

---

# HET VISSERIJBLAD

---



---

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 5 OKTOBER 1984 - NR. 36

---

# 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 BAELSKAAL 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. BAELSKAAL 30, 8400 OOSTENDE

# het visserijblad

Vrijdag 5 oktober 1984 – Nr. 36

## IS DE VISSERIJ VERPLICHT ZICH DOOR O.S.M.A. TE LATEN OPSLEPEN?

Door het Schepencollege werd als gevolg van een openbare aanbesteding voor de toekenning van een concessie voor het slepen in het havengebied van Oostende tien jaar geleden, de firma O.S.M.A. aangewezen. Verleden jaar werd dit voor twee jaar verlengd tot einde 1985.

De vraag stelt zich nu echter of men verplicht is zich te laten opslepen wanneer men niet op eigen krachten van het ene punt naar het andere punt van het havengebied kan varen, ook al ware het slechts enkele tientallen meters.

### Vraag gesteld door gemeenteraadslid Laridon

In dit verband is de vraag gesteld door het gemeenteraadslid, dhr. Laridon wel van belang. We geven vooreerst deze vraag en antwoord door het Schepencollege in extenso weer:

**Vraag:** *Is het juist dat reders of schippers - bij defect - verplicht kunnen worden zich van uit de sluizen naar het vissersdok te laten slepen door een sleepboot van de firma O.S.M.A.?*

**Antwoord:** Tot 1973 stonden de oude sleepboten van de ijsfabrieken **zonder enige verplichting** voor het verhalen van vaartuigen in de vissershaven in.

Toen zij buiten dienst werden gesteld, werd een openbare aanbesteding uitgeschreven voor de toekenning van een concessie „voor het slepen in de wateren van het havengebied beheerd door de Stad”. Het bestel daartoe werd door de Gemeenteraad aangenomen op 23.2.1973.

Als gevolg van de aanbesteding werd door het Schepencollege de firma O.S.M.A. als concessionaris aangewezen. In de overeenkomst staat vermeld dat door „havengebied” zowel handels- als vissershaven wordt bedoeld (art. 1 § 3) en dat de vergunning alle verrichtingen omvat.

Aangezien van de concessionaris een vergunningsgeld wordt gevorderd is het duidelijk dat het om een alleenrecht gaat (vg. concessie voor vislossen en gebruik recipiënten).

Een zelfde regeling is van kracht in de haven van Antwerpen (met eigen sleepboten) en in deze van Zeebrugge (met als concessionaris „Union de Remorquage”, waarvoor de haven-directie zelfs de sleepgelden invordert.)

In verband hiermede hebben we verscheidene opmerkingen. Inderdaad, sedert vorig jaar laat de firma O.S.M.A. het voorkomen, alsof men verplicht is zich te laten opslepen, wanneer men van het ene punt van het havengebied naar het ander wil en het vaartuig daartoe op eigen krachten niet in staat is.

We kunnen wel aanvaarden dat men niet op een andere ingerichte sleepbootdienst beroep mag doen, wanneer de concessie aan O.S.M.A. toegevoegd werd.

We leggen echter de nadruk op „ingerichte sleepdienst”. Normaal echter, behalve enkele zeldzame uitzonderingen, zoals het opleggen om een loods aan boord te nemen, dit laatste ingegeven door het feit dat, door het stranden, vastlopen, aanvaringen, enz... de openbare orde en de toegang tot de havens zouden kunnen in gevaar gebracht worden, hetgeen dan door wet voorzien wordt, mag men zich zelf behelpen.

Zo kan men onmogelijk aan een reder die over één of meer schepen beschikt, verbieden dat het ene vissersvaartuig het andere opsleept.

Inderdaad doet deze **geen** beroep op een sleepdienst. Doet hij het wel, dan is het aanvaardbaar, dat dit nu door O.S.M.A. dient te gebeuren. De term „concessie” beduidt dus geen beroep doen op een andere sleepdienst dan deze van de concessionaris.

Trouwens aan de oorsprong van het uitschrijven van een concessie lag niet de openbare orde, of het gevaar van vastlopen, beschadigingen en ongeval voorop, maar zoals het antwoord het zelf voorhoudt, door het uitvallen van de oude sleepboten van de ijsfabrieken, dat wil zeggen uit reden van een soort dienstverlening.

Anderzijds kan men in dit geval ook niet verbieden dat een vissersvaartuig behorende tot een ander reder, zijn diensten voor het opslepen verleent op verzoek van de opgesleepte. Dit zolang dat het niet om een ingerichte sleepdienst gaat, dat wil zeggen dat er geen opslepingsgeld geëist wordt volgens vooraf bepaalde tarieven.

We zijn dan ook overtuigd, wanneer een vissersvaartuig zich zelf behelpt, of een vriendendienst verleend wordt door een ander reder, dat dit mag en niet in overtreding is met de concessievoorwaarden tussen de stad Oostende en de firma O.S.M.A.

We zeggen zelfs meer dat mocht dit werkelijk in overtreding zijn met de inhoud van het concessiereglement, de stad Oostende dan buiten haar bevoegdheid zou getreden zijn.

We houden het er dus bij, dat men verplicht is om **sleephulp** in het havengebied, (waartoe de vissershaven behoort), in te roepen bij de firma O.S.M.A. wanneer men beroep doet op een „**ingerichte sleepdienst**”, maar niet wanneer men zich laat opslepen, hetzij door een ander eigen schip, hetzij men bij gelegenheid geholpen wordt door andere reders.

Anderzijds wordt van de schipper van het sleepbootje van O.S.M.A. zeker geen speciaal brevet vereist. Dat wil zeggen dat er zeker geen wet noch verplichting daaromtrent bestaat.

Indien dit wel zo zou zijn, zoals met b.v. een loodsenbrevet, dan zou de opsleping in het havengebied misschien kunnen beperkt worden tot diegenen die over dergelijk speciaal brevet beschikken. We zijn echter overtuigd dat de schipper van het sleepbootje ook maar over een gewoon schippersbrevet beschikt en wat vooral bepalend is, dat er geen speciaal brevet vereist wordt.

Wanneer O.S.M.A. overtuigd is van het tegenovergestelde moet zij dit maar bewijzen aan de hand van het inleiden van een eventuele procedure.

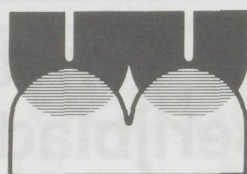
We raden ondertussen al onze reders aan, zich niet te laten beet nemen en verplichten, door een firma wiens contract door de stad voor vriendendienst, van twee jaar verlengd werd, nadat in de handelshaven de firma Dens Ocean, de verdere diensten van deze firma geweigerd heeft, welke nog 50% hoger was dan het tarief in de vissershaven toegepast en welke zo maar meer dan vijf duizend frank is om een vaartuig van uit de sluizen op zijn plaats te brengen 50 à 100 meter verder.

Waar de visserijreders die het al moeilijk genoeg hebben, het sedert 1973 alleen konden doen zonder op zo'n sleepbootdienst te **moeten** beroep doen, zien we niet in waarom ze nu plots sedert een jaar zouden moeten verplicht worden, deze O.S.M.A. boot te gebruiken en telkens voor meer dan 5.000 fr. te moeten betalen om in de sassen tot hun aanlegplaats of van deze naar de slip of van de slip naar hun aanlegplaats te moeten gesleept worden.

Dergelijke vriendendienst (?) door een stadsambtenaar, wie hij ook weze, bekokeld is onaanvaardbaar.

Ook hier is de brave gemeenteraad er in gelopen, zonder te beseffen wat dit nodeloos aan sleepkosten meebrengt aan de vissers in het visserijdok, dat een daarvoor **vlotdok** is.

De reders die moeilijkheden veroorzaakt worden, mogen zich steeds tot Hulp in Nood wenden.



