

HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 31 AUGUSTUS 1984 - NR. 31

BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. - 6 MAANDEN 1.200 FR. - 3 MAANDEN 600 FR. - BUITENLAND 2.200 FR. - NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. - 6 MAANDEN 1.200 FR. - 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE - TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 - P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE - B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het visserijblad

Vrijdag 31 augustus 1984 - Nr. 31

VERGAAN VAN „MONT LOUIS” SENSATIEPERS EN MEDIA OORZAKEN VAN SCHADEN AAN VISSERIJBEDRIJF

Is het vanwege de komkommertijd in de pers en de media dat we thans sinds dagen belast en vervolgd worden met de ellenlange sensatie-artikelen over het vergaan van de „Mont-Louis”, die aan boord containers heeft, gevuld met een radioactieve lading?

Vanwege de bergingsmaatschappijen kreeg men de geruststelling, dat het geen problemen stelt om betrokken containers te lichten, behalve dat het natuurlijk een kostelijke bedoening zal worden, inbegrepen de bestrijding van het olieverslies.

En nochtans leest en hoort men overal bedenkingen over eventuele pollutie van de zee en van het marine-milieu door radioactieve afvalresten. Men heeft nu reeds de mond vol over het doorroesten van de containers en de hysterie gaat zover, zelfs nadat vastgesteld werd dat alle containers intact zijn en dat er bijgevolg geen gevaar is voor radio-actieve pollutie, dat er artikels verschijnen over een grondig onderzoek van een radio die, aan de monding van de IJzer, ter hoogte van het loodsgebouw van Nieuwpoort, uit zee werd opgepikt en die men veronderstelt van de „Mont Louis” afkomstig te zijn. Het resultaat was natuurlijk negatief.

Het is dus juist wanneer we een handelaar en een reder horen, dat het grootste gevaar voor de visserij en voor de visafzet, niet komt van het materieel feit van dit ongeval, maar vanwege de gedramatiseerde sensatie der ganse media!!!

Een visventer in het Waalse gedeelte van het land, werd nu reeds geconfronteerd met de vraag van een klant of hij soms geen vis verkocht gevangen in het gebied van de vergane „Mont Louis”!

Men zou over dergelijke naïviteit kunnen lachen, ware niet, dat weer zoveel mensen de kop vol gestoken zijn over pollutie van het marine-milieu en gevaar voor verbruik van visproducten.

Ondertussen zal de visser en de handelaar weer kunnen opdraaien voor de onbegrijpelijke sensatieartikelen die door de media sinds dagen gespuid worden.

Onverantwoordelijker kan het inderdaad niet. En waar zijn de gerechtelijke en bestuurlijke instanties om daaraan paal en perk te stellen?

Het is evident dat wij zeker niet wensen dat dergelijke ongevallen niet aan het licht zouden komen. Integendeel! Het geeft vaak aanleiding tot het uitvaardigen van strenger reglementen en een beter beheersing van het vervoer, in dit geval van het vervoer op zee.

Men mag eveneens niet blind zijn voor eventuele aantasting van het marine-milieu, maar men mag zeker niet onmiddellijk als een Don Quichotte een strijdpvaard bestijgen en het marine-milieu gaan belazeren, en over onvermijdelijke pollutie gaan spreken.

De pers en de media zijn er om de overheid op haar plichten te wijzen, zowel voor wat de uiterste veiligheid en reglementering van het vervoer betreft, als voor het nemen van alle mogelijke maatregelen ter zake om eventuele pollutie te vermijden.

We vragen zeker geen onverschilligheid vanwege de media bij dergelijke gebeurtenissen, maar een zekere bezinning en geen paniekstemmerij en vooral geen hysterie zoals bepaalde krantenartikels blijk van geven.

Het is al wel geweest met de hysterie ten tijde van de garnalenaffaire in een ouderlingentehuis bij Utrecht in Nederland,

waar ouderlingen gestorven zijn na een kerstmaaltijd.

Onmiddellijk waren gepelde garnalen de schuld hiervan. De handel kreeg een opdoffer van belang, terwijl ten slotte uitgezeten werd, dat alle onderzochte partijen garnaal van betrokken groot-leverancier die ook aan het ouderlingentehuis leverde, vrij van besmetting waren.

Ook alle andere onderzochte partijen garnaal, waar ook, die in laboratoria aan bacterien getest werden, waren, wat menselijk verbruik betreft, zuiver op de graat.

Ondertussen had de hysterie vanwege de media voor tientallen miljoen schade gezorgd aan producent en handel.

In de zaak van de „Mont Louis” wordt te weinig het accent gelegd op de geruststelling voor het publiek, dat er geen gevaar is voor pollutie, dat de containers intact zijn en dat de bergingsmaatschappijen de containers zullen kunnen lichten.

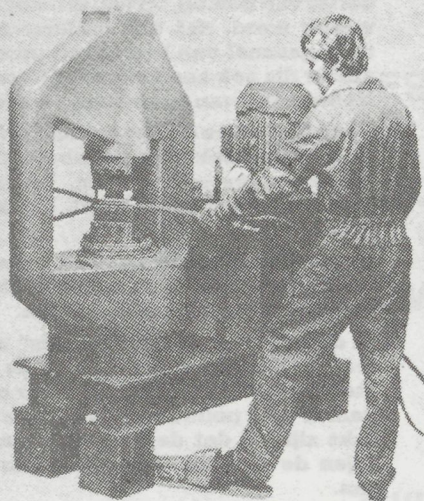
Wie durft de zaak tegen dergelijke onverantwoordelijke voorlichting gerechtelijk aanhangig maken. Een zaakje voor de producentenorganisaties en de beroepsvereniging der visgroothandelaars.

P. Vandenberghe



Crisisstaff voorgezeten door provinciegouverneur Vanneste die maandagnamiddag bijeen kwam voor een eerste maal. Dinsdagmorgen werd opnieuw bijeengekomen in het Loodswezen gebouw.

S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers



**UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL**

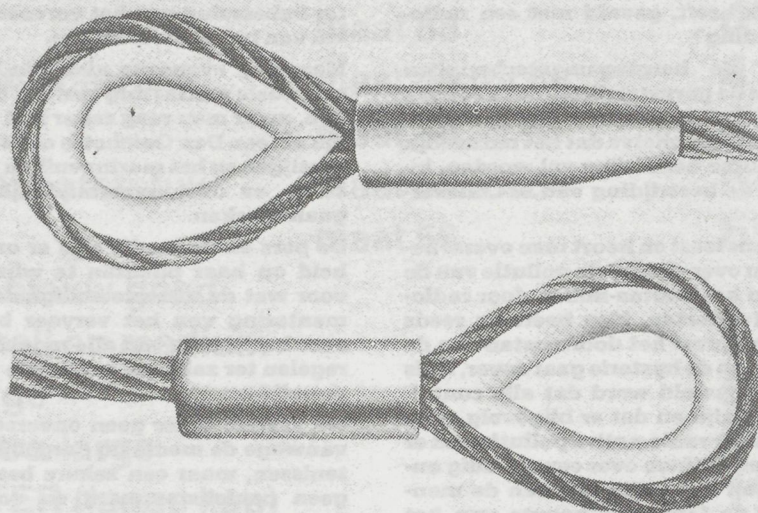
**VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE**

**OUR SPLICING METHOD SAVES
TIME AND MATERIAL**

S.V. S.C.A.P. beschikt over een kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Eenzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verwondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.



**De kabeldiameters waarop deze techniek kan
toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.**

**REDERS EN OOK AANNEMERS KUNNEN
BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.**

**Het is een belangrijke verbetering waarvan alle
reders en aannemers gebruik kunnen maken.**

☎ **SCAP (059) 32 29 51
32 09 31**

SENSATIEBELUST NEDERLANDS KONSUMENTEN-KONTAKT

Enorme schade voor Nederlandse garnaal!

We vragen ons af welke wesp het Nederlandse Konsumenten Kontakt thans gestoken heeft, waarvan het Nederlands garnalenprodukt in de eerte plaats het slachtoffer van is en de producent, de garnaal- en de vishandel in het algemeen.

Het onderzoek dat het Konsumentenkontakt in Nederland over de zuiverheid van de gepelde garnaal verrichtte, moet zeker in grote mate gerelativeerd worden omdat dergelijke organisaties met hun eigen verplicht zijn sensatie te veroorzaken.

Sensatie betekent voor hen in de openbaarheid komen, dat wil zeggen publiciteit. Een onderzoek vanwege dergelijke bonden moet dan ook op sensatie gericht zijn of het zijn een maat en kosten voor niets.

Men kan dan ook wel het onderzoek in die richting leiden en bij voorkeur partijtjes garnaal gaan onderzoeken waarvan men vermoedt of weet, dat het in het eigen kraam te pas zal komen.

We mogen ons dan ook eerst de vraag stellen of dit ondedzoek representatief is voor de gepelde garnaal.

Waar en hoe is men aan de onderzochte garnaal gekomen? Wat is er verder met deze garnaal gebeurd? Hoe lang is deze nog aan de lucht en aan het milieu blootgesteld geweest?

Een andere opmerking moet ons eveneens uit de pen, namelijk over welke soort bacteriën het gaat dat de Konsumentenbond in de Nederlandse gepelde garnaal gevonden heeft? Bacteriën is een verschrikkelijk woord, maar gaat het hier over kwaadaardige bacteriën of over bacteriën waarmede alle mensen, op elk ogenblik van de dag te maken hebben? Ook op onze huid zijn er, en dit bij elke mens, stafilococquen, streptococquen, enz... aanwezig.

Volgens het Konsumentenkontakt is uit het onderzoek gebleken, dat op alle partijen te veel bacteriën voorkomen, soms honderd maal zoveel als binnenkort wettelijk is toegestaan. Ook wat de kleur, de geur en de smaak betreft, zou 75% van de onderzochte garnaal, veel te wensen over laten?

Dertig ten honderd van de onderzochte garnaal was zelfs geheel of gedeeltelijk bedorven! Wijzelf kunnen moeilijk aanvaarden, dat men ergens bedorven garnaal zou te koop stellen.

Gaan we met heel wat zaken en bepaalde manieren van optreden en zoeken naar sensatie door het Konsumentenkontakt niet akkoord, we zijn het nog minder met de algemene konklusie, namelijk dat deze organisatie alle mensen aanraadt voorlopig geen Nederlandse garnaal meer te eten!

Dit is een totaal blinde formulering waarmede men ook partijen en dus afzitters treft, die over goede en smakelijke partijen garnaal beschikken! We vinden dergelijke formulering vanwege de Konsumentenkontakt echt misdadig tegenover de garnaalvisser en tegenover de handel.

Het is evident dat deze sectoren heel wat schade zullen oplopen en we vragen ons af hoe het Konsumentenkontakt dit zo maar mag doen! Zij schaden hiermede de belangen van gans het bedrijf. Hopen we maar dat representatieve bonden, zowel van de garnaalproducenten als van de handel het hier niet bij zullen laten.

Ook de blinde formulering van vieze achterkamers waar de garnaal gepeld wordt, zal de lezers doen denken, dat in Nederland de garnaal overal in vieze achterkamers gepeld wordt.

Wijzelf hebben eens de gelegenheid gehad, eventjes in zo'n „vieze achterkamer" binnen te komen. Welnu, heren van het K.K., ik schrijf hier gerust, dat men er van de vloer kon eten! Of werd die „vieze achterkamer" misschien ook al geënceneerd opdat uw artikel het gewilde effect en de gewilde sensatie niet zou missen?

Of weten deze heren niet, dat over het algemeen (uitzonderingen zijn er nu overal) een Hollander gekend is voor zijn zindelijkheid? Na de heksenjacht ter gelegenheid van het jammerlijk gebeuren rond Kerstdag in een rusthuis te Utrecht, is men ten slotte ook tot bezinning moeten komen, na de enorme schade, die de producenten en de handel werden veroorzaakt.

Het is thans praktisch uitgewezen, dat men de toenmalige garnalenpartij veel te lang had bewaard en onder geen al te hygiënische omstandigheden had opgeslagen. Inderdaad leverde de heksenjacht op de nog in de handel zijnde partijen garnaal toen geen enkel resultaat op.

Al deze garnalen waren „safe". Maar ondertussen waren de helleduivels losgelaten en konden bepaalde inkwisiteurs vrij hun gang gaan en zaken er door krijgen die werkelijk „te" revolutionair zijn. Is het om de verkooppijs nog meer in de lucht te kunnen opdrijven?

We vinden het natuurlijk goed, dat de visserijkommissie uit de Tweede Kamer deze week is bijgeengkomen voor een spoedoverleg over het verslag van het Konsumentenkontakt.

Hopen we echter, dat de zaak door deze Commissie zeer objectief benaderd wordt en dat zij zich niet „a priori" zullen laten leiden door zich blind te staren op het rapport van het Konsumentenkontakt.

Gelukkig heeft ook het Produktschap voor Vis en Visprodukten haar bedenkingen. Anderzijds loopt er nog altijd een onderzoek door het Produktschap zelf ingesteld, maar zoveel hierover is wel reeds gekend, dat het Konsumentenkontakt in de eerste plaats op sensatie belust is en slechts datgene kwijt wil, dat haar in die zin dienstig kan zijn.

