse Stuurboord-Visserijeditie ontlene we de tewaterlating van de HA.106 „Reseda” en de overdracht te Lauwersoog van de nieuwe Eurokotter LO.7, respectievelijk voor schipper-eigenaar Halma en voor schipper-eigenaar C. Zijlstra, deze laatste uit Dokum.

Verder zijn nog in bouw of in voltooiing de Eurokotters WR.12, de WL.7, de HD.9 de G0.58, de KG.17 en de HD.73 en waarschijnlijk is de reeks niet ten einde en staan op bepaalde werven nog wel Eurokotters op stapel.

De Eurokotter is het grootst mogelijk vaartuig en het zwaarst uitgerust dat nog in de 12 mijlszone met de bokken mag vissen, waarvan de brutotonnage de 70 ton niet te boven gaat, gemeten volgens een nieuw meetsysteem dat veel meer mogelijkheden biedt.

Het is duidelijk dat de nieuwe vloot Eurokotters er op gebrand ligt de E.E.G.-12 mijlszone onder de kust te gaan leeghalen van alle platvis (tong, pladijs en schol), en hierin ook zal slagen.

De Eurokotters behoren nog altijd tot de kleine (?) kustvisserij. Twintig jaar terug ging men met dergelijke schepen op de Noordzee, het Kanaal en naar de Ierse Zee gaan vissen voor 14 dagen tot 3 weken.

Men is nu geëvolueerd en dergelijke schepen behoren nu tot de zeer kleine kustvisserij. Diegenen die hiertoe de stoot gegeven hebben, kunnen daar zeker niet prat op gaan, want zij hebben de visserij en dus zichzelf hiermede een heel slechte dienst bewezen.

De Nederlandse regering heeft zich hier ten nadele van de toekomst van de ganse kustvisserij, geweldig gemakkelijk laten beetnemen met al de gevolgen welke we reeds dit jaar zullen voelen.

Het onmiddellijk gewin heeft echter de voorrang, wie later leeft, later zorgt. Het ledig vissen van de 12-mijlszone zal niet alleen de jonge vis een zware tol doen betalen, maar weldra zullen de Eurokotters daar niets meer vinden en elders moeten hun geluk gaan beproeven.

We vragen ons af hoe lang het zal duren vóórleer een S.O.S.-geroep van uit dit nieuwe midden zal opstijgen, te groot voor de kustvisserij en te klein om de concurrentie aan te houden met de machtige kotters verder op.

Zal men er wellicht toe gedwongen worden om een tweede beschermde zone uit te roepen, een zone van b.v. 10 mijl uit de kust voor de werkelijke kleine kustvisserij tot b.v. 50 Brt en 200 p.k. en een hierop aansluitende zone van 10 tot b.v. 20 mijl voor de Eurokotters? De toekomst zal het leren.

De Nederlandse Overheid moet niet fier zijn zich op deze wijze te hebben laten beetnemen.

■ De twee door de Noorse marine opgebrachte kotters uit Urk, de „UK 36” en „UK 37”, werden vrijgegeven nadat een bankwaarborg bezorgd werd door de eigenaars de heren H. en J. Romkes. Dit schijnt er op aan te duiden, dat nog altijd de betrokken schippers niet vrij uitgaan. Ze werden er van beschuldigd in de Noorse wateren een reservenet op de bak te liggen hebben gehad die, volgens de Noorse reglementering, ondermaats was. De Noorse marine voert een zeer scherpe controle uit op de vissersvaartuigen uit de E.E.G. Men moet de Noren verwittigen, wanneer men de Noorse wateren binnenkomt, wanneer men vist en waar en een vislogboek bijhouden met de totale vangsten ingedeeld per vissoort, sleep en gebied waar gevist werd. Wij ontlene eveneens aan Stuurboord-Visserij-editie uit Nederland een plaatje met beide betrokken Urkers.



De nieuwe indrukwekkende Eurokotter „HA.106” nog net medelopende met de zeer kleine kustvisserij. (Foto Stuurboord Visserijeditie Nederland).

VRAAG TOT SCHORSING UITVOERPREMIES NEDERLANDSE MAKREEL

Door de heer Robert Battersby, lid van het Europees Parlement voor Groot-Brittannië werd verleden jaar onder meer volgende vraag gesteld aan de E.E.G.-commissaris voor de Zeevisserij in verband met de restituties op de uitvoer van makreel door Nederlandse uitvoerders.

Betreft: Makreel 1981

Welke juridische maatregelen overweegt de Commissie ten einde de bedragen terug te krijgen die in 1981 aan de Nederlandse autoriteiten te veel zijn betaald voor makreel die is uitgevoerd boven de aan Nederland toekomende hoeveelheid, d.w.z. quota + netto invoer?