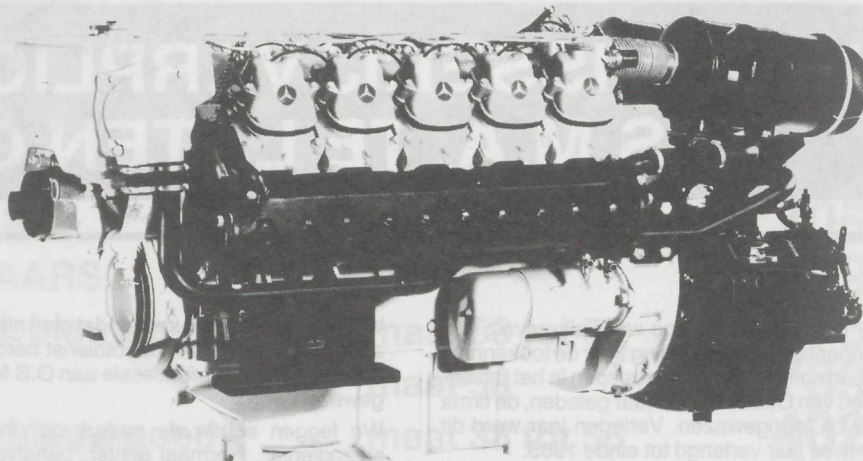
# WIZEMAN MARINE\_DIESEL

de Officiële  
scheepsmotoren-  
bouwer  
van  
Mercedes-  
Benz

Op basis van Mercedes-Benz-Dieselmotoren,  
de garantie voor kwaliteit, vermogen,  
betrouwbaarheid  
en spaarzaamheid,

van 31 kW (42 pk)  
tot 404 kW (550 pk)

... de Mercedes  
onder de scheepsmotoren.



## Mercedes-Benz Belgium n.v.

Dienst verkoop motoren - Tollaan 68 - 1200 Brussel - Tel.: (02) 722 13 22

## SUPERKLEINE LENSWATER OLIEAFSCHEIDER

IMO-A 393 (X)

### HEISHIN PUMP WORKS Ltd.

bekend als vooraanstaand fabrikant van  
lenswater-olieafscidders, introduceert zijn nieuwe  
**HMS-serie** voor capaciteiten tot 1 m<sup>3</sup>/uur.

Kenmerken:

- zeer kleine afmetingen
- eenvoudig te installeren
- met coalescer element  
dus geen vervanging van filters
- automatische olieafvoer
- uitgerust met plunjerpomp
- A-393 certificaten voor o.a.
  - Engeland (D.O.T.)
  - Nederland (S.I.)
  - België (Z.I.)
  - U.S.A. (A.C.G.) etc.



15 ppm



### OBSERVATOR

Steenhouwerstraat 15, 3194 AG Rotterdam-Hoogvliet.  
Postbus 7155, 3000 HD Rotterdam.  
Telefoon: 010-382122. Telex: 28775.

**EN... CONCURREREND IN PRIJS**

# KOMT ER EEN VERGUNNINGSSYSTEEM VOOR ALLE E.E.G.-VISSERIJEN?

De ambassadeurs van de E.E.G.-landen hebben in alle stilte verleden week woensdag vragender te Brussel op uitnodiging van de Commissie en dit om een stelsel van vergunningen voor alle E.E.G.-landen te bestuderen, dit ter gelegenheid van de toetreding van Spanje en Portugal tot de E.E.G.

Zoals onze lezers reeds weten, wenst men voor Spanje (en dus ook voor Portugal) het systeem van vergunningen te behouden, zoals dit thans reeds het geval is zonder dat dit land reeds in de E.E.G. zit.

Het is duidelijk dat dit het gevolg is van de Spaanse tegenstand tegen het aanbod door de E.E.G. van de verlenging van het huidige stelsel voor Spanje, niettegenstaande een uitbreiding hiervan.

Inderdaad kan Spanje wel inbrengen dat dit land als nieuw lid van de E.E.G. in feite gediscrimineerd wordt wanneer op haar het systeem van vergunningen zou toegepast worden en op de andere landen het bestaande systeem van de kwota.

Het is inderdaad zo, dat er geen onderscheid mag noch kan gemaakt worden tussen de lidstaten en de Commissie zit hier dan ook met dit probleem te worstelen. Vandaar de geheime besprekingen (maar wat is vandaag nog geheim) op het niveau van ambassadeurs.

Tijdens de besprekingen van 10 mei had de Commissie aan Spanje de voortzetting van het huidige systeem van vergunningen voor 10 jaar voorgesteld. Men zou nu te Brussel hiervan het kwasi onmogelijke inzien.

Ondertussen heeft Frankrijk reeds heftig geprotesteerd tegen het eventueel vervangen van het kwotastelsel door een systeem van vergunningen. Dit protest zal zeker nog wel gevolgd worden door dit van andere landen, zoals Nederland en Denemarken, om er maar twee te noemen.

Inderdaad biedt het kwotastelsel aan bepaalde landen die over een vangstovercapaciteit beschikken, vele mogelijkheden die, naar zou uitgelekt zijn, niet voorhanden is in het systeem van de vergunningen.

Omgekeerd is het eveneens duidelijk dat, vooral Groot-Brittannië en in mindere mate Ierland, hiervoor gewonnen zijn, omdat dit stelsel een grotere bescherming van de visstocks inhoudt die hoofdzakelijk in Britse en Ierse wateren gelegen zijn.

Het huidige stelsel van kwota laat vele poortjes open voor frauduleuse aanvoer die niet in de kwota opgenomen wordt en dat is zeker wel de reden waarom de vertegenwoordigers van de visserij in bepaalde landen, totaal tegen het vergunningssysteem zijn.

Anderzijds zou Brussel ten zeerste geneigd zijn, om van de toetreding van Spanje en Portugal gebruik te maken om het stelsel van de kwota te verlaten omdat de ondervinding hen geleerd heeft, dat dit jaarlijks tot grote overbevising van de toegelaten visserij heeft geleid.

Een ernstig systeem van bescherming van de visbestanden kan slechts gebeuren via een stelsel van vergunningen en het verbieden bepaalde visgronden gedurende bepaalde tijdstippen van het jaar te bevissen, zoals dit in de Moray door de Engelsen sedert jaren wordt toegepast.

We kunnen dan nu ook reeds vooropstellen dat er ter gelegenheid van de besprekingen welke deze week plaats hadden, twee kampen zullen ontstaan met zeker aan de ene zijde de Britten

en de Ieren, dit ter gelegenheid van de minister-raad welke deze week van 1 tot 3 oktober plaats had.

In elk geval, indien het huidige stelsel behouden blijft én voor de huidige lidstaten én voor Spanje, zal er waarschijnlijk moeten overgegaan worden tot het verlenen van bijkomende compensaties aan Spanje.

Anderzijds wenst Spanje eveneens een visserij in Portugese wateren, waarbij ze zich zal beroepen op hun eeuwenlange historische visrechten.

Behalve de Golf van Gascogne, is Spanje inderdaad beroofd van een lange kust langs de Atlantische Oceaan, door de ligging van Portugal aan deze Oceaan. Anderzijds is de appetijt van Spanje heel groot en wensen zij zelfs te gaan vissen in de gesloten gebieden van de Shetland, zich beroepend op hun historische (?) rechten.

Ze zouden hier dus boven de andere lidstaten gesteld worden, zodat deze dan op hun beurt zich zouden mogen afvragen of dit geen discriminaties zou uitmaken.

In elk geval zijn de moeilijkheden in verband met de visserij en voor wat de toetreding van Spanje en Portugal betreft, zeker nog niet van de baan, en kunnen deze zelfs aanleiding geven tot het vervangen voor de huidige lidstaten van het kwotastelsel. We menen niet dat België die niet of heel weinig aan vangstovercapaciteit lijdt, een bepaald slachtoffer van het vergunningssysteem zou kunnen worden.

## IEMAND DIE VAN GELUK MAG SPREKEN

Frans Debrouck uit Koksyde was dinsdagmiddag ter hoogte van St.-Idesbald met zijn jachtje op zee, toen dit plots kapseisde.