Anderzijds zal staatssecretaris Ploeg ook nogmaals een onderzoek laten instellen, alhoewel zijn diensten reeds een bepaalde afstand genomen hebben van hetgeen het Konsumentenkontakt kwijt wilde zijn.

Ook wat de kleur betreft, zouden we graag eens wensen te weten of de onderzoekers die door het Konsumentenkontakt ingehuurd waren, wel weten dat de garnaal verschillend van kleur kan zijn, al naar gelang van de plaats waar deze gevangen wordt, al naar gelang van het seizoen, al naar gelang de manier van koken, van het zouten, kruiden, enz... en dat dit niets, maar absoluut niet met kwaliteitsverschil te maken heeft.

Voor mensen die iets met de vis- en garnaalhandel te zien hebben en dus met kennis van zaken kunnen oordelen, heeft het Konsumentenkontakt weer eens de gelegenheid gemist om ... te zwijgen en zich te doen vergeten.

't Wordt tijd dat deze heerschappen hard aangepakt worden om aan deze sensatie uit geldbejach een einde te stellen.

WAARVOOR DE KREDIETEN VAN DE EEG DIENEN

In E.E.G.-middens meent men dat het grootste gedeelte van de 5 duizend ton in de Gemeenschap ingevoerde paling zou kunnen vervangen worden door eigen akwakultuur, waarvoor vooral het Noorden en de Westkust van Ierland, de Noordwestkust van Schotland en het Zuiden van Italië in aanmerking komen.

De Gemeenschap is dan ook bereid deze eigen kweekvijvers te stimuleren door subsidies en leningen.

In 1978 werd reeds 225 miljoen B.fr. uitgetrokken voor de ontwikkeling van de akwakultuur. In 1980 werd dit op 680 miljoen gebracht en in 1980 op 900 miljoen B.fr.

Vanaf 1980 werden heel wat nieuwe structuren in de akwakultuur geschapen op de kusten van de Middellandse Zee en meer speciaal in Italië.

Het geld van de E.E.G. wordt immers met miljarden verkwist. Het is voldoende naar de Ierse havens te gaan om er de moderne schepen en moderne haveninstellingen te bekijken.

Prachtige schepen van 3 à 4 jaar oud, zijn volledig verwaarloosd en zijn slechter dan schepen welke wij hier als wrakken zouden bestempelen.

Het mag een schande genoemd worden, hoe er schaamteloos met de E.E.G. gelden omgesprongen wordt.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

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

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

Gullevisser

Gebruikt voor de **DANISH PAIR VISSERIJ**
onze speciaal „**DUIVELSTERK**” KABEL
van 16 mm. 6 × 7 gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE - Ø (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : Ø (059) 32 39 79 - (059) 32 08 20

Zware aanvaring op de Noordzee

Z.185 „EMERALD STAR” RAMT BOORTOREN

Zondag omstreeks 16.30 u. heeft zich op de Noordzee een zware aanvaring voorgedaan waarbij de Z.185 „Emerald Star”, de gloednieuwe treiler van de Rederij Shamrock, parades tegen een boortoren aanliep en hierdoor zeer zware averij opliep.

Gelukkig vielen bij dit ongeval geen gekwetsten maar het had voor hetzelfde geld een ware ramp kunnen worden. Op eigen krachten is de „Eme-

rald Star” er in geslaagd de haven van Oostende te bereiken.

De „Emerald Star” was op 16 augustus de haven van Oostende uitgevaren om de bokkenvisserij te gaan bedrijven in visvak 316. Op 26 augustus had men de visserij in dat gebied gestopt en zette men koers naar visvak 204.

Het was omstreeks 16.30 u., tijdens het koerslopen, dat de „Emerald Star” in aanvaring kwam

met de boortoren Amoco in positie 53°27N en 02°20E, dat is in de buurt van de Zwarte Bank, een gebied waarin zich veel boortorens en gas- en olieproductieinstallaties bevinden.

Op het ogenblik van de feiten bevond roerganger Roger Hubrouck zich in de scheepsbrug. Schipper Flitser August en de overige opvarenden bevonden zich benedendeks.

De snelheid van de „Emerald Star” bedroeg ongeveer 11 knopen. Er stond een windkracht 1 uit N.N.W., de zichtbaarheid was goed en de zee was kalm. Met andere woorden, de ideale weersomstandigheden zodat de aanvaring erg dubieus overkomt.

Nadien verklaarde roerganger Hubroeck aan zijn schipper dat het vaartuig niet wilde draaien maar er is gebleken, dat zich noch vóór noch na de botsing abnormale dingen hadden voorgedaan aan de boordinstrumenten of de roerbeiding. De aanvaring moet dus te wijten zijn aan andere omstandigheden en vooral onachtzaamheid van de roerganger, maar alsnog tast men desbetreffend in het duister.

De averij die door de „Emerald Star” werd opgelopen is vrij aanzienlijk; de bakboordploeg werd volledig ingedrukt op een lengte van ruim drie meter, beide bokkenweiers werden afgerukt, terwijl de bokkeninstallatie zelf ook een serieuze dreun heeft gekregen.

Via de VHF nam men onmiddellijk na de aanvaring, contact op met de boortoren van waaruit werd gemeld dat er geen averij werd opgelopen **boven de waterspiegel** maar toch zou een duiker nagaan of de onderwaterinstallatie geen averij had opgelopen.

Gezien de visserij niet meer verder kon bedreven worden, werd nadien koers gezet naar Oostende waar in de nacht van zondag op maandag werd binnen gelopen en dinsdag de vis verkocht.

Na onderzoek wordt verondersteld dat de roerganger ofwel in slaap gevallen is ofwel zijn schip onachtzaam wat in de omgeving stuurde!



Twee beelden van averij die de Z.185 „Emerald Star” opliep na de aanvaring met de boortoren. Foto links: de voorstevan die onder een lengte van ruim drie meter werd ingedrukt. Foto rechts: de bokkeninstallatie die eveneens zwaar beschadigd werd.

EUROPARLEMENTAIR KENT KIRK KREEG TE LUXEMBURG GELIJK

We herinneren ons nog allen hoe de Deense reder en Europarlementair Kirk Kent, in grote opmaak met twee treilers, vlaggen in de mast en met aan boord journalisten en T.V.-ploegen, de visserij ging uitoefenen in een gebied waarin deze door de Britse regering verboden was. Hij werd in de betrokken wateren opgewacht door de Britse marine en na het praktisch symbolisch uitwerpen van de netten naar een Britse haven opgebracht en aan de ketting gelegd. De zaak kwam voor een Britse rechtbank te Newcastle-upon-Tyne, die echter de zaak uitstelde tot het Hof van Justitie te Luxemburg een prejudiciële beslissing zou nemen over het recht van een lidstaat (in casu hier door Groot-Brittannië) om na 31 december 1982 een maatregel toe te passen die de visserij in de 12-mijlszone aan vaartuigen uit een andere lidstaat verbiedt.

Door het Hof van Justitie te Luxemburg werd de volgende beslissing genomen:

„Ten tijde van de afkondiging van de Britse Zeevisserverordening 1982, stond het Gemeen-

schapsrecht het ene lidstaat niet toe (dus aan Groot-Brittannië) om aan vaartuigen geregistreerd in andere lidstaten (hier de vaartuigen van Kent Kirk) de visserij te verbieden in een kustzone, waarvoor geen instandingsregelen uitgevaardigd waren of gouden.

Het is duidelijk dat op basis van dit „dictum” van het Hof van Justitie te Luxemburg, Kent Kirk vrijuit zal gaan en de rechtbank van Newcastle-upon-Tyne dit dictum zal volgen. De vraag stelt zich dan ook of Kent Kirk een eis voor schadevergoeding zal indienen, alhoewel het hem hier niet ging om de visserij uit te oefenen, maar om een rechtsprincipe aan de werkelijkheid te toetsen. Voor ons zal het moeilijk gaan om schadevergoeding voor visverlet of vangstverlies in te dienen, omdat de twee treilers op dit ogenblik hiervoor alleen uitgerust waren met journalisten, T.V.-camers's en T.V.-ploegen aan boord. We zijn dan ook benieuwd wat onze Europarlementariër met het gunstig dictum zal aanvangen, al kunnen we hem geen gelijk geven, want de genomen maatregel was gezond.

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.

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

REDERS

BESTELT UW

BRANDSTOF

VOOR FAMILIELEDEN
EN VRIENDEN OOK
BIJ

S.C.A.P.

Bevoorrading en kwaliteit verzekerd

Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51
Na 18 uur 059/70 45 32

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

Z.67 „RUBENS” TE ZEEBRUGGE TEWATER GELATEN

Op de Scheepswerven De Graeve te Zeebrugge werd afgelopen maandag nog maar eens een nieuwe treiler te water gelaten.

Het betreft de Z.67 „Rubens”, een stalen bokkentreiler die aldaar in aanbouw is voor de Rederij „Rubens” p.v.b.a. uit Zeebrugge en waarvan de heer Gheselle Robert de zaakvoerder is.

Het vaartuig is zover afgewerkt, dat reeds op 15 september a.s. de doopplechtigheid zal kunnen plaats grijpen, waardoor andermaal een nieuwe eenheid aan de Zeebrugse vloot kan worden toegevoegd.

De Z.67 „Rubens” is een stalen bokkentreiler met volgende afmetingen:

- lengte over alles: 35 m
- breedte op spant: 8,40 m
- holte: 4,10 m
- diepgang voor: 2,65 m
- diepgang achter: 4,28 m

De voorstuwing zal geschieden bij middel van een ABC-dieselmotor, met een vermogen van 1.200 p.k. bij 750 t.p.m. Hieraan zit een keerkoppeling Reintjes WGV 481 met een reductie 4/1.

De hulpmotor is van het merk DAF met een vermogen van 128 p.k. bij 1.500 t.p.m. De firma Brusselle leverde een zestrommel vislier die elektrisch aangedreven wordt door een motor van 185 p.k., terwijl dezelfde firma ook instond voor de levering van de stuurmachine en de ankerlier.

Door de firma Van Voorden uit Zaltbommel werd een bronzen schroef geleverd die in een Hodistraalbus draait.

Aan boord van de Z.67 „Rubens” bevindt zich tevens een scherfijsinstallatie met een capaciteit van 2.500 kg. per etmaal, en geleverd door de firma Promac.

Er bevindt zich eveneens een visspoelmachine aan boord terwijl de watertanks een respectievelijke inhoud hebben van 42.000 liter drinkwater en 115.000 liter brandstof. De electriciteitswerken werden uitgevoerd door de firma Hand in Hand te Zeebrugge.

Zoals gezegd zal de doopplechtigheid van de Z.67 „Rubens” plaats grijpen op zaterdag 15 september a.s. om 15 u. Mejuffer Katrien Gheselle, dochter van de reder zal als meter fungeren, terwijl de heer Taillie, directeur van de Anglo Belgian Corporation, die de scheepsmotor leverde, het peterschap heeft aanvaard.



De prachtige stalen bokkentreiler op de scheepshelling van de scheepswerf De Graeve. Binnen twee weken zal de doopplechtigheid reeds plaats grijpen.

Directeurswisseling in Oostendse mijnenbestrijdingsschool

Heden vrijdag 31 augustus heeft in de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool te Oostende een directeurswisseling plaats. Kapitein-ter-zee van de Belgische zeemacht W.J. Cornelis zal zijn functie overdragen aan Kapitein-ter-zee van de Koninklijke Nederlandse Marine C.C.M. De Nooijer.

Ingevolge een bilaterale overeenkomst tussen België en Nederland worden sedert 1 april 1965 de opleidingen in de mijnenbestrijding voor de Belgische Zeemacht en de Koninklijke Nederlandse Marine gezamenlijk uitgevoerd bij de mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Er is bepaald dat de functies van „directeur” en deze van „hoofd opleidingen” afwisselend, doch niet gelijktijdig, door een Belgisch of Nederlandse hoofdofficier zullen worden bekleed.



Commandant Denoyer, de nieuwe directeur van de mijnbestrijdingsschool van de Zeemacht te Oostende.

VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Prachtig vissersvaartuig gebouwd in 1973 op de werf Beliard Crighton voorzien van een motor ABC van 375 PK.

Schip onlangs gans hergestructureerd.

Verzekerd voor tien miljoen frank.

Inlichtingen: schrijven kantoor blad nr 9520

Nieuwe treiler voor Oostendse vissersvloot

O.137 „TWILIGHT” WORDT IN BEDRIJF GENOMEN

Heden zaterdag 1 september om 11 u., zal ter hoogte van de werkhuisen SCAP, de nieuwe stalen treiler O.137 „Twilight” gedoopt worden en volgende week kunnen afvaren voor de maidentrip. De „Twilight” is een grote stalen bokkentreiler waarvan het casco voor rekening van SCAP werd gebouwd door de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp en voor de rest volledig werd afgebouwd door de reeds hoger vernoemde werkhuisen SCAP. Opdrachtgevers voor de bouw van deze prachtige eenheid zijn de heren Jean Vlietinck en Frans Verleene, de vennoten van de Rederij Coudekercke die het vaartuig in uitbating zal nemen, na het jammerlijk verlies van de Z.34 in de haven van Nieuwpoort.