Antwoord van de heer Dalsager namens de Commissie (10 februari 1984)

Zoals is aangegeven in het antwoord op de schriftelijke vragen nr. 718/82⁽¹⁾ en nr. 1100/82⁽²⁾ van het geachte Parlementslid, worden de uitgaven voor restituties eerst definitief afgewikkeld nadat de Commissie zich ervan heeft vergewist dat het rechtmatige uitgaven betreft die beantwoorden aan de communautaire voorschriften.

Bij een controle ter plaatse door vertegenwoordigers van de Commissie is aan de Nederlandse autoriteiten medegedeeld welke consequenties volgens de diensten van de Commissie aan de uitkomsten van de controle moeten worden verbonden wat de restituties voor de uitvoer van bevroren makreel voor het begrotingsjaar 1981 betreft. Het besluit over deze uitgaven zal door de Commissie worden genomen bij de goedkeuring van de rekeningen over het begrotingsjaar 1981.

Ook dient erop te worden gewezen dat de uitvoerrestituties per 1 november 1983 zijn geschorst.

Aan de hand van het antwoord gegeven namens de Commissie is reeds aan de Nederlandse autoriteiten op het ogenblik van de controle ter plaatse door de vertegenwoordigers van de Commissie medegedeeld welke gevolgen, volgens de uitkomsten van het onderzoek zullen verbonden worden in verband met de restituties.

Het minste zal zijn, wanneer het onderzoek uitwijst dat er ergens iets niet klopt, dat er geen restituties zullen uitgekeerd worden voor, minstens toch, de uitvoer in overtal.

Samengaande hiermede zal er dan waarschijnlijk nog een klacht volgen ten laste van de overbevissers bij het Hof van Justitie te Luxemburg, aldus gegrond op de resultaten van het onderzoek door de controleurs.

■ In Nederland doet men er toch iets aan voor vispromotie en meer in het bijzonder voor de haringpromotie. Op 17 mei worden aldus de „Meetjesmeisjes” rond het „Lieverdje” in Amsterdam aan de pers voorgesteld. Het is een majorettenkorps van flink uit de „billen” gewassen groep van mooie meisjes in haringkostuumpjes. Ook een minister zal wel liever de haringkegjes aangeboden krijgen door mooie billende meisjes. Deze meisjes zullen ook te Düsseldorf en Dortmund in het Ruhrgebied van de partij zijn om de Duitsers lekkere Nederlandse haring te leren eten.

Reders gij zijt verwittigd!

DE NEDERLANDSE KG.12 OPGEBRACHT

Jammerlijk misverstand door paniek-reactie van Nederlandse schipper

Heden woensdag 4 april werd in de namiddag het Nederlands vissersvaartuig, de KG.12, door de Belgische marine opgebracht naar Oostende. De schipper Jozias Sireveld is nog maar slechts enkele maanden eigenaar van dit vaartuig dat, om in de 12-mijlszone met de bokken op platvis te mogen vissen, teruggebracht werd, wat de motor betreft tot 299 PK en de tonnage tot beneden de 70 Brt, de gewone wijze om te ontsnappen aan de verplichting buiten de 12 mijlszone te moeten vissen.

Door de mijnneveger „Heist” werden woensdagnamiddag twee mariniers aan boord van de KG.12 gezet om controle uit te oefenen op de scheepspapieren en op de visvangst en netten. Door paniek aangegepen, niettegenstaande de *Hollandse schipper in orde meende te zijn*, heeft de schipper-eigenaar, met de 2 Belgische mariniers van de Zeemacht aan boord, koers gezet naar de Nederlandse wateren, die hij kon bereiken, gezien de korte afstand vanaf het gebied, waar hij viste, en dit vooraleer de Belgische mijnneveger hem tot stoppen kon dwingen. In feite komt dit neer op een gijzeling van Belgische mariniers en vluchtmisdrijf hetgeen een zware overtreding is. Door de mijnneveger werd de KG.12 via de radio gesommeerd om vrijwillig terug te keren en zich te laten opbrengen. De Nederlandse schipper heeft dit ten slotte gedaan en heeft zich laten opbrengen naar Oostende. Aan boord werd vastgesteld, dat er op garnaal gevist werd en dat er eveneens een ben gul en enkele kg platvis gevangen werd ten belope van 59 kg vis. Ook werden er door de schipper verkeerde papieren overhandigd, namelijk deze van het vaartuig, toen het nog onder de oude eigenaar vaarde en toen de motor van 435 PK nog niet afgesteld was. Op de papieren van de KG.12 zelf kon de schipper niet de hand leggen, niettegenstaande later bewezen werd, dat zij eveneens aan boord waren.