De opvarende kwam te water, maar kon toch nog het bootje terug bereiken. Meer zelfs, was hij nog bij machte een vuurpijl af te schieten, waardoor alarm kon geslagen worden.

Gezien dit gebeurde in de onmiddellijke nabijheid van de luchtmachtbasis Koksyde, was de helikopter spoedig ter plaatse en kon de drenkeling aan boord van de helikopter takelen.

Of er nog wat van het zeilbootje te redden valt of zal vallen, is een vraagteken. Dit bootje is waarschijnlijk naderhand gezonken zodat het voor Frans Debrouck een kostelijk uitstapje in zee is geworden.

Met dit nieuwe ongeval staan we altijd voor dezelfde vragen, namelijk of het bootje wel voldoende zeewaardigheid bezat en of de bediener hiervan wel over voldoende zeemanschap beschikt.

Velen zijn inderdaad veel te roekeloos en het reglement dat kleine bootjes van een bepaalde lengte niet boven kracht vier buitengaats mogen, belet niet dat men met minder windkracht buitengaats kan gaan, maar naderhand ver van de veilige haven, door verslechtering van het weder en opstekende wind, men toch in omstandigheden terecht komt, die het niet meer haalbaar maken voor kleine vaartuigjes met dan nog de kans er bovenop dat de man(nen) aan boord over geen voldoende zeemanschap beschikken om er nog doorheen te kunnen doen.

TE KOOP

## HARINGSCHIPPERS IN INOX

2.500 fr. 't stuk

Zich wenden:

**WERKHUIZEN  
VANTHUYNE-VERCOUTTER**

Kattesas, Nieuwpoort  
☎ (058) 23 78 84

## MOOIE MAIDENREIS VOOR DE O.137

### Vis in ruim gestapeld in viskisten

Voor zijn eerste reis heeft de O.137 een mooi resultaat behaald. Er werd in de Oostendse afslag een brutobesomming verwezenlijkt van ruim 2,7 miljoen fr.

De reders zijn één en al lof over de houding van het schip op zee en dit op bepaalde ogenblikken met windkracht 8. Een nieuwigheid voor wat Oostende betreft, is anderzijds zeker ook wel het bergen van de vis in het ruim door middel van het stapelen van viskisten.

Volgens reder Frans Verleene, wordt de vis minder geprest en komt gezonder en gaver te voorschijn bij het lossen. Voor deze eerste reis kreeg de O.137 de beschikking over 200 bennen via het lossersbedrijf Van Waes. De reders houden er dan ook aan Willy Van Waes en André Baert te bedanken voor dit „gebaar”.

Zeggen we anderzijds dat men bij de bouw van het vaartuig rekening gehouden heeft met het bergen van de vis in het visruim bij middel van kisten. Voor de volgende reis zal men 300 kisten inzetten.

Een ander groot voordeel is, dat het lossen uit het ruim heel wat sneller gebeurt. Men kan het lossen laten gebeuren per 2, 3, 4 of 5 kisten ineens.

Nu heeft men het gedaan per 2 kisten en de rapers konden het niet bijhouden. Vooral beneden in het ruim gaat het laden heel wat sneller en gemakkelijker. Men hoeft geen manden meer vol te scheppen en er wordt ook geen vis meer gekwetst door het scheppen.

Zoon Fernand Verleene, die nog een Nederlands schip gevoerd heeft, namelijk de O.131, had reeds ondervinding op dit vaartuig opgedaan met het bergen van de vis in viskisten.

Het visruim van het vaartuig moet hiervoor echter aangepast zijn. Bij de nieuwe O.137 is de helft van het visruim hiervoor aangepast.

Frans Verleene vindt het alleen maar spijtig, dat hij geen 5 jaar eerder begonnen is aan de bouw van een nieuw vaartuig, en hij meent het verder wanneer hij er aan toevoegt, dat hij onmiddellijk een tweede nieuw schip zoals dit zou laten bouwen moest hij tien jaar jonger geweest zijn.

Zo te zien zou men zeggen dat Frans, die voor de maidentrip het schip zelf gevoerd heeft in plaats van zoon Fernand, terug de microbe van het vissen te pakken heeft.

Ik heb nog nooit zo'n pracht van een schip gevoerd, beweert hij. Het was een plezier in de brug te staan terwijl het schip zich van het slecht weder helemaal niet aantrok. Zoiets had ik vroeger onder mijn voeten moeten hebben, besluit hij.

Dat en „tien jaar jonger zijn”, nietwaar Frans?

DE BEST AANGEPASTE MOTOREN  
 VOOR DE VISSERIJ  
 VERMOGENS VANAF 200 TOT EN MET 2.400 PK



Anglo Belgian Corporation

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



SCHEEPSWERVEN



SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende

☎ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :

Jacques Seghers : 059/70.74.14

Jean Seghers : 059/23.49.43

– *Scheepsherstellingen*

– *Scheepsbouw*

– *Industriële werken*

– *Houtbewerking*

– *Herstelling en revisie*

*van alle dieselmotoren*

## ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

De jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart bood weinig spectaculaire zaken. Het ging om een uitspraak en de verdere behandeling van enkele minder belangrijke gevallen.

De zaak waarin uitspraak werd gedaan betrof de aanvaring die zich in januari 1982 voordeed tussen de treiler B.601 „Van Maerlant” en de hopper „Vlaanderen V”.

De feiten gebeurden in de vaargeul die leidt naar de zeesluis in de haven van Zeebrugge. De treiler voer de haven binnen terwijl de hopper een lading slijk naar buiten bracht. Door de aanvaring liep het vissersvaartuig betrekkelijk grote averij op.

In het besluit komt de Raad tot de konklusie dat door schipper Ackx van de B.601 geen overtredingen heeft begaan en dat hij derhalve buiten zaak moet gesteld worden.

### IN ZEE GAAN MET ONDERBEMAND VISSERSVAARTUIG

Een volgende zaak betrof het in zee steken met een onderbemand vissersvaartuig. Aan die feiten maakte schipper Vantorre Donald van de Z.289 „Jan Breydel” zich schuldig toen hij vanuit Oostende vertrok, richting Zeebrugge, zonder de motorist aan boord.

Tijdens de onderhoren weet betrokken schipper Vantorre te vertellen dat zijn vaartuig te Oostende had verkocht en dat naar Zeebrugge moest gevaren worden voor herstellingswerken aan de bokkeninstallatie.

Daarom werd matroos Vlietincx door de reder naar Nieuwpoort gestuurd om wisselstukken af te halen. Schipper Vantorre zegt evenwel dat zich aan boord nog twee opvarenden bevonden die als motorist mochten varen.

Een daarvan had zelfs reeds een reis meege maakt met de Z.289 als vervanger van de motorist. Schipper Vantorre geeft wel de fout toe maar hij zegde niet te kunnen wachten tot de motorist terug was uit Nieuwpoort omdat met hoge tij uit Oostende moest afgevoerd worden. Reder Medard Vandebroecke wordt ook gehoord maar die bevestigt alleen maar de verklaringen van zijn schipper.

### BRAND AAN BOORD

Een volgend geval betrof een brand aan boord van dezelfde treiler, de Z.289 dus. De feiten deden zich voor op 13 april van dit jaar.

Eerst wordt schipper Vantorre Donald, als getuige, gehoord maar die weet eigenlijk niet zo veel van het ongeval te vertellen. Hij weet alleen te zeggen dat de brand moet zijn ontstaan door het vuur vatten van een aandrijfriem in de motorkamer.

Dat wordt nadien bevestigd door motorist Van der Veen. Op het ogenblik der feiten bevond die zich in het logies maar hij werd door andere opvarenden verwittigd.

Hij kon evenwel niet afdalen in de motorkamer gezien de sterke rookontwikkeling. De blusinstallatie werd onmiddellijk aangezet en nadien werd nog nageblust.

Volgens getuige Van der Veen was de riem die vuur vatte ongeveer zes uren eerder aangebracht nadat deze, tijdens de voorgaande reis, gereinigd werd met een detergent. Welk product hiervoor gebruikt werd, kon getuige echter niet vertellen.