Opvallend is dat, midden de toch wel turbulente nieuwbouw van de jongste jaren, bijna alle nieuwbouw naar Zeebrugge gaat. Het is inderdaad anderhalf jaar geleden sedert nog een nieuw vaartuig voor de Oostendse vloot in bedrijf werd genomen. Het ging toen om de O.51 „Stormvogel” van de rederij Versluys-Decuyperre die op 31 maart van vorig jaar in bedrijf kwam.

Dit jaar zijn ondertussen reeds drie nieuwe eenheden in exploitatie gekomen maar weer bleef Oostende buiten die activiteiten. Het begon met de Z.121 „Barentssee” die op 16 januari in bedrijf kwam, vervolgens de N.52 „Kottens II” die op 11 februari aan die rederij werd overgedragen en tenslotte de Z.78 „Vertrouwen” die op 3 april 1984 in exploitatie kwam.

De O.137 „Twilight” is dus na anderhalf jaar de eerste nieuwe eenheid, die de Oostendse vloot komt vervoegen. Peter van het nieuwe vaartuig is de heer Jos Van de Sande, Inspecteur bij de Centrale Administratie van de BTW, de Registratie en Domeinen. Als meter zal mevrouw P. Desomer, echtgenote van de heer Desomer, directeur bij de Generale Bankmaatschappij te Oostende, fungeren.

Wij komen op deze aangelegenheid uitgebreid terug in onze eerstkomende editie. Gisteren, woensdag, maakte de „Twilight” in ieder geval een bijzonder geslaagde technische proefvaart, zodat de doop heden zaterdag met volle vertrouwen wordt tegemoet gezien.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij hoorde men aan boord van de Z.507 in het achterschip een harde klop waarna de motor stil viel. De keerkoppeling werd uitgeschakeld en de motor opnieuw gestart en toen bleek alles in orde. Vastgesteld werd, dat zich een dikke tros op de schroef had vastgezet van ongeveer 30 cm lengte. Omdat schipper Adams tevens duiker is, slaagde hij er in de tros van de schroef te verwijderen. De schroef had echter wel lichte schade opgelopen aan de rubberen afdichting.

■ Op de visgronden zijn de netten van de O.141 vastgeslagen aan een zich onder water bevindend voorwerp. Bij het winden om los te komen, brak de aandrijfas van de vislier. Daarop kon de boel aan boord gezet worden waarop afgevaaren werd naar de haven van Newlyn voor herstelling. Na de reparatie werd uit Newlyn afgevaaren en kon de visserij voortgezet worden.

■ Aan boord van de Z.431 werden abnormale geluiden gehoord, voortkomend uit de turbo. Direct werden de visboelen gewonden en de motor stilgelegd. Besloten werd de hoofdmotor niet meer aan te zetten en de sleephulp in te roepen van de „Zeearend”. Nadien werd de sleep tot in de haven van Oostende overgenomen door de redeboot.

■ Tijdens het aan de korre liggen hoorde men aan boord van de O.20 „Goewind” plots een harde klap in het achterschip. Onmiddellijk werd het toerental van de motor verminderd en de boelen gewonden. Bovendien werd in de motorkamer een metalen geluid gehoord. Bij nazicht bleek dat de stuwblokken tussen de schroefas en de keerkoppeling stuk waren. Toch kon men op eigen krachten de thuishaven bereiken.

■ Tijdens het winden kreeg men aan boord van de O.500 een zwaarte in de netten. Er werd een tijdje koers gelopen om het net te spoelen maar dat gaf geen resultaat. Bij het proberen om de stuurboordboel binnen te zetten scheurde de lenterrol af van de voormast en sloeg tegen de dekverlichting. De stuurboordkor scheurde totaal af, zodat het net, de kuil en de kuiltouw vervloegen gingen.

■ Toen de O.473 aan de korre lag, verminderde plots het toerental van de motor. Bij nazicht werd vastgesteld, dat er zich een vreemd voorwerp op de schroef had vastgezet. Nadat de beide boelen gewonden werden, werd de sleephulp ingeroepen van het Loodswezen te Oostende. De sleepboot „Zeearend” kwam ter plaatse en slaagde er in het defekte vaartuig zonder verdere hindernissen naar Oostende op te slepen. Door een duiker werd een stuk tros van de schroef verwijderd en bij verder nazicht bleek

dat zich schade had voorgedaan aan de flexible tussen de motor en de keerkoppeling.

■ In de buurt van de Akkaert-Boei sloegen de netten van de O.116 vast aan een onder water zittend voorwerp, waardoor de bakboordbok plooidde. Noodgedwongen diende de visserij gestopt en werd koers gezet naar Oostende.

■ Bij het koers zetten naar de visgronden sloeg aan boord van de N.788 de alarmbel van de motor plots aan. Een onderzoek wees uit dat de waterpomp geblokkeerd zat. Via de Loodsenwacht te Nieuwpoort, werd sleephulp ingeroepen en korte tijd later kwam de redeboot ter plaatse die het onklaar geraakte vaartuig zonder verdere moeilijkheden naar Nieuwpoort sleepte.

■ Aan boord van de Z.400 werd, ter hoogte van Oostende, vastgesteld dat er water binnen liep aan de voorscheven en dat eveneens water in de motorkamer kwam. Bij nazicht bleek een naad aan bakboord tussen twee planken over een lengte van ongeveer 10 cm water door te laten. De lekkage deed zich wel boven de waterlijn voor. Koers werd gezet naar de haven van Oostende waar het vaartuig op de slipway werd geplaatst voor het dichten van het lek. Terug op weg naar de visgronden kwam andermaal water het vaartuig binnen gelopen. Dit keer had zich een lek voorgedaan op de achtersteven, net boven de waterlijn. Noodgedwongen moest het vaartuig opnieuw op de slipway geplaatst worden waar alle naden van het vaartuig werden nagezien en gedicht. Hoe dit aan het waakzaam oog van de zeevaartinspectie ontsnapt was, valt niet te begrijpen, wetende dat thans nogal streng opgetreden wordt.

■ Tijdens het uitvaren van de haven Zeebrugge kreeg de Z.121 een dunne nylon draad in de schroef. Tevens werd vastgesteld, dat de temperatuur van de motor steeg. De schipper besliste derhalve terug de haven binnen te lopen waar een duiker de kluwen nylon uit de schroef verwijderde. Na herstelling werd terug afgevaaren maar nadien moest men de Engelse haven van Brixham binnen lopen wegens een defect aan de decca.

■ Aan boord van de Z.46 stelde men vast, dat de electriciteit was uitgevallen. Tijdens een onderzoek in de machinekamer bleek, dat zich een rookvorming had voorgedaan boven de dynamo en zag men een steekvlam uit diezelfde dynamo komen. Onmiddellijk werd alles stilgelegd maar men kon alleen vaststellen, dat de dynamo verbrand was. Na het afkoppelen van de dynamo werd stroom gemaakt met de hulpmotor en kon de visserij verder gezet worden.

VISSERS OPGEPAST

Nederlandse zoekactie naar vaten chloorgas

We hadden het in onze vorige uitgave over 3 vaten chloor, die door Nederlandse vissers met het net aan de oppervlakte werden gebracht.

Dit gebeurde ongeveer 25 mijl uit de kust van het Nederlandse IJmuiden. De drie vaten werden onder water tot ontploffing gebracht, waarbij aangegeven werd dat in een straal van 500 meter alle marineleven zou vernietigd zijn.

We hebben daar toen reeds onze bedenkingen over weergegeven dat men, de niet-lekkende vaten best aan land had kunnen vernietigen of neutraliseren.

De vaten dateren uit 1979 toen een vaartuig bij zware storm deze in zee verloor. Er zouden thans nog altijd 36 van deze vaten op de zeebodem liggen al of niet verzand.

Vermits in 1979 aangegeven werd dat de vaten na één jaar konden doorroesten, zou normaal dit giftig goedje reeds moeten opgelost zijn in het zeewater. Het is echter nog zo ver niet. Integendeel zouden de vaten zelfs nog in goede staat zijn.

Ondertussen kregen wij gelijk met ons alleenstaand protest tegen de vernietiging onder water en de grote milieuschade waarbij zoveel marineleven werd gedood.

Inderdaad werd door het Nederlandse departement van Rijkswaterstaat, thans het scheikundig bedrijf AKZO ingeschakeld dat de vaten onderzocht en vaststelde, dat deze nog in goede staat waren en er bijgevolg geen gevaar voor de visser was bij het bergen van deze vaten aan boord om deze aan land te brengen.

Ondertussen werden een paar vaten opgevist, die roestverschijnsels aantoonde, zodat nieuwe instructies doorgegeven werden aan de visserij, om de vaten terug in zee te zetten, maar dan de plaats door een boei te markeren.

Waar we echter niet kunnen inkomen is het feit, dat Rijkswaterstaat nu toch van plan is de teruggevonden en/of gemarkeerde vaten, onder water te vernietigen.

Vermits het hier gaat om 36 vaten, is het duidelijk, dat dit een enorme schade zal veroorzaken aan het marinemilieu. Dan maar liever traag doorroesten en even traag vermengen met het zeewater, waardoor het milieu beduidend minder zou geschaad worden. Het is echter duidelijk dat lekkende vaten niet aan boord mogen genomen worden.



LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :
JAMES A. LAMBERT
Werfkaai 43,
8380 Zeebrugge
☎ (050) 54.64.26
Privé : (02) 731.74.66

VANAF 1985 WORDT PRODUCENT VERANTWOORDELIJK VOOR AFVAL

Het lijkt eigenaardig, maar voor het ogenblik is volgens de EEG-reglementering niet de producent verantwoordelijk voor zijn afval, waarbij natuurlijk het aksent gelegd wordt op de scheikundige afval, maar de vervoerder.

Hierin komt België nog al duidelijk op het voorplan omdat afval van verscheidene landen in België verzameld wordt en dan van hieruit in zee gedumpt, hetzij van uit Antwerpen of van uit Zeebrugge. Van milieuzijde uit is hiertegen zelfs reeds verscheidene malen gemanifesteerd. Het gaat dan hoofdzakelijk om scheikundig en zelfs nucleair afval dat dan, hetzij verdund voor de eerste en in betonnen vaten gevat voor de laatste, in zee gedumpt wordt.

Vanaf 1985 komt hierin verandering, dat wil zeggen dat er in de EEG gewerkt wordt aan een nieuwe reglementering ter zake waarbij het niet de vervoerder zal zijn, die verantwoordelijk wordt voor het kwijtspelen en/of het dumpen van de afval, maar de producent, dus de voortbrenger. Dit zal een totale verandering teweeg brengen, waarbij het voor de vervoerder zal gedaan zijn, kleine schatten aan het vervoer te verdienen, dat wil zeggen vanwege hun verantwoordelijkheid en om het ergens kwijt te geraken.

In Italië, waar men het reeds bij herhaling had over de fabriek te Seveso met het zeer gevaarlijk gif „dioxine”, tracht deze fabriek nu de nog opgeslagen dioxine kwijt te geraken, vooraleer de producent verantwoordelijk zal gesteld worden. Alhoewel nog geen preciese datum voorligt, weet men reeds dat de nieuwe reglementering uitgaande van de EEG tijdens dit jaar zal verschijnen en dat alle landen-lidstaten zich hiernaar zullen voegen. Het zal nu niet meer de vervoerder zijn, die zal vervolgd worden en de verantwoordelijkheid dragen maar de fabriek waarvan de afval afkomstig is. Dus nu nog zo spoedig mogelijk schoon schip trachten te maken in de fabrieken en voor de vervoerders, nog zo snel mogelijk veel geld trachten te verdienen. Juist vanwege dit geld, was het trouwens dat zoveel Nederlandse vervoerders met grote vrachtwagens, van heinde en ver uit Nederland, naar België hun giftige afval kwamen storten onder vorm van gips, dioxinehoudend afval en andere scheikundige afval met een giftige concentratie. Men betaalde graag aan de gieren die er, onder meer in het Rupelse, de kleiputten van de stilgelegde steenbakkerijen gehoord hadden en deze lieten vullen. De Nederlandse vervoerders betaalden grof omdat ze in eigen land, door de eigen wetgeving een stortverbod opgelegd waren, waarbij men zich onder meer spiegelde aan de vergiftigde onderbodem van een wijk te Lokerkerk. Deze ondergrond heeft men volledig moeten afgraven en deze gronden ergens kwijt geraken (België), terwijl men erge twijfels had over het bodemwater.

PARLEMENTAIRE MOTIES

De zoveel parlementaire moties over sluisstorten en lozingen van scheikundige afval in de zee, waarbij men het vooral over de Noordzee had, akte nemend van de goede wil en inzichten van de motiester, zijn dus in feite nog niet eens een pleister op een houten been, zolang de producent van het afval niet de totale verantwoordelijkheid draagt van het afval, en in het bijzonder van het neutraliseren van de afval. De betrokken producenten zijn echter heel machtig en vertegenwoordigen een groot deel van de zakenwereld en het kapitaal. Van hieruit hebben ze een sterke invloed die zich ver in de departementen en regeringskringen laat gevoelen. Met een aangepaste reglementering blijft de verant-

woordelijkheid van de producenten echter bestaan ook nadat het goedje de fabriek verlaten heeft en zelfs nadat de vervoerder het ergens kwijt gespeeld heeft.

Dit wanneer men de producent van het afval kan achterhalen.