Vermits het vaartuig op garnaal viste, is de reglementering niet van toepassing, dat in de Belgische 12-mijlszone slechts vaartuigen mogen vissen met de bokken, wanneer zij niet boven de 300 PK en 70 Brt uitkomen. Dit is slechts van toepassing bij de platvisvisserij (tong, pladijs, schelvis). Wel echter mag dan de bijvangst op vis niet hoger zijn dan 10% volgens een EEG-verordening. Gezien in de afslag te Oostende waar *donderdagmorgen om 9 uur de vangst van de KG.12 verkocht werd*, vastgesteld werd dat er 140 kg garnaal en 58 kg vis aan boord was, is er dus een duidelijke overtreding wat de bijvangst betreft.

In feite heeft de schipper-eigenaar zich door zijn paniekerige reactie schuldig gemaakt aan gijzeling van twee Belgische mariniers en verder aan een overtreding op het reglement op de bijvangst. Het vaartuig werd dan ook aan de ketting gelegd en wordt niet vrij gegeven vooraleer een borgsom wordt gestort van 500 duizend B.fr., zijnde ongeveer 27.500 gulden. In de Oostendse visafslag werd de garnaal verkocht tegen 236 fr. het kg en de vis voor 4.080 fr. In totaal brachten garnaal en vis een goede 37 duizend B.fr. op, hetzij iets meer dan 2 duizend gulden. Ook de opbrengst van deze verkoop wordt voorlopig aangeslagen en geborgen in de Deposito- en Konsignatiekas van het Belgische Mi-

nisterie van Financiën tot na de uitspraak van het Belgisch gerecht.

Voor de schipper-eigenaar wiens het vaartuig in het vismijndok aan de ketting ligt, wordt het dus wachten tot de 500 duizend B.fr. gestort zijn, om terug te kunnen uitvaren, wat voor hem een ernstig verlies betekent.

Wat de bevelhebber van de „Heist” betreft, kunnen wij deze en zijn bemanning slechts gelukwensen om de koelbloedigheid en de redelijkheid waarmede opgetreden werd. Anderzijds vernamen wij nog, dat de Belgische Zeemacht streng de hand zal weten te houden aan de reglementen. Inderdaad sluit de redelijkheid in het optreden van de Belgische Zeemacht zeker de strengheid niet uit. Alhoewel het hier niet gaat om een specifieke bokkenvisserij op tong, moet eveneens de hand gehouden worden aan de andere reglementen, hetgeen de Belgische Marine vast van plan is te doen. Een streng optreden is in feite in de hand gewerkt geweest door het sinds enkele jaren illegaal optreden van, in het bijzonder Nederlandse zware kotters tot duizend en meer PK, die met de bokken het laatste tongetje uit de Belgische 12-mijlszone kwamen wegvissen. Door de aldus uitgelokte zware controle, wordt dan natuurlijk ook al eens een heel wat kleiner garnaal geklist zoals dit hier het geval is.

NOG OVER DE BOKKENVISSERIJ IN DE 12-MIJLSZONE

Zoals onze lezers weten is er verbod om met de bokken in de 12-mijlszone op platvis te vissen (tong, pladijs, schar) voor vaartuigen boven de 70 Brt en/of meer dan 300 p.k.

Dit heeft reeds aanleiding gegeven tot veel moeilijkheden, en een kat-en-muis spel tussen de visserijwachtschepen en de vissersvaartuigen.

Vroeger mocht men zelfs de 50 Brt niet overtreffen. Er is dus in feite al een heel eind tegemoet gekomen aan vissersvaartuigen, die zelfs in fei-

te niet meer tot de kleine visserij behoren.

Al de controlemoelijkheden over het al of niet overschrijden van de 70 Brt en/of 300 p.k., het opnieuw laten uitmeten der vissersvaartuigen, het afstellen van motoren, enz... zou nochtans kunnen vermeden worden door de instelling van één enkele zeer nuttige maatregel, namelijk het terugbrengen tot een opening **per boomkor voor de vaartuigen die in de 12-mijlszone vissen tot b.v. 4 m opening.**

Volgens ingewonnen inlichtingen, zouden de grote kotters dan inderdaad geen boodschap meer hebben aan een visserij in de 12-mijlszone, wanneer zij slechts zoveel zouden kunnen vissen als de kleine kustvisserij.

Voor de visserijwachtschepen zou zich dan ook alles herleiden tot het opnemen en meten van de opening van de boomkor en zouden er geen afgestelde motoren meer op hun werkelijke motorkracht moeten uitgetest worden.