Laatste getuige in deze zaak is assistent-motorist Vantorre Jan maar ook die weet bitter weinig te vertellen nopens de juiste feiten. Hij stond op de brug toen hij vaststelde dat de automatic-pilot abnormaal werkte en er bovendien een brandgeur kon waargenomen worden. Hij sloeg onmiddellijk alarm. Hij hielp mee aan de nabluswerken en kon vaststellen dat de riem volledig was opgebrand.

### AANVARING MET REDEBOOT

Vervolgens werd het onderzoek voortgezet in verband met de aanvaring die zich voordeed tussen de O.131 en een redeboot in de haven van Zeebrugge.

Pierre Meyers, motorist aan boord van de treiler, weet te vertellen dat, gezien de lengte van het vaartuig, in twee keer moest gemaneuvreerd worden, om de vissershaven binnen te varen.

Het was tijdens het achteruitslaan dat tegen de gemeerde redeboot gestoten werd. Volgens getuige moet zich een defect hebben voorgedaan aan de keerkoppeling waardoor men tegen de redeboot is terechtgekomen.

## WAAROM ANDERE BEHANDELING VOOR VISSERIJ DAN LANDBOUW?

Het is niet de eerste maal dat we er op wijzen dat de visserij stiefmoederlijk behandeld wordt ten opzichte van de landbouw. Een beter voorbeeld dan bij de opvang van de produkten in beide sectoren kunnen we niet geven.

In de landbouw wordt de melk, tot op vandaag, in onbepaalde hoeveelheden opgevangen door de E.E.G., dat wil zeggen, de landbouwers krijgen een zeer renderende prijs en moeten met de afzet niet inzitten. Alles wordt opgenomen en het is de E.E.G. die dan met het overschot zit, en waar men melk- en andere bergingen aan overhoudt, en dit ten laste van de Gemeenschap. Meer nog!

Er werd vastgesteld dat elk jaar de melkstroom verhoogde. De boeren hadden toch een renderende prijs, dus dan maar gauw enkele melkkoeken meer houden. In deze sector dus geen spraak van kwota en beperkingen, hetgeen niet het geval is in de visserij.

Al die jaren dat men in de landbouw onbekommerd, als God in Frankrijk kon leven, kreeg de visserij voor hetgeen waarvoor geen afzet gevonden werd, een aalmoes, waarin dan nog een gedeelte van hemzelf zat via de heffingen. We stellen ons de vraag of de visser in de Gemeenschap slechts een tweederangsburger is.

Het is nu nog maar onlangs dat er heel voorzichtig sprake is dat men de melkproduktie niet meer wenst uitgebreid te zien en zelfs zou voorstellen deze te beperken.

Dit is echter ingegeven door de noodzaak dat de Gemeenschap de kosten van hun boter- en vleesbergen niet meer aankant. De boeren zijn echter onmiddellijk op straat gekomen en op het betrokken departement stelde men hen dan voor, een nieuw dossier in te dienen, waarbij dan voorlopig verder kan geboerd en gemelkt worden ten laste van de Gemeenschap.

Het is duidelijk dat er op geen enkel ogenblik zoveel weggelegd geweest is voor de visserij, in de eerste plaats wat de afzet betreft, en wat de visser slechts krijgt voor de opvang in tegenstelling met wat in de landbouw gebeurde en gebeurt.

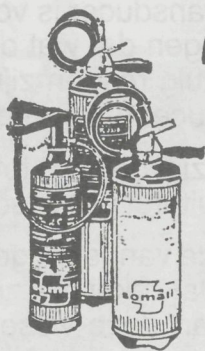
Daar krijgt de boer tot de laatste liter of gram een volle renderende produktieprijs, ook voor hetgeen opgevangen wordt, namelijk voor de bergingen in de koelkamers.

## VERBOD OP VERDERE BRITSE HARINGVISSERIJ IN DE MOURNE.

In het Publicatieblad van de Gemeenschap van 2 oktober verscheen het verbod voor de Britse haringvisserij voor verder vissen op de haring in het Mourne-gebied, ICES VII a, wegens uitputten van het toegekend kwotum.

De verordening geeft in haar art. 1 aan, dat deze visserij door vaartuigen die de vlag voeren van het Verenigd Koninkrijk of die in het Verenigd Koninkrijk zijn geregistreerd, verboden is, alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van haring welke door vermelde vaartuigen is gevangen in deze wateren na de datum van toepassing van deze verordening.

Niettegenstaande de verordening in werking treedt op de dag van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Gemeenschappen, hetzij op 2 oktober, is zij nochtans van toepassing vanaf ... 27 september.



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

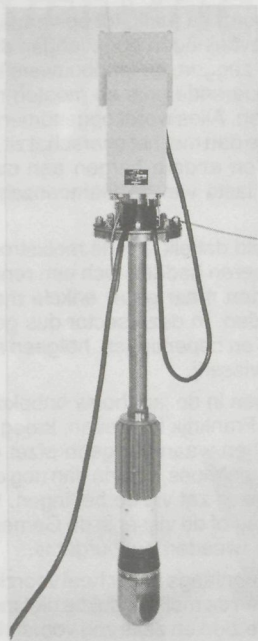
# somati

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

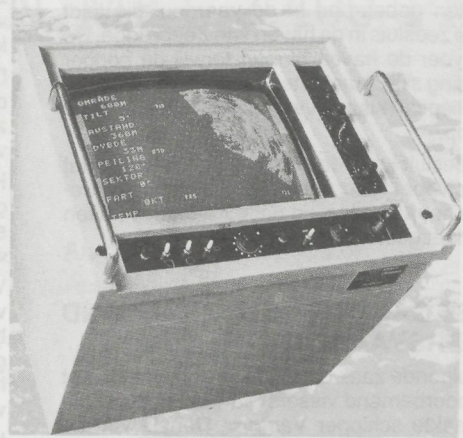
# N.V. INES

INTRODUCEERT VOOR DE VISSERIJ DE NIEUWE KLEUREN SONAR

## SKIPPER S113



- bereiken van 40 - 1.600 m.
- variabele rangemarker
- Automatische tracking van gedetecteerde visscholen
- Gestabiliseerde transducer: positie van de transducer niet onderhevig aan schommelingen van het vaartuig.
- Vermogen: 1.000 Watt
- Eenvoudige bediening.



Voor verdere inlichtingen:

**INES ZEEBRUGGE**

Wandelaarstraat 1

☎ (050) 54 47 55  
(059) 32 34 01

## GELEZEN IN HET BUITENLAND

## KLEUREN ECHOSOUNDERS! SONARS!

Het gebruik van de kleuren echosounder heeft na enige aarzeling toch zijn weg gevonden bij onze vissers. De voordelen ten opzichte van de traditionele papierechosounder moet zeker niet meer worden opgenoemd. De vele gebruikers van kleurenechosounders zullen dit ten stelligste beamen.

Daarom heeft SKIPPER zijn jarenlange ervaring en kennis benut tot het ontwerpen van de SKIPPER S113 kleuren sonar.

Met een beeldscherm van 14 inch, een keuze van 8 kleuren en een haarscherp beeld kan men een afstand afzoeken van 0 tot 1.600 meter, verdeeld over 12 bereiken. Gedetecteerde visscholen worden automatisch gevolgd, en alle inlichtingen zoals range, transducerhoek, afstand, diepte, richting, zoeksector, snelheid (log) en temperatuur (probe) van het zeewater worden aangeduid op het scherm.

De transducershoek is te regelen vanaf 5° tot 90° naar beneden, zodat de sonar ook kan dienst doen als kleurenechosounder. Een variabele rangemarker maakt het gemakkelijk de juiste afstand te bepalen van de gedetecteerde echo's. De sector die men wil afzoeken is in te stellen tussen 0° en 360°. De transducer is volledig gestabiliseerd, wat wil zeggen dat wat ook de bewegingen van het vaartuig mogen zijn de richtingshoek van de transducer onveranderd blijft.