We mogen ons in feite gelukkig achten, dat men eindelijk komaf zal maken met een nieuwe reglementering en dat de slogan, „de vervuiler betaalt”, eindelijk een concrete toepassing zal krijgen. In de tussentijd die er nog ligt tot de geldigheid en toepassing van de nieuwe wetgeving ter zake, **zal het echter opletten geblazen zijn, want de fabrieken zullen nog zo rap mogelijk, zoveel mogelijk of alles kwijt willen zijn.**

VERWERVING BREVETTEN EN DIPLOMA'S

In het Belgisch Staatsblad van 23 augustus 1984 verscheen een bericht van het Ministerie van Verkeerswezen over de data der examens tot verwerving van de brevetten en de diploma's in de koopvaardij, de visserij en de pleziervaart. Deze werden als volgt vastgesteld:

Hogere Zeevaartschool Antwerpen

Op 5 september 1984: examen van aspirant-officier ter lange omvaart.

Op 10 september 1984:

- examen van officier-werktuigkundige, 1ste klasse;
- examen van officier-werktuigkundige, 2e klasse.

Op 11 september 1984:

examen van officier-werktuigkundige, 3e klas-

WERVING MANNELIJKE NEDERLANDSTALIGE AGENTEN ZEEVAARTPOLITIE

In het Belgisch Staatsblad van 23 augustus verscheen het officieel bericht uitgaande van het Vast Wervingssekretariaat van het Rijkspersoneel voor de werving van mannelijke Nederlandstalige agenten der zeevaartpolitie, luidende als volgt:

Het Vaste Wervingssekretariaat legt een wervingsreserve aan van mannelijke (1) nederlandstalige agenten der zeevaartpolitie voor het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart (Ministerie van Verkeerswezen).

Drie betrekkingen zijn thans vacant.

Toelaatbaarheidsvereisten:

- Belg zijn;
- van onberispelijk gedrag zijn;
- de burgerlijke en politieke rechten genieten;
- aan de dienstplichtwetten voldoen;
- ten minste 19 jaar oud zijn en de leeftijd van 30 jaar niet hebben bereikt, behoudens wettelijke of reglementaire afwijkingen;
- houder zijn van een studiegetuigschrift dat toegang verleent tot betrekking van niveau 2 (bv. gehomologeerd getuigschrift of erkend diploma van middelbare studien van de hogere graad).

De leeftijds- en diplomaverenisten moeten vervuld zijn op de uiterste inschrijvingsdatum.

Examenprogramma

- Bijzondere schriftelijk gedeelte over traditionele rekenkunde of moderne wiskunde, geschiedenis van België, aardrijkskunde van België en van de aan België grenzende landen met inbegrip van Groot-Brittannië.
- Algemeen schriftelijk gedeelte: samenvatten en kritisch commentariëren van een tekst;
- Mondeling gedeelte over taalkennis: Frans en Engels.

Wedde:

Schaal 20/2 (433.291 tot 706.866 fr. tegen de liquidatiecoëfficiënt van 1 augustus 1984).

Met uitzondering van diegenen die bij de technische coöperatie met de ontwikkelingslanden diensten hebben gepresteerd (art. 6 van de wet van 26 maart 1968) mogen de personeelsleden die voor het eerst aangeworven of in dienst genomen worden, tijdens hun eerste dienstactiviteit of werkelijke beziging, niet meer dan 80% van de volledige prestaties verrichten. Zij worden bezoldigd naar rata van hun prestaties.

Inschrijving:

De aanvragen om deelneming, verkrijgbaar in de postkantoren, moeten uiterlijk op 18 september 1984 op het Vast Wervingssekretariaat, Pachecolaan 19, bus 4, 1010 Brussel, toekomen.

Daarop dienen ter betaling van het inschrijvingsrecht fiscale zegels voor een bedrag van 300 fr. te worden geplakt en vernietigd.

Het examenreglement nr. 1N 84071 A kan op aanvraag bij het Vast Wervingssekretariaat worden bekomen.

(1) De functie wordt in continu-dienst uitgeoefend.

Men verzoekt ons het overlijden te melden van

MIJNHEER

**Gustaaf Eduard
VERSLUYS**

**rustend aannemer
Weduwnaar van Mevrouw
Bertha VANHECKE**

Geboren te Oostende op 17 april 1883 en er overleden op 29 augustus 1984.

De plechtige uitvaartmis zal plaats hebben op zaterdag 1 september 1984 om 10.30 u in de parochiale kerk van de H. Teresia te Bredene aan zee.

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

101-JARIGE STAF VERSLUYS OVERLEDEN



Woensdag jl. is op 101-jarige leeftijd te Bredene eeuweling Gustaaf Versluys overleden. De afgestorvene, een rustend aannemer, werd geboren te Oostende op 17 april 1883 in de typische wijk van de Mosselhoek maar later verhuisde hij naar Bredene en werd een rasechte Bredenaar. In april van vorig jaar werd hij, toen hij 100 jaar werd, nog uitbundig gevierd in deze kustgemeente.

„Stattje Versluys” zoals hij door zijn grote vriendschare werd aangesproken had vier zonen, tien kleinkinderen, achttien achterkleinkinderen en ook één achter-achterkleinkind. De tak Versluys kan tevens bogen op vijf viergeslachten in mannelijke lijn.

De afgestorvene wordt zaterdag as., 1 september ten grave gedragen. Om 10.30 u. grijpt in de parochiale Kerk van de H. Teresia te Bredene aan Zee de plechtige uitvaartmis plaats, gevolgd door de bijzetting in de familiekerk op de begraafplaats „Wijk Priorij” te Bredene-Dorp.

Aan de familie van de afgestorvene biedt ons blad zijn oprecht rouwbeklag aan.

BEËINDIGING NEDERLANDSE SCHELVISVISSERIJ IN ICES IIIa, b, c, d

In het publikatieblad van de Europese Gemeenschappen dd. 24/8/84, konden we de overweging lezen dat de vangsten van schelvis in de wateren van de ICES-sectoren IIIa, b, c en d, van de E.E.G.-Zone, door vaartuigen die de vlag van Nederland voeren, het voor 1984 toegewezen kwotum bereikt hebben, dat Nederland de visserij op dit bestand verboden heeft op 24 augustus, dat het daarom noodzakelijk is deze datum aan te houden.

De E.E.G.-Commissie heeft dan ook en verordening vastgesteld dat de visserij op schelvis in de wateren ICES III a, b, c, d door de vaartuigen die de vlag voeren van Nederland of die in Nederland geregistreerd zijn, verboden is, alsmede het aan boord houden, de overlading, het lossen van de schelvis, welke door vermelde vaartuigen gevangen is in die sectoren na de datum van inwerkingtreding van deze verordening, namelijk na 24 augustus 1984.

SPAANSE COMBINES OM VIS AAN DE GEMEENSCHAPSWATEREN TE ONTTREKKEN

Ter gelegenheid van een proces, dat voor de rechtbank van het Franse Lorient gevoerd werd wegens vissen in de gemeenschapswateren zonder vergunning, deed de openbare aanklager het boekje open van Spaanse combines om illegaal vis uit de gemeenschapswateren te halen.

Hij had het eerst over de herregistratie van Spaanse vissersvaartuigen, vooral onder Britse en gedeeltelijk onder Ierse vlag, alhoewel wij hier moeten op antwoorden, dat dit via een legaal achterpoortje gebeurt en dat de betrokken landen dit poortje moeten dicht maken.

Hij had het eveneens over een nieuwe vinding, namelijk een Spaans vissersvaartuig voorzien van een vergunning en omringd door verscheidene Spaanse vissers, die niet in het bezit zijn van een vergunning. Deze vissen dan voor rekening van de ganse ploeg, maar de vis wordt altijd overgegeven en gestockeerd aan boord van de vergunninghouder.

Een ander systeem dat ook al gehuldigd wordt is, maar illegaal vissen en er op rekenen, dat men heel wat keren kan vissen vooraleer opgebracht te worden en dat de boete, die men dan oploopt, er van af kan.

De openbare aanklager deed dan ook zijn beklag over het feit, dat een wet van juni 1983 die wegens herhaling van het vissen zonder vergunning of wegens andere overtredingen, het vaartuig volledig kan aangeslagen worden, nog altijd dode letter is gebleven omdat de uitvoeringsbesluiten nog niet verschenen zijn!

Na zijn rekvisitoor vroeg de aanklager de schipper te veroordelen tot een boete van 330 duizend B.fr. om een voorbeeld te stellen tegenover verdere plundering van de Franse gemeenschapswateren. De rechtbank sprak een boete van 200 duizend B.fr. uit.

De verdediging kwam voor de zoveelste maal met dezelfde argumenten voor de dag, namelijk, een grote familielast voor de schippers en vissers en de onmogelijkheid om in Spaans leeg geviste wateren aan de kost te komen.

Inderdaad zijn wellicht de Spaanse wateren ledig gevist, want het kleinste visje moet er aan, waardoor er aan geen normale voortzetting-proces kan gedaan worden.

Van een normale visserij kan daar niet gesproken worden. Hoe wil je deze dan renderend houden?

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.

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een nogal kleine aanvoer tijdens deze laatste vakantieweek waarbij de aanvoer van platvis boven alle andere uitstak. Toch bleef ook deze week de prijs van deze vissoort op een rendend peil zodat de noordvisser (met geen te grote vangsten) toch aan redelijke uitslagen geraakten.

Voor gul lag de prijs eveneens op een meer dan zomers peil terwijl voor kabeljauw tot bij de 80 fr. genoteerd werd. Een prijs die wel hoger had mogen zijn. Wijting kende dinsdag een teruglopende prijs nadat er maandag tot ruim 60 fr. voor betaald werd. Roggen waren vrij schaars en kregen maandag de beste prijzen.

Steeschol werd iets duurder verkocht dan de voorgaande weken met toch ook de maandagmarkt als beste verkoopdag. Vrijdag werden opnieuw vijf vangsten aangeboden. Dat lijkt in de zomerperiode wel wat veel. Hierdoor ook moest trouwens een hele partij opgevangen worden.

Tong kregen we alleen op de dinsdagmarkt en dan nog in erg kleine hoeveelheden. De prijs voor de grote soorten schommelden tussen 310 en 350 fr., de kleinere sorteringen waren nogal goedkoop en werden verkocht tussen 220 en 300 fr.

Staarvis bleef schaars en werd verkocht tussen 180 en 330 fr. Voor de IJslander werd het een opbrengst van 1,8 miljoen, dit met ruim 800 bennen. De partij koolvis kreeg, evenmin als verlede week, een goede prijs.

Rode zeebaars noteerde rond de 55 fr. en leng haalde rond de 55 fr. Voor de kustvisserij wordt het stilaan volop garnaalseizoen. Een paar schepen kunnen al tot 8 bennen in de afslag brengen. Anderen brengen amper 1 ben naar de afslag. De prijs varieerde tussen 80 en 140 fr.

VRIJDAG 24 AUGUSTUS 1984

	dag.	vis	tong	fr.
KREEFTPUT				
N.723	10	50	2.000	289.496
NOORD				
O.33	16	420	—	1.241.211
WEST				
O.118	12	220	—	422.003
O.279	12	300	—	671.345
KANAAL				
O.229	16	480	—	342.894

MAANDAG 27 AUGUSTUS 1984

WEST				
N.45	11	400	—	1.087.779
N.40	10	170	—	396.573
N.232	14	170	—	447.894
IJSLAND				
O.129	17	800	—	1.889.242
MONKEY BANK				
O.135	14	260	—	562.833
NOORD				
O.114	15	260	—	819.414

DINSDAG 28 AUGUSTUS 1984

WEST				
Z.296	7	100	400	442.782
O.35	12	250	—	489.757
NOORD				
Z.185	14	350	—	1.131.187
O.108	14	220	—	455.303

WOENSDAG 29 AUGUSTUS 1984

KREEFTENPUT

O.26 12 180 1.920 725.374

IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 27 augustus 1984

Grote schelvis	38,00/	52,00
Mid. schelvis		
Kleine schelvis	25,60/	
Kabeljauw	47,00/	52,00
Gul	42,00/	50,00
Wijting		
Schaat		
Zeebaars	54,00/	58,00
Leng (witte)	50,00/	
Blauwe leng	58,00/	
Schartong (Schotse schol)	23,00/	34,00
Heilbot	174,00/	322,00
Koolvis	25,00/	27,00
Hondstong (mieten)	35,00	52,00
Zeewolf		
Staat	193,00/	261,00

Verwachtingen

VRIJDAG 31 AUGUSTUS

KREEFTENPUT: O.123 - O.306 (50 vis - 20 kreeft); N.597 (30 vis - 50 kreeft).

NOORD: O.51 (300 vis waarvan 250 platvis); Z.499 (300 vis waarvan 270 platvis).

MAANDAG 3 SEPTEMBER

NOORD: O.285 - N.719 - O.127 - O.705.
KREEFTENPUT: N.706 (50 vis - 60 kreeft).
WEST: N.709 - Z.502 - N.3 - Z.596.

DINSDAG 4 SEPTEMBER

NOORD: O.369 - O.518.
WEST: O.309 - N.708.

WOENSDAG 5 SEPTEMBER

NOORD: O.274 (vermoedelijk).