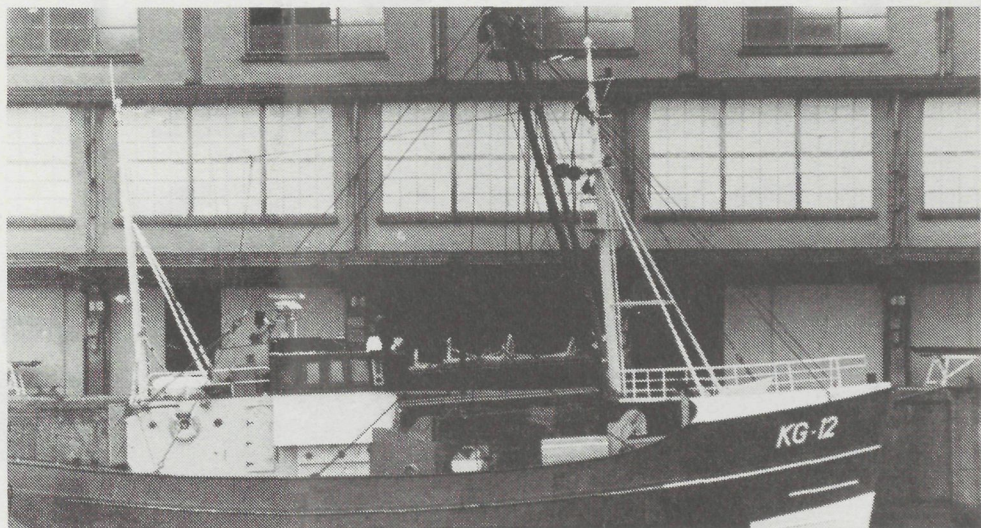
Ook zou men er dan geen belang meer bij hebben om de brutotonnage van schepen, die normaal bijna 100 ton meten, door allerlei aanpassingen en truckagemiddelen, mede de inschikkelijkheid van de scheepsmeetdiensten, tot 70 Brt en minder achterover te drukken.

In elk geval, indien het huidig systeem van maximum 300 p.k. en 70 Brt behouden zou blijven, zou men toch de maximum opening van de boomkorren tot 4 m moeten doordrukken. We hebben dit enkele maanden terug reeds verdeeld met de geheime hoop dat dit wellicht nog voor dit jaar had kunnen doorgedrukt worden, maar de administratieve molen van de E.E.G. maalt uiterst langzaam, in aanmerking dan nog genomen dat men het grote nut van deze maatregel zou willen inzien.

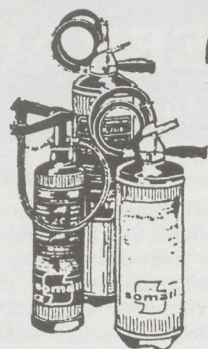
Naar we vernemen zijn de Hollanders en Duitsers er tegen gekant.

Waarom? Als men het ernstig neemt, kan daarvoor geen enkel wettige reden bestaan. Men beschermt de 12-mijlszone zoals het hoort, of men doet het niet. En dan heeft het geen zin E.E.G. maatregelen te nemen.

P. Vandenberghen.



De KG.12, gemeerd in de Oostendse vissershaven waar ook de aangeslagen vangst werd verkocht.

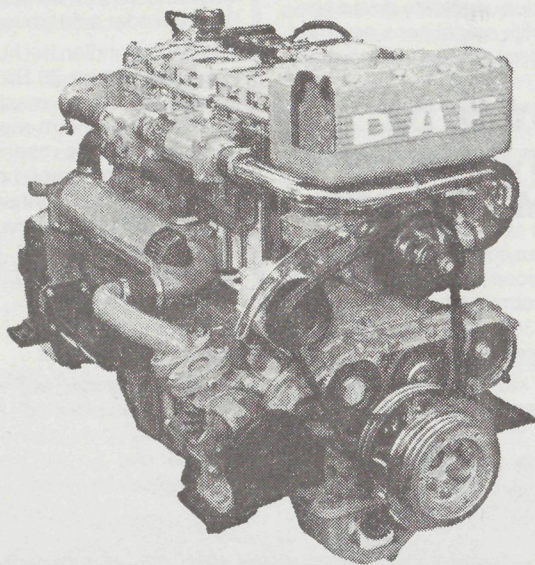


- brandbeveiliging in machinekamer
- snelblussers, nazicht en hervulling
- Somati 100 % Belgische firma
- wendt U tot S.V. SCAP

somati

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

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00 — Telex 31647

**HOOGWATERBOEKJE
1984**

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

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

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

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

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

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

Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

**„VAN MANNEN
EN DE ZEE”**
door Marcel Poppe
(tweede druk)

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

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

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

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITTANNIE

■ Een vroeger treiler uit Shetland, die echter reeds verscheidene malen tweedehands verkocht werd, heeft thans geschiedenis gemaakt door in de Libanese haven Tripoli aan de ketting gelegd te zijn met de meest waardevolle lading aan boord uit haar bestaan, namelijk 10 ton drugs voor een waarde van ... 1,4 miljard B.fr. Het vaartuig was in laatste hand door twee Canadezen gekocht. Men moet het maar durven.