De bedieningsknoppen zijn beperkt tot het minimum wat het bedienen uiterst eenvoudig maakt.

Kortom een toestel dat de vangstmogelijkheden zeker kan vergroten en dat zeker niet zou mogen ontbreken aan boord van onze vissersvaartuigen.

Door SKIPPER worden regelmatig trainingscursussen georganiseerd in Oslo waar men naast een theoretische, ook een praktische opleiding kan krijgen aan boord van een trainingsvaartuig.

# SLECHTE START WINTERHARINGKAMPAGNE

Aan de hand van de uitslagen van de eerste dagen van de winterharingkampagne in de zuidelijke Noordzee en het Kanaal, kunnen we, voor wat de Belgische vaartuigen betreft, gerust schrijven dat het een slechte start geworden is.

Dit vooral in verband met de afzet, gezien een groot gedeelte van de haring diende opgevangen te worden en anderzijds ook de vooruitzichten voor de toekomst niet bijzonder rooskleurig zijn. Dit alles is natuurlijk niet van aard om de haringvissers geestdriftig te stemmen, noch om bepaalde rond- en platvisvissers te doen overschakelen op de haringvisserij.

Maandag 1 oktober kregen we 3 koppels aan de markt met samen 300 bennen van 50 kg. Het ging echter over zeer kleine haring, waarvan de opvangprijs bepaald werd op 370 fr. de ben van 50 kg., hetzij 7,40 fr./kg. Het overgrootste deel van deze pufharing werd opgevangen.

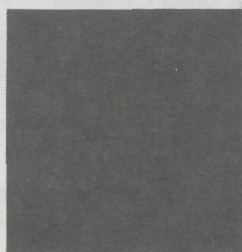
Op dinsdag en woensdag kregen we dan de hieronder volgende aanvoer, uitgedrukt in bennen van 50 kg, in prijs per kg en in aantal opgevangen bennen. De kwaliteit ervan was uitstekend.

Spannen	Dinsdag			Woensdag		
	Bennen	Prijs/kg	Opvang	Bennen	Prijs/kg	Opvang
O.279/O.128	680	11 fr.	16	33	12,40 fr.	—
N.708/N.709	400	12/13 fr.	334	147	13,40 fr.	—
N.3/O.232	440	12 fr.	263			
O.306/O.26	330	12 fr.	—	26	11/17 fr.	—
	1850		613	206		—

Behalve haring kreeg men op woensdag ook makreel en poers (horsmakreel) in de netten. Alle horsmakreel en makreel werd opgevangen, deze laatste aan 450 fr. de ben.

Dinsdag kreeg men dus tamelijk wat haring in de netten, maar 33% hiervan werd opgevangen niettegenstaande de kwaliteit heel goed was en de grootte eveneens.

(Vervolg op blz. 9)



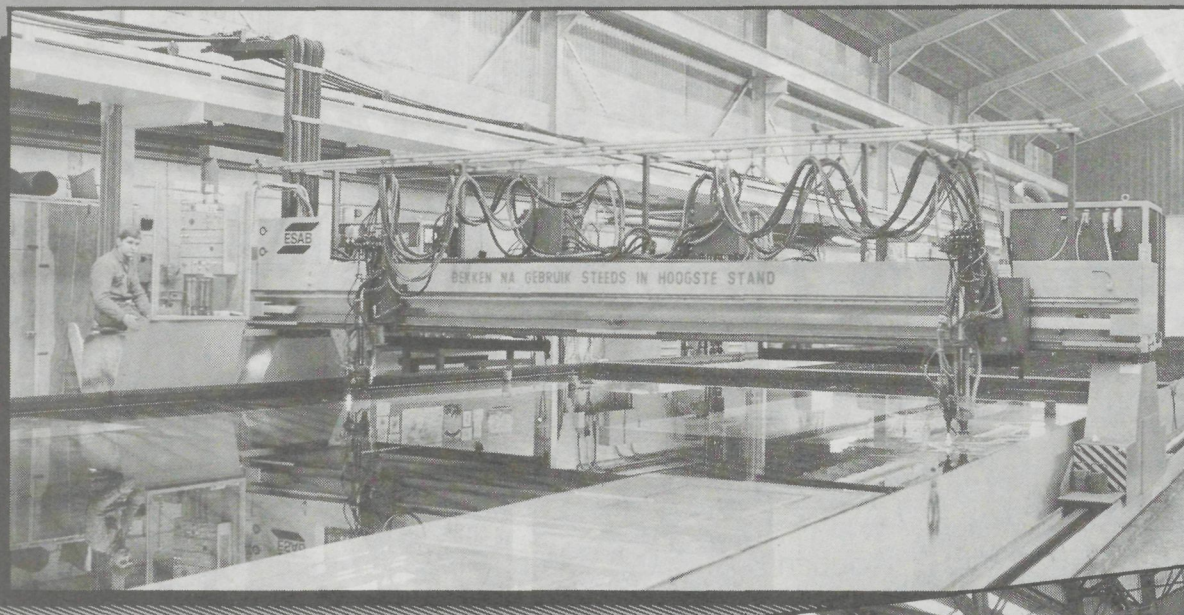
# FULTON MARINE, uw partner ook in de visserijsektor.

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

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

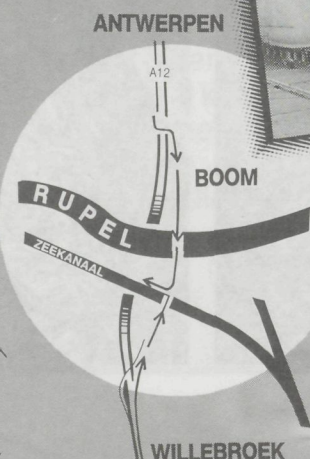
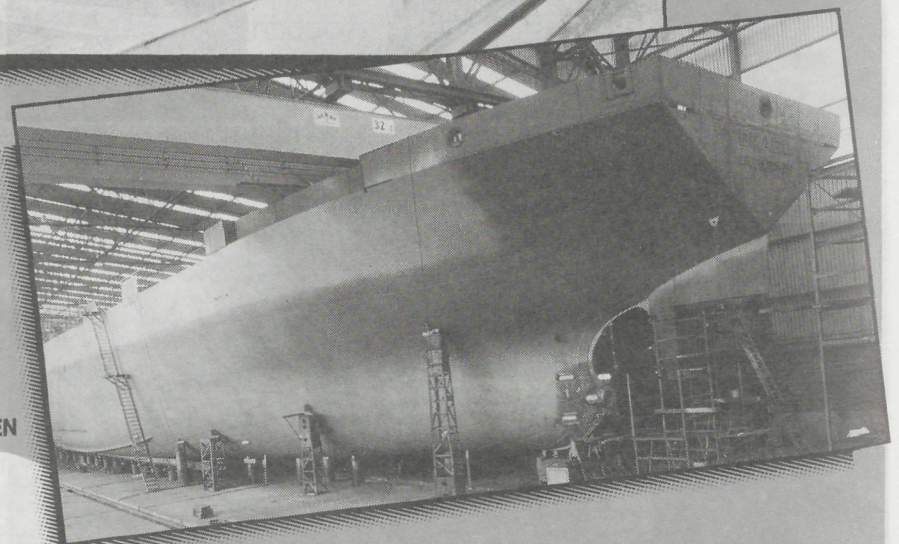
Alles in eigen huis. Vanaf het ontwerp tot de eindafwerking. Eigen computercentrum met numerisch gestuurde brandsnijmachines, geschikt voor alle staalsoorten, roestvrijstaal en aluminium.

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

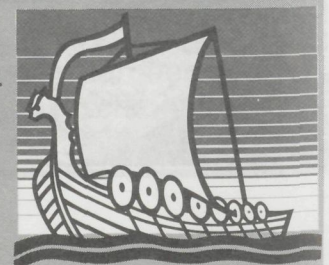


Computergestuurde, numerische brandsnijmachine. Geschikt voor alle staalsoorten.