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 23 AUGUSTUS 1984

Z.186	W	100	30	3	127.970
Z.12	K	400	90	10	418.710
Z.431	W	100	100	11	415.010
Z.563	W	400	70	11	323.718
					1.285.408

VRIJDAG 24 AUGUSTUS 1984

B.126	N	100	260	11	695.960
Z.576	N	300	430	12	648.505
Z.573	KRP		130	11	487.788
Z.465	W	400	30	11	451.930
B.569	KRP		130	10	345.505
Z.580	W	400	50	6	184.300
					2.813.988

MAANDAG 27 AUGUSTUS 1984

Z.525	W	1.000	40	9	496.198
Z.89	M	300	450	12	1.189.880
Z.578	K	800	60	6	277.718
Z.19	W	1.500	220	16	1.043.618
Z.60	N	—	550	16	1.955.295
Z.483	W	400	200	12	948.400
Z.582	KRP		80	9	429.438
Z.198	KRP		120	10	496.386
					6.836.933

DINSDAG 28 AUGUSTUS 1984

Z.41	KRP		125	11	541.320
Z.589	W	700	150	14	615.910
					1.157.230

WOENSDAG 29 AUGUSTUS 1984

N.121	N	100	500	12	1.216.818
Z.181	KRP		90	8	354.453
Z.307	W		110	9	463.788
Z.324	N	100	350	11	776.153
N.300	W	500	70	8	475.710
					3.286.922

Apollinaris
NATURAL MINERAL WATER
BOTTLED AT THE APOLLINARIS
SPRINGS (RHEINLAND)

Magnesium .121.4
Calcium Chloride
Nitrate
sulphate dragencarbo

Neem de magnesium daar waar hij is

Natuurlijk gashoudend mineraal water, één der rijkste aan magnesium

NIEUWPOORT

VRIJDAG 24 AUGUSTUS 1984

VIS		
N.512	573 kg.	60.556 fr.
N.346	4.864 kg.	160.219 fr.
N.52	1.444 kg.	142.964 fr.
N.788	256 kg.	36.970 fr.
N.575	370 kg.	31.270 fr.
N.720	489 kg.	38.026 fr.
N.700	274 kg.	25.971 fr.
N.590	328 kg.	40.898 fr.
N.22	260 kg.	30.507 fr.
GARNAAL		
N.349	166 kg.	17.674 fr.

Twee Westvaartuigen en zeven kustvaartuigen losten op de vrijdagmarkt hun vangst. Alle gebekte prijsnoteringen ondergingen een gevoelige daling onder de invloed der grote zomerhitte. Eveneens drukte de grote aanvoer in de andere havens ook zijn stempel op de prijzen. Tong nr 1 kreeg 306 à 312 fr./kg. en tong nr. 2 334 à 348 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 352 à 364 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 322 à 330 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 264 à 270 fr./kg. en kleine tong 144 à 162 fr./kg. Voor grote tarbot werd 338 à 446 fr./kg. opgetekend, voor middenslag tarbot 190 à 260 fr./kg., voor varia 180 à 230 fr./kg. en voor griet 190 à 260 fr./kg. De grote pladijs werd tegen 3.250 à 3.750 fr. de ben opgekocht, de drieling tegen 2.600 à 3.100 fr. de ben en de visjes tegen 1.300 à 1.600 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 3.500 à 4.000 fr. de ben genoteerd en voor gul 2.000 à 4.250 fr. de ben. Grote wijting bekam 1.750 à 2.500 fr. de ben en kleine wijting 1.650 à 1.800 fr. de ben.

Alle Westvis kende een gevoelige prijsinzinking en gul plus kleine wijting werden zelfs tegen de opvangprijs verkocht. Moerrog kreeg 3.550 à 4.000 fr. de ben, tilten 3.200 à 3.500 fr. de ben, scherpstaarten 3.240 à 3.500 fr. de ben en katrog 550 à 1.050 fr. de ben. Zeehond haalde 1.300 à 1.750 fr. de ben, zee- of zandhaai 500 à 800 fr. de ben en knorhaan 1.400 à 2.000 fr. de ben.

Voor grote zandschar werd 1.500 à 1.800 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1.250 à 1.400 fr. de ben.

Robaard bekam 80 à 90 fr. de ben, staartvis 318 à 326 fr. de ben, koningsvis 144 à 180 fr. de ben en tongschar 32 à 144 fr. de ben. Een goede aanvoer met een matige prijsnotering waren de kenmerken der vrijdagmarkt.

MAANDAG 27 AUGUSTUS 1984

VIS		
N.738	2.397 kg.	117.913 fr.
N.22	150 kg.	28.755 fr.
N.172	3.959 kg.	219.983 fr.
N.575	233 kg.	25.720 fr.
N.590	72 kg.	13.583 fr.
N.720	714 kg.	53.330 fr.
GARNAAL		
N.349	194 kg.	21.567 fr.
N.782	128 kg.	15.465 fr.

Twee Westvaartuigen en vier vaartuigen van de Kust losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 haalde 330 à 346 fr./kg. en tong nr. 2 334 à 350 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 bekam 348 à 354 fr./kg. en fruittong of tong nr. 4 290 à 300 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 255 à 262 fr./kg. en kleine tong 170 à 185 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 260 à 310 fr./kg. aangekocht, varia tegen 160 à 190 fr./kg., griet tegen 240 à 280 fr./kg. en tongschar tegen 54 à 140 fr./kg. Voor ko-

ningsvis werd 251 à 260 fr./kg. geboekt, voor rode soldaten 101 à 106 fr./kg. en voor robaard 85 à 90 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3.750 à 4.000 fr. de ben genoteerd, middenslag- of drielingpladijs tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben en visjes tegen 1.350 à 1.700 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5.000 à 5.250 fr. de ben geveild en gul tegen 4.000 à 4.500 fr. de ben. Voor grote wijting werd 4.100 à 4.400 fr. de ben opgetekend en voor kleine wijting 2.400 à 2.600 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3.500 à 3.600 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 2.950 à 3.100 fr. de ben, scherpstaarten tegen 2.900 à 3.050 fr. de ben en katrog tegen 2.500 à 2.750 fr. de ben. Grote zandschar kreeg 2.180 à 2.300 fr. de ben en kleine zandschar 1.560 à 1.700 fr. de ben. Zeehond bekam 2.300 à 2.500 fr. de ben, doorn- of speurhaai 2.750 à 3.000 fr. de ben, zee- of zandhaai 900 à 1.250 fr. de ben en knorhaan 1.800 à 2.250 fr. de ben. Alle geboekte prijsnoteringen op de maandagmarkt kenden een gevoelige stijging in vergelijking met de marktprijzen der voorbije vrijdagmarkt. Garmaal werd tegen 107 à 125 fr./kg. opgekocht. Een goede belangstelling vanwege de handelaars kon op de maandagmarkt waargenomen worden en alle bekomen prijzen mochten als lonend worden beschouwd.

DINSDAG 28 AUGUSTUS 1984

GARNAAL		
N.349	133 kg.	20.106 fr.

WOENSDAG 29 AUGUSTUS 1984

VIS		
N.575	428 kg.	53.879 fr.
N.590	118 kg.	20.247 fr.
N.22	183 kg.	29.885 fr.
N.720	389 kg.	42.652 fr.
GARNAAL		
N.349	70 kg.	15.127 fr.

Slechts vier kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 kreeg 329 à 336 fr./kg. en tong nr 2 346 à 358 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalden 348 à 360 fr./kg. en tong nr. 4 of fruittong 330 à 348 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 298 à 316 fr./kg. en kleine tong 186 à 198 fr./kg. Voor grote tarbot werd 446 à 475 fr./kg. genoteerd, voor middenslag tarbot 260 à 276 fr./kg. en voor griet 220 à 280 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 4.000 à 4.250 fr. de ben aan, drieling- of middenslagpladijs tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben en visjes tegen 1.500 à 1.900 fr. de ben. Voor robaard werd 110 à 115 fr./kg. neergepend, voor rode soldaten 100 à 106 fr./kg., voor koningsvis 201 à 215 fr./kg. en voor knorhaan 1.750 à 2.000 fr. de ben.

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week verkochten twee Belgische vaartuigen te Grimsby. In totaal werd er door beiden 744 kits (938 bennen) voor een brutobesomming van 2,437 miljoen fr. gezamenlijk verkocht.

De O.313 „Falcon” van de Noordvisserij N.V. zette 544 van onze bennen in de markt waarvoor 1,429 miljoen B.fr. besomd werd, hetzij een gemiddelde van 2.620 fr. de ben.

De Z.584 „Sea-Bjrd” van de rederij p.v.b.a. Flamingo kwam met 394 bennen aan de afslag waarvoor 1,007 miljoen besomd werd, hetgeen een gemiddelde per ben geeft van 2.550 fr. per ben. Men geeft echter niet op wat de algemene kosten waren.

GETIJDEN TE OOSTENDE

SEPTEMBER

1 zaterdag	0454	452	1125	036
EK 2 zondag	1709	449	—	—
	0543	422	0003	014
	1801	419	1214	057
3 maandag	0639	388	0054	047
	1908	386	1316	076
4 dinsdag	0752	359	0159	076
	2033	365	1435	086
5 woensdag	0923	348	0317	093
	2204	368	1559	081
6 donderdag	1040	360	0435	092
	2313	386	1714	062
7 vrijdag	1136	381	0539	080
	—	—	1815	040
8 zaterdag	0003	407	0628	065
	1217	403	1901	021
9 zondag	0042	424	0706	050
	1253	422	1937	006
VM 10 maandag	0116	436	0740	036
	1324	438	2010	-002
11 dinsdag	0147	443	0812	026
	1355	448	2041	-006
12 woensdag	0218	446	0845	021
	1426	451	2113	-002
13 donderdag	0249	444	0918	022
	1456	449	2143	008
14 vrijdag	0318	438	0948	031
	1526	441	2209	023
15 zaterdag	0346	428	1017	046
	1556	430	2235	040
16 zondag	0415	414	1045	064
	1626	417	2303	060
17 maandag	0447	397	1118	085
	1703	401	2339	082
LK 18 dinsdag	0527	376	—	—
	1750	382	1207	106
19 woensdag	0624	354	0036	104
	1902	365	1320	120
20 donderdag	0756	339	0159	117
	2045	364	1453	116
21 vrijdag	0939	353	0332	109
	2214	390	1619	088
22 zaterdag	1048	385	0448	081
	2318	424	1728	046
23 zondag	1139	419	0547	046
	—	—	1823	003

VERKLARING

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

BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

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

BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

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

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	37 aug.	28 aug.	29 aug.
Lappen	310 320	329 340
Grote	320 340	330 344
3/4	310 325	341
Bloktongen	280 294	327
Vóór-kleine	260 266	.....
Kleine	200 211	225
Slips	180 186	198

ZEEBRUGGE

Grote	363 396	369	304 416
Bloktongen	349 384	310	326 230
Fruittongen	260 336	298 300	328 330
Schone kleine	246 270	235	238 240
Kleine	220 231	222 224	229 230
Tout petit	162 180	164 167	186 192
Slips	150 157	146 144	155 160

NIEUWPOORT

Tong I	330 346	.....	320 336
Tong II	334 350	.....	346 358
Tong III	348 354	.....	348 360
Tong IV	290 300	.....	330 340
Tong V	255 262	.....	298 316
Kleine tongen	170 185	.....	186 198

PLADIJS

OOSTENDE

	27 aug.	28 aug.	29 aug.
Platen	49 58	51 57	56
Iek (groot-klein) ...	50 54	51 59	60
Derde slag	43 48	40 52	45
Platjes	25	25	26

ZEEBRUGGE

I	50 58	54 52	57 51
II	54 57	54 56	56 52
III	41 44	38	44 41
IV	25	25	26 25
V .....	.....	.....	.....

NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs	57 80	.....	80 85
Platjes	27 34	.....	30 38
Drielingen	70 75	.....	70 76

NEGATIEF ADVIES SANERINGSPLAN R.M.T.

Vooraleer het saneringsplan voor de R.M.T. te Oostende, verder te kunnen behandelen, had de verkeersminister de hr Decroo eerst het advies nodig van de Syndikale Raad van Advies.

Hierin zijn natuurlijk de vakbonden sterk vertegenwoordigd. Dit advies is negatief omdat de vakbonden niet akkoord konden gaan met de, door minister Decroo vooropgestelde sanering, die nochtans gezond en noodzakelijk is. Dit negatief advies belet de minister echter niet om verder het plan te behandelen. Het gaat inderdaad slechts om een advies. Het plan kan nu voorgelegd worden aan de ministerraad, die er dan zal moeten over beslissen. De vakbonden hebben ondertussen tien dagen de tijd om amendementen op het plan van de minister in te dienen, hetgeen waarschijnlijk wel zal gebeuren. Het is evident, indien minister Decroo geen rekening houdt met deze amendementen, en ook de kabinetsraad het licht op groen stelt voor het saneringsplan Decroo, dat we heel waarschijnlijk dan in Oostende terug zullen gekonfronteerd worden met vakbondsakties, die eventueel zouden kunnen gaan tot staking en het stilleggen van de diensten, hetgeen natuurlijk alleen maar de moeilijkheden waarin de R.M.T. verkeert, nog groter zullen maken, met nog zwaarder gevolgen voor de werknemers. Maar dat zien velen niet in. Ook de vakbonden willen nog altijd niet inzien dat, als er gesaneerd moet worden, eventueel met ontslagen, dit uitsluitend gebeurt om het bedrijf te redden, en dus voor de werkbescherming van het grootste gedeelte van de werknemers. De vakbonden hebben tegengesteld omdat zij geenszins akkoord kunnen gaan met de personeelsafbouw. Ze zouden kunnen leden verliezen. Ze kunnen echter geen alternatief plan voorleggen of een andere oplossing naar voor schuiven, die de R.M.T. uit de moeilijkheden redt zonder ontsla-

gen van personeel. Wat de vakbonden wensen is dat al het personeel, ook het overtoollige aanblijft, al ware het maar om nutteloos werk te verrichten, of inactief te blijven en de kas van de syndikale bonzen te vullen. De Staat, en dus de Gemeenschap van belastingbetalers moeten dan maar instaan voor de wedden van dit overtoollig personeel. Als alternatief plan is dit wel het meest demagogische, maar leidt rechtstreeks naar de economische ondergang.