■ De Britse Sea Fish Industry Authority, die in Groot-Brittannië reeds verscheidene promotiekampagnes voor vis inrichtte, zal nu een nationale promotiekampagne voor meer haringverbruik starten in het vooruitzicht van de heropening van de haringvisserij in de Noordzee deze zomer. Inderdaad, zoals het thans zit, zal de eigen Britse markt slechts 25% van de te verwachten Britse haringaanvoer opnemen, terwijl voorzien wordt, dat eveneens de Europese markten overzadigd zullen zijn. Ook in de Barentssee en in de Noordelijke fjords van Noorwegen, zijn er tekenen van volledig herstel van de vroegere grote haringscholen. Aldus werd vastgesteld, dat de jaarklasse haring in 1983 tien maal deze overtreft van de jaarklasse 1982!

Zal deze overvloed aan haring zich weerom niet uiten in een vermindering van de kabeljauwklasse omdat de haring het speciaal gemunt heeft in de periode van de kuitschieten op de eieren en larven van de andere vis en in het bijzonder van de kabeljauw. Een te grote bescherming van één enkele vissoort kan zeker ook schaden voor andere vissoorten.

■ Door de Britse regering zal voorgesteld worden het individueel toegelaten vangstkotum per man en per week voor kabeljauw van 28 bennen van 50 kg. terug te brengen tot 24 bennen. Inderdaad heeft men vastgesteld dat de kabeljauwaanvoeren nog te groot zijn, niettegenstaande het kabeljauwkotum reeds van 30 naar 28 bennen per man en per week terug gebracht werd. Het totaal kwotum kabeljauw voor 1984 werd ten overstane van het vorige jaar terug gebracht tot 108 duizend ton en dit verplicht het betrokken departement om een voorstel naar voren te brengen de aanvoeren te beperken.

■ In het Schotse North Shields werd door producenten, kopers en grootafnemers van de steurgarnaal, beslist de mogelijkheden na te

gaan voor de aanvoer een minimumgewicht op te leggen, dit niet alleen om een betere markt voor het produkt te bekomen, maar tevens voor een betere bescherming van de soort. Thans wordt er in de afslag steurgarnaal aangeboden tot 100 in één kg. Men zou nu nog slechts steurgarnaal toelaten van 50 in één kg. Men verkiest een beperking naar gewicht op te leggen, dan naar maat of lengte. We herhalen dat dit voor de producenten een tijdelijk verlies zou betekenen door minder aanvoer, maar die daarna een overkompensatie zou vinden in de aanvoer van grotere steurgarnaal, dus groter gewicht en hogere prijzen. Gelukkig dat zelfs de producenten dit ingezien hebben. Een voorbeeld voor alle vissers.

■ Over het vissersvaartuig „The Bold Venture” dat in de haven van St. Peter Port Harbour op het eiland Guernsey zonk en aan de bodem kwam, is er thans een politieonderzoek aan de gang, omdat het zowat een publiek geheim geworden is, dat dit vaartuig moedwillig tot zinken gebracht werd. Ook dit is niet nieuw onder de zon en meerdere verzekeringsmaatschappijen zijn reeds op die manier opgelicht geweest.

BIJNA EEN BRITS-SPAANS INCIDENT OP ZEE MET VLUCHTENDE TREILER

Verleden week kwam het bijna ook tot een nieuw marine-incident met een Spaanse treiler, ditmaal echter met een Brits fregatschip.

Een Spaanse treiler was ongeveer 200 mijl zuidwest uit Falmouth vissende binnen de Britse visserijlimieten toen de HMS Shetland haar opmerkte.

Dit schip beschikt over geen visserijvergunning en kreeg dan ook order te stoppen. Dit weigerde de Spaanse treiler, de „Aliva”, echter en ging op de vlucht om buiten de Britse 200-mijlszone te geraken.

De HMS Shetland zette de achtervolging in en het was slechts nadat de fregat over de radio liet weten, dat er zou geschoten worden, dat „Aliva” ten slotte haar machines stopte.