Nieuwbouw in overdekte en verwarmde werkplaats.



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



Heden woensdag werd er gaan haring opgevangen, maar met slechts 206 bennen op de markt van goede kwaliteit en redelijk van stuk, is dit meer dan begrijpelijk.

We hebben tevens ons licht opgestoken bij een paar traditionele haringvisserij, die er in de laatste paar jaar ook telkens bij waren, maar thans nog op de rond- en/of platvisserij gaan. Geen van beiden toonde zich bijzonder enthousiast of gehaast om naar de haringvisserij over te schakelen. Ze verkiezen vooreerst nog de kat uit de boom te kijken. Verleden jaar kende Oostende haringaanvoer door elf spannen, met af en toe een vreemde eend in de bijt, een paar Nederlanders vooral uit Texel en enkele Duinkerkenaars. Een van deze Duinkerkenaars was dinsdag toch aan de Oostendse markt. Veel heeft hij zich ook niet te beloven gehad, vermits van de 110 bennen aanvoer (5.500 kg) er 100 (5.000 kg) opgevangen wer-

den. En nochtans was de haring van goede kwaliteit. Veel kenners zeggen dat het door het uitblijven van een goede haringpromotiekampagne door de Rederscentrale en de Propagandacommissie is, dat de afzet blijft stoken. Wij kregen echter inlichtingen door dat de diepvriezen en koelhuizen, zowel bij ons als in het buitenland, praktisch volzet zijn, vooral met zomerharing die beter van kwaliteit is. We voorzien dus dat heel wat haring gevestigd voor menselijk verbruik, de weg naar de vismeelfabrieken zal opgaan. We vragen ons ook af wat het de volgende jaren zal worden als, door vangstbeperkingen van de biomassa van de haring zich nog verder gevoelig zal uitbreiden. Zou het aantrekken van Oostblok-faktorijschepen voor het opnemen van de winterharing soms geen uitkomst geven, ten minste zolang deze haring nog niet kuitziek is? Heeft men dat nog niet eens overwogen? Of is men er te onbekwaam voor?

## VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

### HAVEN (1)

*Nog zien we masten en een voorstevan daar aan de Demeysluis, van wat eens trotse Britse oorlogsschepen waren. En wie weet eigenlijk nog wat het allemaal betekent? Zouden er nu nog overlevenden zijn van wat eens een kleine epos was voor de wereld en een verschrikkelijk drama voor hen die er in gemeoid waren?*

*In 1914 en ook de jaren er achter was de haven van Oostende van weinig nut voor de bezettende Duitsers omdat het niet zodanig ver van Engeland gelegen was en daardoor de Engelse monitors de haven gemakkelijk konden bereiken en het van uit zee beschieten. Zij kwamen immers kruisen tussen de Vlaamse banken. Aldus werden haven en militaire installaties regelmatig onder vuur genomen.*

*Op de Oosteroever aan de „Halve Mane” stond reeds onze vuurtoren en in 1915 werd ze vanop zee door de Britten stukgeschoten. Deze vuurtoren was een uitstekende uitkijkpost geweest voor de Duitsers en terzelfdertijd een aangenaam mikpunt voor de Britten!*

*De Duitsers wisten dat de Oostendse haven voor hen van weinig nut was maar de Britten beschouwden haar steeds als een bedreiging.*

*De Duitsers hadden anderzijds de haven van Oostende helemaal niet nodig want ze hadden voldoende aan deze van Brugge. Deze was uitgebouwd tot een veilige pleisterplaats voor de Duitse duikboten en de kusttorpedoboten.*

*Door de ligging landinwaarts was deze haven trouwens buiten het bereik van de schutzzone van de Britse monitors. Aanvallen uit de lucht waren in deze tijd nog niet te vrezen. Toch was de haven van Brugge te bereiken vanuit Oostende doorheen het Kanaal Oostende-Brugge en vanuit Zeebrugge doorheen het kanaal Zeebrugge-Brugge.*

*De bedreiging die Oostende had kunnen zijn voor de Britten zou hen er tenslotte toe aanzetten de beide kanalen te blokkeren door schepen tot zinken te brengen in de toegangsgel van de zeesluis te Zeebrugge en de havengeul te Oostende.*

### HAVEN (2)

*Tijdens de nacht van 22 april 1918 werd gepoogd, door middel van twee schepen, nl. de „Brilliant” en de „Sirius”, de havengeul van Oostende af te sluiten met twee schepen tot zinken te brengen, dwars in de havengeul tussen de twee hoofden.*

*Door omstandigheden mislukte de poging en de beide blokkadeschepen liepen aan de grond ten Oosten van de haven naast het Oosterhoofd.*

*En daar vormden ze uiteraard voor het havenverkeer helemaal geen beletsel! De aanval op Zeebrugge was met meer succes verlopen, en dit zou de Britten ertoe aanzetten nogmaals te proberen. Op 9 mei werd dus een nieuwe poging gedaan.*

*Daartoe zou de „Vindictive” nuttig zijn. Deze kruiser was zwaar beschadigd geweest tijdens de aanval op Zeebrugge op 23 april 1918, daarbij werd dan een oude „Sappho”, een lichte kruiser aangewezen als gezelschap. Dit was op de bekende „Sint Georges Day”.*

*De kleine vloot kwam uit de west, dus uit Duinkerke, naar Oostende toegeven. Onderweg kreeg de lichte kruiser „Sappho” last met de machines en moest terugkeren. De „Vindictive” bereikte Oostende.*

*Ze werd tot zinken gebracht langsheen het Oostershoofd in de haven ter hoogte van de tijdsleinpost en ook daar werd aan de havenbeweging geen hinder toegebracht. De havengeul werd helemaal niet afgesloten!*

*De Duitse vaartuigen met hun geringe diepgang konden voorts rustig in en uitvaren. Ook de tweede poging om de haven te blokkeren was dus een flop geworden.*

*Er werd gedacht aan een derde poging en daartoe werden nieuwe plannen gemaakt. De „Sappho” en de „Swiftsure” zouden daartoe ingezet worden. Deze raid werd dan later weer afgelast want de Duitsers hadden ondertussen de toegang tot de zeesluis te Zeebrugge opnieuw toegankelijk gemaakt waardoor het belang van Oostende terug geringer geworden was.*

### HAVEN (3)

*Op 15 oktober 1918 verlieten de laatste Duitsers Oostende maar zij zouden wel slagen waar de Britten gefaald hadden. Ter hoogte van de plaats waar de „Vindictive” lag, aan het Oosterhoofd, lieten zij de oude maalboot „Flandre” zinken samen met een vissersvaartuig. Ter hoogte van de oude Leopoldsluis werden ook drie baggerboten tot zinken gebracht n.l. de „Schelde”, „Old Friesland” en „Crenolo” met daarbij nog een vissersvaartuig.*

*De „Flandre” was een oude pakketboot, nog met raderen uitgerust en achtergelaten door het Bestuur van Zeewezen te Oostende in 1914.*

*En de Duitsers deden het grondig, zoals het hoort, zoals zij het gewoon zijn.*

*In de Demeysluis werd de baggermolen „Wilskracht” tot zinken gebracht en bovendien werden alle kranen op de dokken vernield. In de sluis aan het station, dat toegang gaf tot de stadsdokken, werd een vissersvaartuig tot zinken gebracht, vervolgens nog een binnenschip ter hoogte van het zee-station en een zeilschip aan de Brandariskaai.*

*In de voorhaven, ter hoogte van de huidige zeevaartschool, werd het baggerschip „Zeebrugge” afgezonken en verder vijf lichters in het strandingsdok op de Oosteroever. De deuren van de zeezevensluis werden opgeblazen en in het dok lag een gezonken vissersvaartuig.*

*Als sluitstuk werden nog de kaaimuren vernield en de bruggen opgeblazen! Toen was de oorlog afgelopen!*