KOELHUIZEN: EEN LESJE VOOR OOSTENDE

Er zijn er nog meer die geloven in de toekomst van Vlissingen als aanvoerhaven van vis. We hebben de prachtige uitbreiding van de vismijn en afslag en thans plant het Vlissingse koelhuizenbedrijf, Flushing Cold-Storage Company, de bouw van twee koelhuizen van elk 100 m lengte op 35 breed en 8 hoog, met een capaciteit van 60.000 m³!!!

Deze koel- en diepvriesopslag zou in Vlissingen-oost komen aan de (nog) te graven Bijleveld-haven. Misschien komt dan ook de firma Jaczon uit Scheveningen er met een visverwerkingsbedrijf.

Firma Jaczon heeft inderdaad ook belangen in Flushing Cold-Storage Company. Men vraagt zich af of de firma en de rederij Jaczon dan haar schepen naar Vlissingen zal afleiden.

Eens temeer mag het stadsbestuur van Oostende daaraan een lesje nemen, zoals aan de stad Brugge waarover we het in ons vorig nummer hadden.

NOORWEGEN

■ De onlangs gehouden Noorse Visserijtentoonstelling te Trondheim was de grootste tot nu toe gekend in deze rij van tweejaarlijkse tentoonstellingen. Meer dan 400 firma's uit 20 landen namen er aan deel en er werden 20 duizend bezoekers opgetekend in deze gedurende een week durende tentoonstelling. De laatste technische vindingen en gesofistikeerd apparatuur en vistuig was natuurlijk van de partij. Men kan zich echter nog niet uitspreken over eventueel succesrijke verhandelingen voor de tentoonstellende firmas.

■ Ole Johan Oestvedt, hoofd van het Noord onderzoeksteam voor pelagische vissoorten, heeft op een bijeenkomst te Trondheim verklaard, dat Noorwegen voor de grootste uitdaging staat voor jaren, wat de zorg voor het herstel van de pelagische visbestanden betreft. Een verstandige beheersing en zorg zou het zelfs mogelijk maken tegen het jaar... 1990 dat een totale jaarlijkse haringvangst in het noordelijk deel van de Atlantische Oceaan 1,5 miljoen ton zou kunnen bedragen zonder gevaar van aantasting van de stocks. Er zou dan terug in dit gedeelte van de Atlantische Oceaan een bestand van meer dan 3 miljoen volwassen haring bestaan. Wij zelf vrezen echter, dat dit wel een beetje ten nadele van de kabeljauwstand zou uitvallen, daar het niet de eerste maal is, dat we vanwege marine-biologen moeten horen dat de vraatzuchtige haring het bijzonder op de eieren en larven van de ronde vis gemunt heeft.

■ Door de schaarste aan Scandinavische-Atlantische haring sinds de late zestiger jaren, werd in 1975 een verbod uitgevaardigd om nog haring voor vismeel doeleinden te gebruiken. Thans gaan er in Noorwegen reeds terug stemmen op om dit verbod van tafel te vegen. Inderdaad de geschiedenis herhaalt zich, waarschijnlijk ook een nieuwe ongeordende haringvisserij, met aan het einde hiervan, terug een vangststop.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	27 aug.		27 aug.		28 aug.		28 aug.		29 aug.		29 aug.		27 aug.		29 aug.	
Tarbot grote			422	445	396	410	415	439	414	422	432	440			446	475
Tarbot middel			329	379	277	398	368	388	334		324	399	260	320	260	276
Tarbot klein			219	283	250	271	199	240	288		289					
Griet groot			294	297	240		299		246		246		240	280	220	280
Griet middel			199	229	198	200	189									
Griet klein			114	167	138	180	101	142			153	180				
Schelvis groot	50	55														
Schelvis middel	50	52														
Schelvis klein	24	26														
Heek grote																
Heek middel																
Heek klein																
Lom																
Leng																
Rog I	94	102	74	77	100		77	89	95		67	70				
Keilrog																
Rog													70	72		
Tilten	80	87	64	70			47				67		59	62		
Scherpstaart	60	90	76	88	68		52	76			72	62	58	61		
Halve mans	68	90	46	58	55	73	37				47					
Teelt			44	54			36				49	38				
Katrog	36		22	24			19				33	28	50	55		
Kabeljauw	58	75			72	76	72				86	95	100	105		
Gul (groot)	60	67	70	76	60	70	67	69			70	69	80	90		
Gul (middel)	52	60	40	48	49	53	58				65	60				
Gul (klein)	20	52	18	25	24	43	32	35			39	34				
Hozemondhamme	180	310	156	304	180	305					344					
Wijting groot	60	65	45	58	53	56	50		44	46	43	40	82	88		
Wijting klein	19	25	20	33	20	24	20	22	22		22	20	48	52		
Schar			16	19	14	16	20		18		21	19	34	46	35	45
Steenschol	30	140	34	111	22	110	32	83	37	105	43	130				
Zeehaai	34	80	50		51	62			44	47	60	46	18	25		
Hondshaai	43															
Doornhaai																
Pieterman																
Makreel																
Horsmakreel																
Zeekreeft																
Schaat																
Zeebaars (klipvis)																
Kongeraal	47															
Schartong																
Volle haring																
Ijle haring																
Haringshaai																
Steenholk	17	21			28											
Heilbot																
Steur																
Koolvis																
Zeewolf	67	94														
Pollak																
Zonnevis	259	288														
Koningsvis													251	260	201	215
Vlaswijting	64	68														
Zeeduivel																
Schotse schol																
Zeehond			22	27							49		46	50		
Bot													10	15	10	18
Rode Poon (roobaard)													85	90	110	115
Grauwe poon (knorhaan)	21	25	24				24						35	45	35	50
Rode knorhaan																
Posten			16								32					

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 20 augustus** werd aangevoerd: 9.875 kg tong; 104 kisten tarbot en griet; 3.617 kisten kabeljauw; 176 kisten schelvis; 99 kisten wijting; 1.428 kisten schol; 188 kisten schar; 8 kisten makreel en 1.992 kisten haring en 516 diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 22,94-21,63; grote tong 25,54-23,74; grootmiddel tong 18,00-16,93; kleinmiddel tong 13,56-12,35; tong één 12,84-11,12; tong twee 9,44-6,56; zalm 13,58.

Per 40 kg:

hammen zonder kop 580-420; hammen met kop 280-122; hake 182-120; leng 124; haai 96-19; krab 36; krabbepoten 104-82; kleine kreeft 380; horsmakreel 30; tarbot 812-400; griet 510-332; kabeljauw één 128-120; kabeljauw twee 132-120; kabeljauw drie 118-96; kabeljauw vier 110-90; kabeljauw vijf 112-50; schelvis één 134-110; schelvis twee 110-104; schelvis drie 108-75; schelvis vier 108-50; schol één 134-110; schol twee 150-130; schol drie 132-114; schol vier 67-44; wijting vier 61-30; makreel twee 50-22; schar 57-30; tongschar 203-50; haring twee 24,40.

De besommingen waren:

ARM 23 f 29.200; KW 26 + KW 167 f 24.300; KW 34 f 91.200; UK 28 f 480; UK 48 + UK 49 f 34.100; UK 50 + UK 52 f 41.000; UK 75 f 5.200; UK 89 + UK 215 f 27.800; UK 90 + UK 307 f 34.200; UK 138 + UK 208 f 55.500; UK 141 f 9.600; IJM 142 + UK 271 f 40.600; UK 233 f 2.600; UK 234 f 600; VD 18 f 2.780; VD 20 f 3.500; VLI 27 f 44.000; WR 15 f 940; WR 36 f 340; WR 71 f 420; WR 75 f 420; WR 98 f 1.240; WR 102 f 200; WR 152 f 360; WR 210 f 190; YC 25 f 2.400; IJM 3 + IJM 27 f 48.000; verder twee Texelaars en drie Goedereeders met in het totaal f 180.000.

Aan de **dinsdagmarkt van 21 augustus** werd aangevoerd: 1.395 kg tong; 8 kisten tarbot en griet; 39 kisten kabeljauw; 40 kisten schol; 27 kisten schar; 109 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 22,51-21,20; grote tong 24,61-23,02; grootmiddel tong 17,33-16,49; kleinmiddel tong 14,37-13,28; tong één 13,96-12,51; tong twee 10,38-6,80.

Per 40 kg:

tarbot 800-442; griet 386-360; kabeljauw twee 122; kabeljauw drie 132; kabeljauw vier 116; kabeljauw vijf 92-80; schol twee 150; schol drie 142-106; schol vier 68-43,20; schar 55-35; bot 33-26; horsmakreel 68; steenbolk 61; rode poon drie 96-60.

De besommingen waren:

HD 71 f 1.200; HD 103 f 1.660; UK 129 f 900; VD 18 f 2.370; VD 20 f 1.390; VD 53 f 670; WR 36 f 900; WR 71 f 1.060; WR 98 f 3.700; WR 138 f 6.050; WR 152 f 2.000; YE 25 f 1.130.

Aan de **woensdagmarkt van 22 augustus**

werden aangevoerd: 1.450 kg tong; 12 kisten tarbot en griet; 9 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 106 kisten wijting; 187 kisten schol; 18 kisten schar; 13 kisten makreel en 108 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 23,23-22,23; grote tong 23,88-23,48; grootmiddel tong 17,71-15,98; kleinmiddel tong 15,96-14,50; tong één 13,20-11,80; tong twee 10,15-6,80.

Per 40 kg:

tarbot 822-474; griet 312-380; kabeljauw vijf 91-82; schelvis vier 90; schol één en twee 182-172; schol drie 140-112; schol vier 51-36; wijting vier 51-36; wijting vier 38-30; makreel twee 48; schar 65-36; bot 27-16,50; rode poon drie 86-50; horsmakreel 43,15; haai 98-84.

De besommingen waren:

HD 71 f 480; HD 103 f 880; UK 75 f 4.400; UK 119 f 600; UK 233 f 4.800; UK 234 f 1.900; VD 18 f 2.500; VD 20 f 3.200; VD 53 f 1.470; WR 10 f 1.680; WR 348 f 3.950; WR 71 f 1.600; WR 75 f 1.400; WR 98 f 1.900; WR 138 f 2.100; YE 25 f 1.000; IJM 18 f 9.000.

Aan de **donderdagmarkt van 23 augustus**

werden aangevoerd: 2.170 kg tong; 44 kisten tarbot en griet; 1.571 kisten kabeljauw; 7 kisten koolvis; 572 kisten wijting; 1.166 kisten schol; 58 kisten schar; 16 kisten makreel en 186 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 23,70-22,06; grote tong 23,87-23,09; grootmiddel tong 18,09-17,35; kleinmiddel tong 18,09-17,35; tong één 13,04-12,23; tong twee 9,46-6,69 en zalm 20,98.

Per 40 kg:

tongschar 238-50; krabbepoten 94; schartong 36-26; wolf 142-140; rode poon drie 290-120; steenbolk 37-29; hart 70-66; bot 18-15,50; poontjes 38-30; horsmakreel 94-15,50; haring één 26-24,40; tarbot 830-404; griet 510-300; kabeljauw één 122-108; kabeljauw twee 160-102; kabeljauw drie 140-104; kabeljauw vier 122-104; kabeljauw vijf 120-44; koolvis twee 60-55; schelvis drie 164; schelvis vier 100-59; wijting vier 75-36; schol één 152-114; schol twee 148-124; schol drie 162-94; schol vier 71-44; makreel twee 50-35; schar 90-43.

De besommingen waren:

ARM 22 f 42.900; HD 103 f 4.200; KW 4 + KW 149 f 47.200; KW 36 f 121.200; UK 17 f 10.000; UK 24 f 1.150; UK 28 f 7.600; UK 234 f 900; VD 6 + VD 24 f 3.300; VD 18 f 2.600; VD 19 + VD 73 f 58.500; VD 53 f 2.500; VD 54 + VD 77 f 48.200; WR 15 f 2.500; VD 54 + VD 77 f 48.200; WR 15 f 2.200; WR 34 f 2.500; WR 36 f 660; WR 71 f 1.180; WR 73 f 2.200; WR 98 f 1.800; WR 152 f 660; WR 220 f 640; YE 25 f 1.230; IJM 18 f 1.100; IJM 154 f 28.000.