Toch duurde het aldus in totaal meer dan 3 uur vooraleer Britse mariniers vergezeld door een officier, aan boord van de Spaanse treiler konden komen.

Behalve de afwezigheid van een vergunning om in de Britse wateren te vissen, zou het geen Spaanse treiler geweest zijn, zo men niet eveneens kon vaststellen, dat er met **ondermaatse** visnetten gevist werd en dat er heel wat ondermaatse vis aan boord was opgeslagen.

De Britse fregat bracht de „Aliva” op naar Falmouth, waar de schipper reeds de volgende dag voor de rechtbank kwam er zich hoorde veroordelen tot een boete van 800.000 fr. wegens illegale visserij, tot 80.000 fr. wegens niet-stoppen na aanmaning hiertoe en tot 20.000 fr. gerechtskosten. Verder werd de vangst ter waarde van 1,6 miljoen fr. aangeslagen.

Zeker een dure grap voor de betrokken Spaanse schipper, eigenaar en bemanningsleden, waarvoor we de Engelse autoriteiten geen ongelijk kunnen geven.

De visserijwetten zijn er om toegepast te worden en in het belang van **elke** visser, tot welke nationaliteit ook, opgemaakt.

Volgens de mariniers van de fregat, zag men de Spaanse schipper tijdens zijn vlucht, in de brug in

een gebedshouding, waarschijnlijk ergens voor een madonabeeldje voor de dagelijkse zonden vergiffenis vragend. Spanjaarden vallen inderdaad van het ene uiterste in het andere.

Of een schietgebed hen dan zal redden, zullen ze in het hiernamaals slechts te weten komen.



In beeld de Spaanse treiler onder arrest vastgemaakt langzij de fregat „Shetland” (foto: Fishing News, Heighway House 87, Blackfriars Road, London SE1 8HB).

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

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)



*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...

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

OPNIEUW EEN VISSERSVAARTUIG DOOR EEN ONDERZEEBOOT IN DE GROND GETROKKEN EN VERGAAN

Enkele weken geleden werd in de Ierse Zee een Ierse treiler door een Britse onderzeeboot die in de openstaande netten vaarde, achteruit medegetrokken en kon kapseizen vermijden door de sleepkapels van de visnetten door te knippen.

Twee jaar terug in de Ierse Zee verging in hetzelfde gebied een Ierse treiler, nadat deze op dezelfde manier meegesleept werd en kapseisde. Gelukkig konden de te water gekomen vissers gered worden.

Thans bereikt ons het ontstellend nieuws, dat een kleine Deense kustkotter, de amper 19 Brt metende „Anne-Katherine” door een West-Duitse onderzeeboot de diepte ingesleurd werd en met man en muis is vergaan. De ramp gebeurde op de grens van de zeeëngten van het Kattegat en Skagerak.

De Deense kusttreiler had drie man aan boord en het vaartuig zonk als een steen, dit volgens zeggen van een ooggetuige, de schipper van één in de nabijheid vertoevende kusttreiler.

Deze treiler, de „Diana” kapte haar netten om onmiddellijk ter plaatse te kunnen hulp bieden en eventueel levens te kunnen redden, maar ter plaatse gekomen, vond men slechts olieresten op het water, een paar laarzen en wat visbakken. Het is duidelijk, dat de opvarenden zich niet hebben kunnen redden, laat staan van een reddingsvlot kunnen gebruik maken.

In tegenstelling met wat in de Ierse Zee gebeurde, waar de onderzeeboot zich niet bekend maakte, kwam even na het ongeval, een nog nieuw in de verf staande onderzeeboot aan de oppervlakte. Het ging om een West-Duitse onderzeeër van 1.400 ton van de Simpson-klasse,

die op proefvaart was. Toch wel pech voor een maidenreis.

Het vaartuig is 60 meter lang en kan 22 knopen halen. Het werd verzocht de haven van Skagen aan te doen, waar het nu aan de ketting werd gelegd, terwijl de Deense politie een onderzoek instelde.

De West-Duitse marine ontkende, dat één van haar onderzeeërs in dit gebied vertoefde, en hierin kunnen zij wel gelijk hebben, vermits de onderzeeër nog niet overgedragen was aan deze marine en er waarschijnlijk ook niet voor bestemd is.

De onderzeeër behoort toe aan het Westduits ministerie van Financiën, zijnde eigenaar van de Duikbotenwerf. Het is begrijpelijk dat de Deense pers kwalijk reageerde, maar om de Duitse kapitein van de onderzeeër van moord te gaan beschuldigen, is dit toch ver gezocht. Eén feit is echter duidelijk, dat er beslist meer coördinatie dient te gebeuren tussen de betrokken ministeries van marine en de diensten voor de visserij.