### OVERLEDEN (1)

*Er lagen enkele schepen te vissen. Zover het oog reikte was het grijsblauw. De wind kwam uit het oosten en was heel zwak en al dat blauw, beneden en boven, was onbeweeglijk. Geen trilling bewoog de rafelingen tussen lichter en dieper grijs en blauw, die aan het oppervlak de verborgen omtrekken van ondiepten aangeven.*

*Lucht en zee schenen lusteloos, de vloed zette aan, niet met golven, maar door swelling, de zeespiegel reeds zonder schokken. Het geruis van de zee was afgenomen tot het niets méér schenen dan de adem van een kind.*

*Een enkele meeuw gleed over de vloedlijn. Op deze zomerse dag hebben wij dan afscheid genomen van „Meneer Boels” ons aller „meester”. Het was een dag zoals er van dat jaar nog weinige waren geweest.*

(Vervolg blz. 11)

# Apollinaris

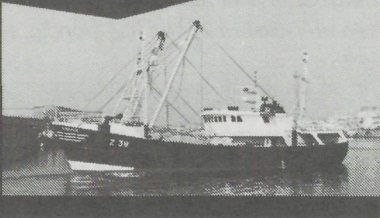
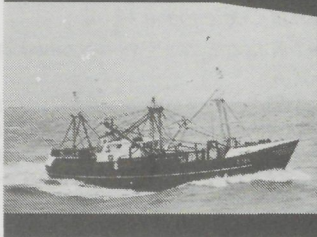
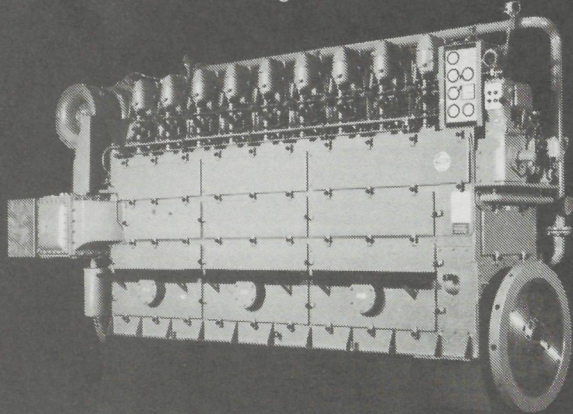
- HET WATER DAT IJZER DOET VERTEREN!
- NATUURLIJK GASHOUDEND MINERAAL WATER
- ZEER RIJK AAN MAGNESIUM

# VISSERIJ



## KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en toepassing van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eerste klas ekonom. Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.



Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 400 - 1400 kW (545-1900 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1400 - 2800 kW (1900 - 3800 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cilindres in V-vorm.

Vraag uitgebreide documentatie

## BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 2003  
tel. 01807 - 14900, telex 22439

Vertegenwoordiger voor de Belgische visserij:  
Fa. s v SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende  
tel. (059) 32.29.51/32.09.31/32.09.32 na 18 uur 70.45.32



## MARINE CHEMICALS

- Is het koelwater van Uw motoren vuil,
- heeft U lekkende pompen,
- of wilt U meer weten over koelwaterbehandeling en andere chemicaliën aan boord van schepen?

Contacteer dan:

Te Oostende

**S.V. SCAP**

afd. werkhuisen  
Edw. Anseelekaai

Tel.: (059) 32.39.79  
32.08.20

Te Zeebrugge

**Scheepswerven  
De Graeve**

Tel.: (050) 54.40.84

Chemicaliën geleverd door:  
**NALFLOC LTD. Belgium Branch**  
Elsenstraat 7  
2060 Merksem  
Tel.: (03) 646.77.99  
646.56.76

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)

Zijn naam was op ons aller lippen.

Pros, de baas, kon het weer eens niet laten: „'t Was nodig da junder zulk een strenge meester had ...”

Niet zodra had hij, de meester, even het klaslokaal verlaten of de revolutie barstte los. Niet zodra kwam hij terug aan de deur van het klaslokaal of de grootste stilte heerste...

Meester Boels schold niet, deelde geen klappen uit, trok zelfs zijn ogen niet open. Hij was er en dat was voldoende om de rust in de bende te houden.

Op deze zomerse dag hebben we definitief afscheid genomen van de „meester” en van een tijdperk.

Samen met „Meneer Callant” moet hij nu ergens neerkijken op die kleine Vlaamse visserijwereld, op allemaal die onhandelbare sloebbers die door hun klaslokaal gepasseerd zijn, op die jeugd die zij hebben gevormd en opgeleid voor het grote beroep. Op die jeugd van ontelbare jaren die tot in hun grijsheid 's meesters stempel meedragen doorheen het verdere leven.

Dat waren de mensen die de generaties, geboren en getogen in het schuim van dit Noordzeestrand, hebben klaargestoomd voor een leven op de woestijn, de uitgestrektheid, de onmetelijke ruimte waar de mens zoveel tegenwerking ontmoet, de zwijgende onbarmhartigheid van verschijnselen die hun loop vervolgen: de grote algemene onbuigzame en passieve wet der dingen, de eb en vloed, de rotsen, de niet te vatten samen-zwering der natuur.

Misschien zijn ze, „Meneer Callant” en „Meester Boels”, nu wellicht omringd van vele van hun oud-leerlingen aan het kaartpassen of aan het „sturen en uitwijken”.

Er lagen enkele schepen te vissen.

De lucht was grijsblauw

## NIEUWS

Steeds lezen we met de grootste aandacht ons eigen lijfblad, het Visserijblad, het objectiefste blad van de wereld, het beste visserijblad.

Nieuw, visserijnieuws, altijd heet van de naald.

Iedereen weet hoe goed we kunnen opschieten met onze (kleine) visserijwereld. Toch kan deze sympathie al eens aangevreten worden door de zeevisserijjournalistieke zelve.

Evelyn Waugh schreef eens een plezierige novelle „Scoop”. Daarin krijgt een groen, aankomende journalist een lesje van een doorwinterde paperschijter. „Weet ge”, zegt hij, „dat ge heel wat te leren hebt over de dagbladschrijverij! Kijk, nieuws is wat iemand, die aan alles zijn broek vaagt, graag zou lezen...”

Wanneer ons eigen visserijblad een overvloed aan berichtgeving heeft, dan werkt dit verwarrend op ons eigen (niet te snuggere) zinnen.

Om te beginnen ziet ieder vraagstuk, zowel in de zeevisserij als elders, er onverbetelijk en onbereikbaar uit. Al dadelijk komt het in ons op: wat zou een enkele persoon uitvoeren tegen een storm van gebeurtenissen: nadelige maatregelen in de Europese Commissie, orkaan over de Noordzee, het wegblijven van de garnalen, het ineensstorten van de haringmarkt en het overboordslaan van een scheepjongen!

Zoveel nieuws tegelijk laat ons gevoel verkillen. En dit kan een gevaar inhouden; daarin liggen eigenlijk monsters verscholen.

Want we lezen allemaal het nieuws en we geven er allemaal veel om.

Niemand zou graag deel uitmaken van een (visserij)maatschappij die het nieuws leest en ... er gewoon niks om geeft.

Zelfs geen enkele verslaggever zou dit willen.

Daarom lezen we steeds trouw ons enige en eigen visserijblad en steeds voelen we met de gebeurtenissen mee.

## 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.

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

Voor de week van 7.10 tot 13.10.84

### SCHEPEN

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:**

- Dagelijks te 10.05 en te 14.00 u.
- Dagelijks te 06.00 u., behalve op 07 en 13.10.84

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:**

- Dagelijks te 19.30 u.
- Dagelijks te 07.30, behalve op 07 en 08.10.84
- Dagelijks te 17.00 en te 22.00 u., behalve op 13.10.84

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:**

- Dagelijks te 01.15 en te 05.15 u.

**Afvaarten uit Dover Western Docks:**

- Dagelijks te 12.20, te 16.15 en te 19.30 u.