Aan de **maandagmarkt van 27 augustus**

werden aangevoerd: 6.690 kg tong; 122 kisten tarbot en griet; 1.080 kisten kabeljauw; 128 kisten schelvis; 729 kisten wijting; 1.245 kisten schol; 55 kisten schar; 7 kisten makreel en 310 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 16,51; tarbot 23,30-21,55; grote tong 22,96-21,71; grootmiddel tong 14,61-14,04; kleinmiddel tong 12,37-11,66; tong één 12,15-11,62; tong twee 7,20-6,81; zalm 14,02.

Per 40 kg:

haai 46-29; poontjes 41-23; steenbolk 29-26; kleine kreeft 200-164; krab 25; krabbepoten 294-164; hake 174-65; tongschar 233-40; tarbot 827-301; griet 486-162; kabeljauw één 192; kabeljauw twee 142-114; kabeljauw drie 132-114; kabeljauw vier 132-102; kabeljauw vijf 116-44; schelvis één en twee 108; schelvis drie 110-90; schelvis vier 90-50; schol één 152-140; schol twee 142-114; schol drie 120-108; schol vier 66-60,80; wijting drie 48; wijting vier 67-34,40; makreel één en twee 51; schar 55-42; hammen zonder kop 534-380.

De besommingen waren:

KW 4 + KW 149 f 22.900; KW 11 f 27.500; KW 22 f 41.100; KW 51 + KW 221 f 32.200; KW 88 f 28.600; KW 113 f 24.800; KW 145 f 39.000; KW 152 f 21.100; KW 173 f 15.600; KW 189 f 28.800; UK 16 f 9.800; UK 216 + UK 247 f 25.800; IJM 44 f 31.200.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 20 t.e.m. 24-08-1984

Door 83 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd:

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
42.941 kg.	Tong	f 487.660,74	van f
15.043 kg.	Tarbot	f 198.377,49	van f
168.335 kg.	Schol	f 331.332,09	van f
54.268 kg.	Kabeljauw	f 80.853,19	van f
3.388 kg.	Griet	f 28.876,64	van f
12.890 kg.	Schar	f 13.664,90	van f
7.695 kg.	Wijting	f 9.734,35	van f
199.580 kg.	Diversen	f 750.577,04	
504.140 kg.		f 1.901.076,44	

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

NEDERLAND

BRESKENS

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

Gemidd. prijs per kg.

5.552 kg. export garnalen	voor f	3,85
4.091 kg. pellerij garnalen	voor f	4,62
50 kg. bot	voor f	0,65
1.920 kg. schar	voor f	1,15
23.403 kg. schol	voor f	2,44
6.357 kg. tong	voor f	10,05
1.714 kg. tarbot	voor f	13,22
1.788 kg. griet	voor f	9,98
5.191 kg. kabeljauw	voor f	1,54
982 kg. wijting	voor f	2,82
673 kg. rog	voor f	4,36
87 kg. makreel	voor f	1,64
2.667 kg. poon	voor f	0,72
474 kg. haai	voor f	1,95
3 kg. ham	voor f	13,64
303 kg. baars en herder	voor f	2,79
495 kg. tongschar	voor f	3,59
178 kg. inktvis	voor f	2,33
230 kg. bolk	voor f	1,15
1 kg. koolvis	voor f	1,51
83 kg. paling	voor f	15,09

VLISSINGEN

VRIJDAG 24 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	627	15.465	24,67
Tong gm	2.214	36.562	16,51
Tong km	2.089	25.574	12,24
Tong l	3.884	43.356	11,16
Tong II	6.387	42.324	6,63
Tarbot I	516	11.500	22,29
Tarbot II	616	10.955	17,78
Tarbot III	625	7.986	12,78
Tarbot IV	458	4.849	10,59
Tarbot afw	25	362	14,47
Griet I	632	6.577	10,41
Griet II	387	3.243	8,38
Schol 1 (G)	6.026	23.089	3,83
Schol 2 (G)	9.769	31.939	3,27
Schol 3 (G)	22.215	54.933	2,47
Schol 4 (G)	16.906	24.863	1,47
Kab 1 (G)	369	977	2,65
Kab 2 (G)	349	1.270	3,64
Kab 3 (G)	1.381	4.484	3,25
Kab 4 (G)	3.591	9.933	2,77
Kab 5 (G)	13.948	15.369	1,10
Wijt. 3 (G)	563	1.066	1,89
Wijt. 4 (G)	3.666	3.269	0,89
Schar 1	10.931	11.552	1,06
Tongschar I	1.651	6.677	4,04
Tongschar II	1.498	3.920	2,62
Zeebaars	12	174	14,46
Tong besch.	2	1	0,72
Poon gr	209	618	2,96
Poon 1	1.245	1.949	1,57
Poon 2	4.834	2.135	0,44
Rog I	125	577	4,62
Rog II	233	897	3,85
Rog III	369	745	2,02
Koolv. 4 (G)	5	8	1,62

Schel. 3 (G)	41	84	2,04
Bot	962	486	0,51
Zalm-Forel	5	87	17,48
Haai + P	1.893	2.991	1,58
Haai - P	34	21	0,61
Zandhaai	8	11	1,39
Inktvis W	34	297	8,72
Inktvis ZW	383	901	2,35
Harder	13	40	3,09
Steenbolk	3.724	943	0,25
Mullen	564	2.352	4,17
Kreeft	1	50	50,00
Hammen	136	2.231	13,69
Paling	16	228	14,23
Diversen	25.013	108.406	4,33
Krabben	42	55	1,32
H. Makreel	112	24	0,37
Zonnevis	7	60	8,57
Parlourdes	12	5	0,41
Heek	9	31	3,44
Krab. poot	129	458	3,55
TOTAAL	151.522	528.977	

GOEDEREDE

DONDERDAG 23 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	24	541	22,54
Tong gm	174	3.246	18,66
Tong km	94	1.270	13,51
Tong l	397	4.766	12,01
Tong II	1.793	12.050	6,72
Tarbot I	21	467	22,24
Tarbot II	32	553	17,28
Tarbot III	54	716	13,26
Tarbot IV	274	2.909	10,62
Tarbot afw	4	31	7,75
Griet I	9	81	9,00
Griet II	57	495	8,68
Kab 2 (G)	4	18	4,50
Kab 3 (G)	9	32	3,56
Kab 4 (G)	6	19	3,17
Kab 5 (G)	157	283	1,80
Wijt. 3 (G)	17	30	1,76
Schar 1/D	448	420	0,94
Makr. III	19	18	0,95
Poon 1	26	42	1,62
Poon 2	342	248	0,73
Bot	3.125	1.895	0,61
Schol 1 (O)	92	330	3,59
Schol 2 (O)	433	1.380	3,19
Schol 3 (O)	1.262	2.872	2,28
Schol 4 (O)	3.746	3.691	0,99
Krab	169	51	0,30
Harder	15	40	2,67
Steenbolk	35	30	0,86
Paling	20	232	11,60
Diversen	10.835	59.139	5,46
Garn. BNL. 2	661	2.975	4,50
TOTAAL	24.354	100.868	

VRIJDAG 24 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	953	23.340	24,49
Tong gm	4.245	71.328	16,80
Tong km	5.030	60.371	12,00
Tong l	8.955	99.813	11,15
Tong II	23.767	156.708	6,59
Tarbot I	1.063	23.924	22,51

Tarbot II	1.075	19.134	17,80
Tarbot III	1.675	20.705	12,36
Tarbot IV	1.555	15.881	10,21
Tarbot afw	1.040	7.778	7,48
Griet I	1.369	12.442	9,09
Griet II	1.665	13.209	7,93
Schol 4 (G)	29.082	40.490	1,39
Kab 1 (G)	274	1.030	3,76
Kab 2 (G)	1.555	5.001	3,22
Kab 3 (G)	1.850	5.682	3,07
Kab 4 (G)	1.108	3.277	2,96
Kab 5 (G)	22.327	29.450	1,32
Kab (afw)	3	2	0,67
Wijt. 3 (G)	3.586	4.675	1,30
Wijt. 4 (G)	1.062	938	0,88
Schar 1/D	5.522	12.508	0,81
Poon gr	133	197	1,48
Poon 1	1.230	1.874	1,52
Poon 2	4.183	2.860	0,68
Rog I	53	280	5,28
Rog II	126	438	3,48
Koolv. 1 (G)	3	5	1,67
Schel. 3 (G)	42	83	1,98
Bot	659	427	0,65
Zalm-Forel	6	47	7,83
Tongschar	437	1.654	3,78
Schol 1 (O)	2.051	6.269	3,06
Schol 2 (O)	12.215	38.331	3,14
Schol 3 (O)	58.353	130.227	2,23
Schol 4 (O)	23.384	23.318	1,00
Haai + P	111	420	3,78
Krab	380	220	0,58
Inktvis W	2	19	9,50
Inktvis ZW	12	39	3,25
Steenbolk	1.893	1.227	0,65
Mullen	172	445	2,59
Kreeft	2	13	6,50
Hammen	9	109	12,11
Diversen	20.091	98.408	4,90

TOTAAL 254.308 934.595

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 19 t.m. 25 augustus 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	9.600	3,80
Handels Garnalen	575	4,49
Tong	1.624	15,06
Schol	727	2,16
Schar	157	1,49
Bot	1.164	0,66
Tarbot	157	9,17
Kabeljauw	163	1,68
Wijting	156	1,46
Zeebaars	191	21,14
Harder	548	2,40
Paling	1.394	13,68
Krab	953	0,48
Poon	125	1,38
Diversen	12.590	—



Steun het
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK

IBIS

prk 000-0207440-54

NEDERLAND

DE HD.99 „RELINQUENDA” GELICHT EN IN DOK ONDERGEBRACHT

In verband met het vergaan van de HD.99 „Relinquenda” waarover wij in onze vorige uitgave een fotoreportage gaven, werd deze kotter ondertussen gelicht, naar de haven gebracht en in een dok afgemeerd, nadat een voorlopige herstelling van de romp gebeurde.

De scheur in de scheepswand had een lengte van 13 meter en werd voorlopig dicht gemaakt. Er zal thans een taxatie moeten gebeuren van de schade aan, en vooral binnenin, het schip.

Een leek kan zich moeilijk voorstellen welke ravage, zelfs na een kort verblijf van een achttal dagen onder water, aan het schip binnenin veroorzaakt wordt.

Dit wordt een zware dobber van miljoenen, benevens de aanzienlijke kosten van het lichten. Inderdaad moeten de motor en de hulpmotor volledig opengelegd worden en gekuist, de elektrische machines hersteld en/of gedeeltelijk vernieuwd en de elektronische apparatuur ver-

nieuwd.

Verder dient de betimmering van het logiest, kombuis, brug, enz... losgemaakt en uitgebrouwen, gezien het isolatiemateriaal doordrenkt zal zijn.

Ook het persoonlijk goed van de bemanningsleden dat men heeft moeten achterlaten, zal onherstelbaar zijn. Het ganse binnenschip zal een volledige kuisbeurt moeten krijgen. Koelkasten, diepvriezen, gasvuren enz... zullen moeten vervangen worden.

We laten dan nog de eventuele bergingsschade door het lichten, in het midden, want dat gaat gewoonlijk ook niet zonder kleerscheuren aan het vaartuig.

Zowel voor de reder als voor de verzekeringsmaatschappij zeker een zware schadepost, vooral ook omdat in Nederland zeer zware vrijstellingen in geval van schade op de reders drukken.

NEDERLAND

■ De Nederlandse kotter Arm 46 heeft zich verplicht gezien, bij kalm weder zich op het strand van Scheveningen te zetten, omdat zijn beide netten vol staken met zand en slijk en het onmogelijk was deze netten langs zij te halen op zee zelf, wegens gevaar voor kapseizen. Heel langzaam werd dus naar het strand gevaren waar men op een zandbank vast kwam. Bij laag water konden de netten dan geleidigd worden, waarna het betrokken vaartuig even voor hoog water weer vlot kon komen en volle zee opstomen. Dit anders riskant manoeuvre was nu mogelijk, dank zij uiterst mooi weder.

■ We schreven in onze vorige uitgave, dat voor vele huismoeders de Nederlandse mossel te duur is. Dit schijnt ook het geval te zijn voor de Nederlandse en vreemde inleggerijen, zodat door deze slechts kleine partijen opgedaan worden, in de hoop dat de prijs (voor hen) zou beteren. Sommigen doen het echter met de beterkope buitenlandse Duitse en Deense mossel, hetgeen ten slotte voor de Nederlandse afzetter toch een zeker gevaar voor cliënteelverlies inhoudt, of kan inhouden, daar de echte Hollandse mossel zeker veel smakelijker is.

■ De verdeling van het Nederlands haringkwotum in de zuidelijke Noordzee, waarvan de toelating voor de vangst meer dan waarschijnlijk op 1 oktober ingaat, werd door het Produktschap bepaald op 2/3 voor de kotters en één derde voor de trawlers. De aanvoerhavens zijn IJmuiden, Vlaardingen, Breskens en Scheveningen. Men zou het aantal uit te keren vergunningen voor deze haringvisserij beperken tot 104.