Het zou inderdaad niet mogen gebeuren, dat onderzeeërs oefenen of duiken in gebieden die bijzonder voorbehouden zijn aan de visserij en vooral, zoals dit twee jaren geleden in de Ierse Zee gebeurde, een vaartuig over meer dan één mijl meesleurden, precies alsof zij dit niet gewaar werden!

De duikboten zouden moeten oefenen in gebieden, die praktisch niet door de visserij bezocht worden. In elk geval is het dringend nodig, dat men de koppen bijeensteekt om te verhinderen voor zover mogelijk, dat dergelijke ongevallen zich nog zouden voordoen.

ALLELEI

■ Dhr. John Pearson, de E.E.G.-directeur voor de visserij was drie dagen in Nederland, waar hij het bedrijf bezocht. Hij uitte er zich vrij positief en verkondigde, dat hij meer in die drie dagen geleerd had, dan in maanden te Brussel. Het allerkleinste uit de E.E.G.-Visserijlanden, namelijk België is benieuwd of dhr. Pearson eveneens de weg zal vinden naar onze havens, afslagen en bedrijven. Brussel ligt nochtans in België. In Frankrijk willen de syndikaten nu ook de vissers op de 38 uren arbeid afstemmen.

■ In de visserij moet men het ijzer smeden terwijl het heet is. Dat wil zeggen op de bres blijven, ongezien het aantal uren wanneer er ruim te vangen is. Het is dan ook dwaas dat men syndikale eisen zou willen stellen voor toepassing in de visserij, zoals minstens zoveel uur na elkaar, enz. Misschien kan men dan een bordje op de zeebodem laten zakken met aanduiding voor de vis, wanneer er op welke uren zij zich moeten laten vangen. En zeggen dat de Franse voorzitter van de E.E.G.-Visserijraad van dit voorzitterschap gebruik zou willen maken (dit duurt tot einde juni) om het Franse syndikaal systeem voor toepassing op de visserij van alle E.E.G.-landen in te voeren. Zal ook hier het nefast syndikaal systeem, zo weinig mogelijk werken en zoveel mogelijk verdienen, alles naar de vaantjes helpen. Het is als gevolg hiervan dat we het in Europa al zover geschopt hebben en in talrijke bedrijven naar de vaantjes werden geholpen.

■ Een voorzichtig onderzoek in Groot-Brittannië ingesteld in verband met het Frans-Spaans visserijincident, bracht aan het licht, dat men in visserijkringen volledig aan de kant van de Franse marine staat en buiten de kring van de visserij men er meer een verdeelde mening op nahield wat het gebruik van wapens betreft. Maar ook voor deze mensen moet men de Spaanse vissers de reglementen doen eerbiedigen.

■ Is de verschijning van robots aan boord van visserij schepen eerlang te voorzien? In elk geval bestudeert men de inzet van robotten in Japan aan boord van lijnenvissers. Er zou een robot ingezet worden voor het uitzetten van de vislijnen en een robot bij het terug inhalen van de lijnen. Het zou ons in het geheel niet verwonderen, dat Japan dit probleem meester wordt. Een futurist voorspelde eens dat men nog zal gaan vissen zonder één enkel man aan boord en van thuis uit. Alles zal gebeuren via een computersysteem, zowel het uitvaren uit de haven, waar automatisch zal gereageerd worden op naderende schepen via de thuiszitter op het beeldscherm, automatisch de netten uitgezet, ingehaald, de vis gesorteerd en weggeborgen, enz... Een toekomstbeeld dat zich in fasen zal verwezenlijken.



De Westduitse onderzeeër, gemeerd in de haven van Skagen in Denemarken.

Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK
IBIS
prk 000-0207440-54

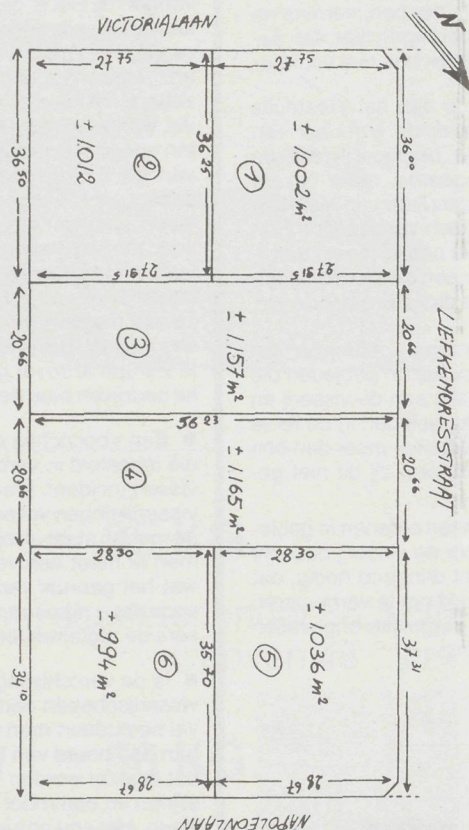
INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - 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.