■ Deze Nederlandse diepvriesvloot en grote trawlers die op makreel en haring vissen, komen door een verscherpt toezicht op de aanvoer in nauwe schoentjes te staan. Inderdaad is hun kwotum makreel en haring opgevist en al deze grote schepen liggen thans stil, hetgeen ook het zonder werk vallen betekent van honderden vissers en werknemers. De vraag stelt zich nu of de recent en uiterst modern gebouwde Nederlandse hekdiepvriestrelers die tot 150 ton pelagi-

sche vis per 24 uur kunnen verwerken, de concurrentie aankunnen met de Oostblokfactorij-schepen in het overnemen op zee van Schotse haring. Deze werken met zeer goedkope krachten, maar kunnen slechts 60 ton per 24 uur diepvriezen. Wat wordt het? Een probatie of een stilliggen met de hoop op een regeringsoverbrug-gingskrediet?

■ Nog is het lijstje niet ten einde van één toch wel riskante uitbouw van de Nederlandse visserijvloot. Reders uit Arnhem, hebben aan een scheepswerf opdracht gegeven tot de bouw van een boomkorkotter van liefst ... 45 meter! Het is de machinefabriek Padmos die met de opdracht belast werd met als eigenaars de familie Meulemeester uit Arnhem. Nu er meer en meer de hand gehouden wordt aan bevelen tot stopzetten van bepaalde visserijen door uitputting van de kwota, lijkt dit voor ons toch een zeer optimistische visie voor de toekomst vanwege de betrokken rederij. Of zijn onze mensen in landbouw, dan zo'n domoren!

■ Voor reder Ben Bout uit Kortgene wordt eveneens door machinefabriek Padmos, een Eurokotter gebouwd, evenals voor de firma-rederij Caljouw uit Arnhem. Reder Ben Bout is een bekende naam langs de Belgische kust en in het bijzonder te Oostende.

OVERLEVINGSKLEDIJ VERPLICHT OP WEST-DUITSE SCHEPEN

Van 1 oktober 1984 zullen alle, onder Westduitse vlag varende vrachtschepen, verplicht worden overlevingskledij aan boord te hebben, zijnde een beslissing van de Westduitse minister voor Verkeerswezen, goedgekeurd in de kabinetsraad.

De doorslag voor deze beslissing was het verslag van de Westduitse Raad voor de Zeevaart waarin het vergaan van een Westduits vrachtschip te berde kwam en waarbij heel wat opvarenden het leven verloren door te lang in het koude water verbleven te hebben.

Een overlevingspak, moet de betrokkene die te water zou geraken, niet alleen drijvend houden, maar vooral het lichaam tegen verregaande afkoeling beschermen. Het nieuwe pak dat door de Westduitse regering voorgeschreven wordt, beantwoordt aan deze twee essentiële voorwaarden, gezien de lichaamswarmte, na een verblijf van zes uur in het water met een temperatuur van 0 tot 2°, slechts een paar graden verminderde.

Verstijving en ongevoelig worden met tenslotte de dood als gevolg, zullen hierdoor kunnen geweerd worden. Gezien het overlevingspak anderzijds te weinig normale bewegingen toelaat, is het duidelijk dat men het bij ongeval eerst zal moeten aantrekken, hetgeen beduidt dat men hiervoor de nodige tijd zal moeten krijgen, wat doorgaans wel het geval is.

Voor visserijvaartuigen is het geen verplichting, alhoewel dit wellicht ook verplicht zou kunnen gemaakt worden voor grote trailers en faktorijschepen.

De visserij heeft anderzijds reddingsvloten aan boord die gemakkelijk handelbaar zijn en op zee blijven drijven.

Met deze verplichting loopt West-Duitsland vooraan, en zal waarschijnlijk ter zake in de tijd wel gevolgd worden door de andere landen.

We hebben niet kunnen achterhalen hoeveel zo'n overlevingspak kost, maar het zal zeker niet van de poes zijn. Voor de rederij toch ook wel een bijkomende kost, maar als hierdoor levens kunnen gespaard worden, kan dan misschien langs een andere kant de verzekeringspremie en/of ongevallenkas gespaard worden, waar dan minder dodelijke ongevallen zullen moeten aangegeven worden.

NEDERLAND

■ De KG.8 van reder Bout uit Colijnsplaat, die onder meer naar Oostende opgebracht werd wegens vissen in de Belgische 12-mijlszone en hiervoor een fikse boete opliep, werd naar Engeland verkocht. De KG.8 „Hubbenada” is een kotter van 102 Brt voorzien van een motor van 600 p.k. Voor de bokkennisserij op tong, pladijs en schar, veel te groot, vermits slechts vaartuigen tot 70 Brt en met maximum 300 p.k. op dergelijke visserij in de 12-mijlszone toegelaten zijn. Toen reder Bout de eerste maal opgebracht werd, was de maximumgrens voor de Brt zelfs slechts 50 scheepseenheden.

Apollinaris

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

OPRICHTING DEENS AKWAKULTUURINSTITUUT

Gezien het immer stijgend belang van de zich voortdurend uitbreidende Deense akwakultuur, heeft men het in Denemarken noodzakelijk gevonden om een afzonderlijk instituut voor de akwakultuur in Hoersholm, ten noorden van Kopenhagen, op te richten.

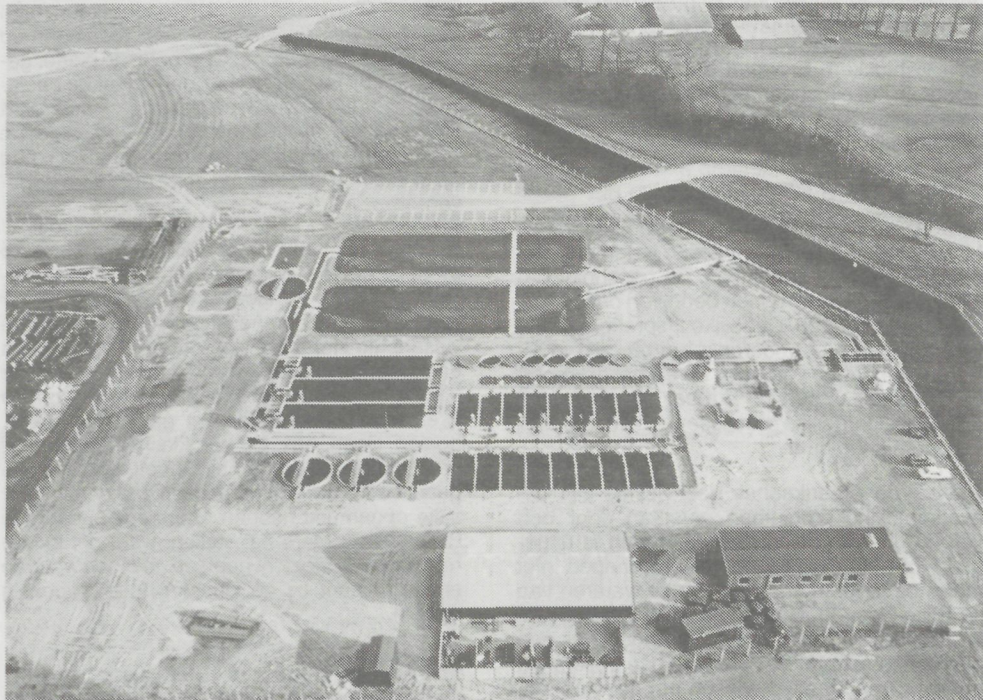
Inderdaad heeft Denemarken reeds een lange geschiedenis in de farming van de regenboogforellen en is tevens 's werelds grootste uitvoerder van forel met thans reeds meer dan 15 duizend ton voor een waarde van 1,8 miljard B.fr. Deze uitvoer gaat voornamelijk naar Europese markten. Het nieuw Deens Instituut voor de Akwakultuur, losjes genoemd D.I.A., maakte vroeger deel uit van het Instituut voor de Waterkwaliteit.

Aanleiding voor het losmaken van de DIA is het ontstaan vanwege een zeer grote belangstelling voor de palingfarming. Deze palingfarm bevindt zich in Hoersholm en produceert voor het ogenblik 20 ton jaarlijks. D.I.A. doet echter nog meer dan aan palingfarming en studie. De opzoekingen en experimenten behelzen eveneens de aankweek van tarbotlarven. De aandacht ging naar deze kweek vooral vanwege de waarde van deze vissoort, omgekeerd is het echter een zeer moeilijke kweek. Andere projecten voor het Deens Instituut voor Akwakultuur behelzen de kweek van tropische vissoorten, zoals de tilapia en de grote tropische garnalensoorten.

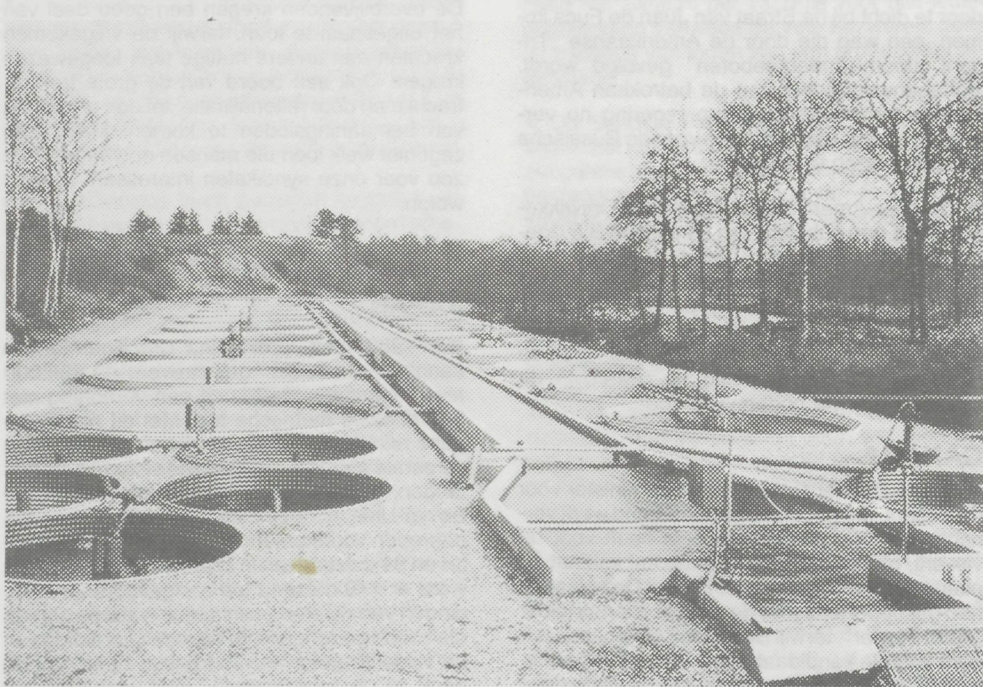
Het Instituut beschikt eveneens over een zee-

waterfarm in Zuid-Jutland. Daar is er productie- en studiemogelijkheid voor 80 ton zoutwater regenboogforel. Op deze farm gebruikt men het warm koelwater van een energiefabriek in de omgeving om de groei van de gekweekte vis te stimuleren. De resultaten hiervan zijn zeer veelbelovend. Men doet er eveneens aan onderzoek op de kweek van paling, jonge tarbotjes en zelfs roodbaars. In het Instituut voor Akwakultuur werken 9 biologen en een aantal andere krachten.

We kunnen ons afvragen of de akwakultuur eensdaags een zware konkurrent wordt voor de gewone visserij, behalve dan natuurlijk voor de gewone vissoorten, waarvan de farming niet renderend kan zijn.



Luchtfoto van de visfarm in het Deense Ensted, waar het koelwater gebruikt wordt van een energiefabriek uit de omgeving. Capaciteit van de farm 70 ton. Zoals men kan opmerken zijn de visvijvers verbonden door een kanaal met de zee. Men bemerkt vooraan eveneens zuiveringsstations. In België heeft men er nog veel aan te leren.



Een moderne Deense zalmkwekerij.



Het kweken van paling is een van de voornaamste activiteiten van het Deense Instituut. De grote vraag in Europa verrechtvaardigt dan ook de hoge investeringen.

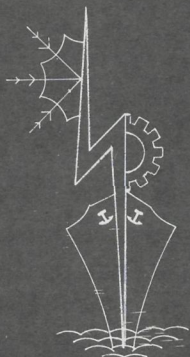


Het kweken van zeevis zoals bovenstaand een beeld van een nog heel kleine tarbot vergt een continue studie in de laboratoria.

DENEMARKEN

■ De Deense vissers schijnen er veel voor over te hebben opdat de bijvangst bij de industriële visserij van 10% tot 20% zou opgetrokken worden. Ze wagen zich hiervoor zelfs tot in het hol van de leeuw, door een bijeenkomst met de Schotse Redersfederatie ter zake te vragen, die op 24 augustus zou doorgaan. De Schotse vissers in het bijzonder, zijn tegen het optrekken van de bijvangst voor de visserij voor vismeel-doeleinden. Dit zou de Denen toelaten om heel wat meer gebieden te bevissen en ook heel wat meer verbruikersvis aan boord te nemen, waarvan deze met commerciële grootte een aardig bijwinstje zouden bezorgen. Of de Schotten gelijk hebben!

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



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

50.33.27 R. DEDRIE

26.64.99 JOS PRAET



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



■ Gedekte risico's :

eigen schade — schade aan derden —
opslepingen — totaal verlies —
lichamelijke schade aan derden —
navigatietoestellen — zeegoed — vistuig

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

■