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.

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.



Steun het Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK
IBIS

prk 000-0207440-54

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

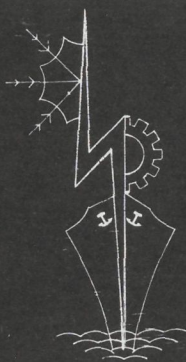
HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG:

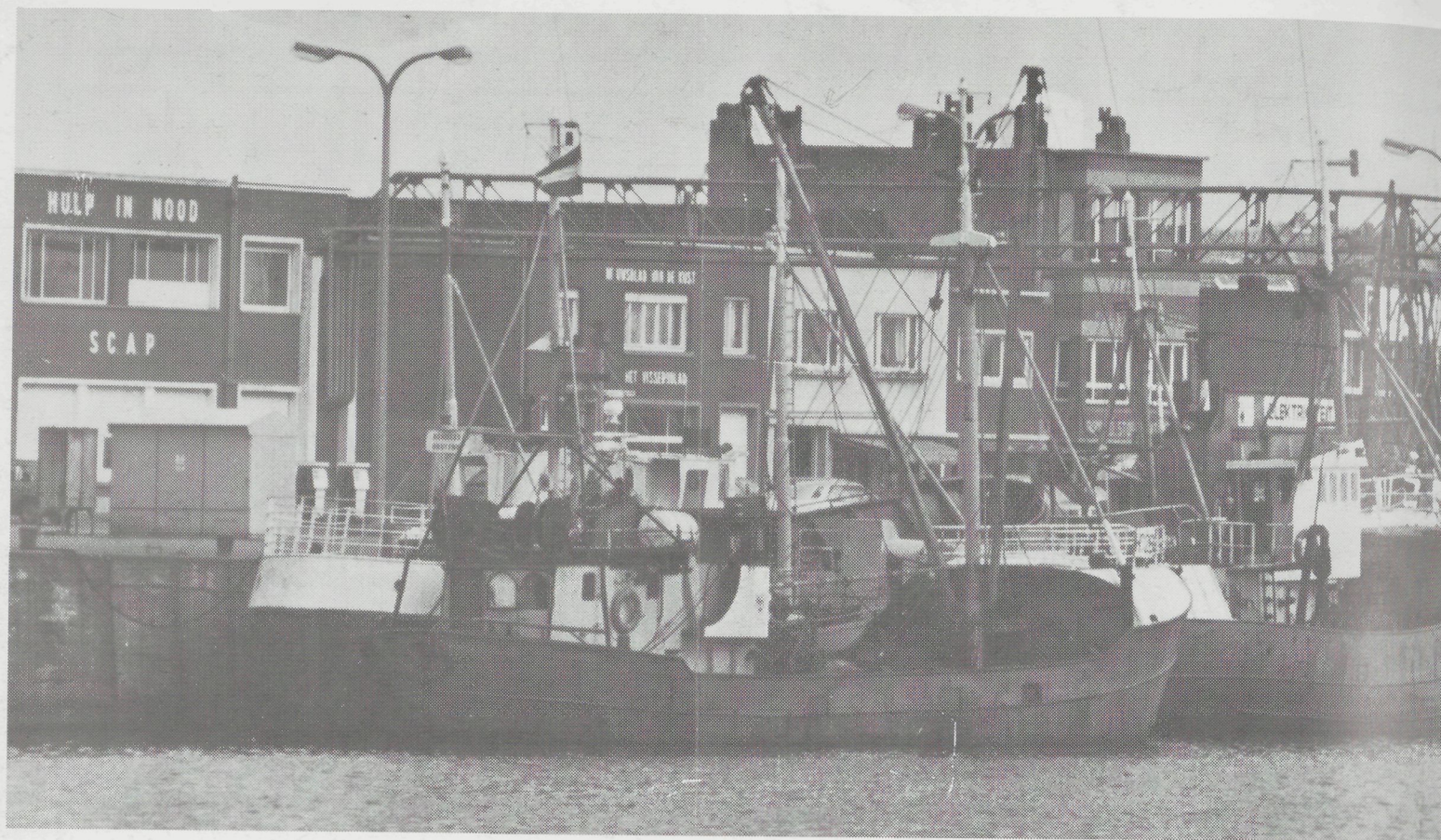
(059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD:

(059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL 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.