**Afvaarten uit Dover Eastern Docks:**

- Dagelijks te 01.00 u.
- Dagelijks te 04.00 u., behalve op 07.10.84
- Dagelijks te 07.00 u., behalve op 07 en op 13.10.84
- Dagelijks te 13.00 u., behalve op 07 en op 08.11.84
- Dagelijks te 22.00 u., behalve op 13.10.84

**Afvaarten uit Folkestone:**

- Dagelijks te 23.45 u.

### JETFOIL

**Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:**

- Dagelijks te 08.30 u., te 11.55 u., te 13.50 u. en te 16.35 u.

**Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende:**

- Dagelijks te 10.05 u., te 13.20 u., te 15.10, en te 18.50 u.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Vrij veel vis tijdens deze eerste oktoberweek. Maandag meer dan een volle mijn nadat vrijdag die mijn voor driekwart gevuld werd.

Maandag ook de (slappe) inzet van het haringseizoen met niet alleen flauwe prijzen maar ook kleine haring. Dinsdag was dat al beter, toen werd tot 12 fr. het kg betaald, een gedeelte van de aanvoer moest echter ook toen opgevangen worden.

De visaanvoer werd aan behoorlijke prijzen verkocht, dalende noteringen voor kleine wijting en platjes. Ook de totten van de Monkey Bankers deden het niet en moesten voor de vismeelfabriek opgeladen worden. Hierdoor bleven de resultaten voor deze schepen onder het verwachte peil.

Van het kanaal een erg mooie vangst aangevoerd door de nieuwste Oostendse aanwinst, de O.137. Ruim 6.000 kg tong en 300 bennen vis leverden 2,7 miljoen op.

Van IJsland twee vangsten op de maandagmarkt, iets wat in maanden niet meer het geval was. Samen zorgden die schepen voor 1.500 bennen, meest koolvis, kabeljauw en rode zeebaars. De laatste soort kreeg de beste prijzen en schommelde rond de 60 fr., koolvis moest het doen met zowat de helft van die prijs. Zeer weinig schelvis die dan ook vrij duur was, vooral de grootste sorteringen.

Tong werd meer gebracht dan verleden week. De lappen stegen tot bij de 400 fr., grote, driekwartong en bloktong noteerden tussen 280 en 330 fr. de kleinere soorten werden afgezet tegen prijzen die schommelden tussen 160 en 220 fr.

De noordschepen die voor pladijs zorgden zullen het zeker niet beklagen. Platvis blijft immers duur. Grote soorten rond de 60 fr., derde slag rond de 40 fr. en platjes rond de 25 fr. Deze laatste soort wordt meestal opgevangen.

De garnaalvisser hebben een gevulde week achter de rug. Flinkke vangsten die aan vrij vaste prijzen verkocht worden waardoor het een goede week geweest is.

### VRIJDAG 28 SEPTEMBER 1984

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
O.26	8	170	—	472.561
O.35	9	—	—	536.247
MONKEY BANK				
O.114	14	350	—	719.663
O.136	10	230	—	544.778
NOORD				
O.127	15	400	—	1.085.693
O.518	15	420	—	1.065.898
O.211	15	800	—	2.747.834
O.306	9	100	1.000	593.814

### MAANDAG 1 OKTOBER 1984

WEST				
N.596	5	20	500	176.596
O.123	13	270	—	857.270
O.275	10	150	—	332.283
O.309	9	120	—	296.353
O.229	8	100	—	348.598
Z.502	13	300	—	623.548
KANAAL				
O.137	16	600	—	2.770.240
Z.318	17	950	—	1.272.120

MONKEY BANK				
O.243	15	400	—	573.353
O.134	14	360	—	597.261
N.719	13	230	—	515.777
IJSLAND				
O.216	16	600	—	1.655.712
O.318	17	950	—	2.239.666
KREEFTENPUT				
N.597	10	130	1.000K	640.891

### DINSDAG 2 OKTOBER 1984

NOORDZEE				
N3/232	1	—	35.150	306.926
N708/709	1	—	36.700	303.130
O.26/306	1	—	13.950	171.462
O.128/279	1	—	34.800	388.800
O.127/303	1	—	22.200	215.900

WEST				
O.141	8	75	—	242.062

### WOENSDAG 3 OKTOBER 1984

NOORD				
O.83	14	300	1.000	865.024
KANAAL				
Z.185	16	300	6.000	2.516.648

## Verwachtingen

### VRIJDAG 5 OKTOBER

KANAAL: O.108 (155 m. - 1000 tong)  
WEST: O.51 (250 m. - 800 tong)

### MAANDAG 8 OKTOBER

IJSLAND: O.129 (600 m. ttz 60 kab.-gul, 100 kools, 50 schotse schol en mieten, 230 rode zeebaars, 60 leng, 20 varia)

NOORD: O.285 (220 m. ttz 80 kab.-gul, 40 wijting, 40 platvis, 40 rog)  
O.33

MONKEY BANK: N.706  
WEST: O.118 - N.45 - N.40 - O.206  
KREEFTENPUT: N.752

### DINSDAG 9 OKTOBER

WEST: O.35

## ZEEBRUGGE

### DONDERDAG 27 SEPTEMBER 1984

Z.47	N	400	13	1.421.993
				1.421.993

### VRIJDAG 28 SEPTEMBER 1984

Z.568	W	500	40	298.323
Z.12	W	400	30	302.745
Z.55	K	350	15	192.500
Z.483	N	700	230	1.011.920
				1.805.488

### MAANDAG 1 OKTOBER 1984

Z.319	N	—	250	12	490.385
Z.78	N	—	630	15	1.921.515
Z.60	N	—	650	15	2.393.830
Z.289	N	500	500	17	2.053.345
Z.43	W	1.500	230	13	1.032.973
Z.484	n	200	300	15	667.623
Z.431	W	100	250	14	912.720
Z.200	KN	400	150	15	1.053.698
Z.510	KBP	—	130	9	627.925
					11.154.014

### DINSDAG 2 OKTOBER 1984

Z.560	K	—	10	4	49.860
Z.418	KRP	100	160	9	593.973
					643.833

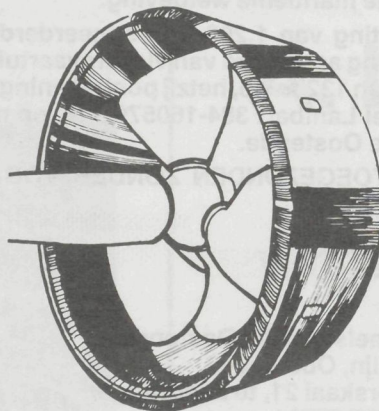
### WOENSDAG 3 OKTOBER 1984


N.321	W	700	150	9	796.790
Z.559	KRP	—	170	10	632.426
Z.16	W	2.500	220	13	1.320.445
Z.300	K	900	70	9	643.330
N.40	N	1.300	300	13	1.290.660
Z.30	N	1.000	240	13	987.400
					5.894.031

## VAN VOORDEN GROEP

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

# ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



 HODI

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

# NIEUWPOORT

## DONDERDAG 27 SEPTEMBER 1984

GARNAAL			
N.22	417 kg.	24.596 fr.	
N.106	33 kg.	1.860 fr.	
N.782	175 kg.	12.125 fr.	
N.349	375 kg.	21.121 fr.	

## VRIJDAG 28 SEPTEMBER 1984

VIS			
N.700	1.487 kg.	77.961 fr.	
N.88	445 kg.	32.698 fr.	
N.590	355 kg.	28.840 fr.	
N.720	548 kg.	41.549 fr.	

GARNAAL			
N.22	230 kg.	14.041 fr.	
N.349	220 kg.	15.840 fr.	
N.782	170 kg.	12.945 fr.	
N.106	50 kg.	3.156 fr.	

Op de vrijdagmarkt werd slechts door vier kustvaartuigen vis aangevoerd. Tong nr. 1 kreeg 348 à 354 fr./kg en tong nr. 2 338 à 346 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 318 à 336 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 305 à 310 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 264 à 268 fr./kg en kleine tong 148 à 152 fr./kg. Middenslag tarbot bewam 180 à 230 fr./kg, varia 190 à 230 fr./kg en griet 180 à 260 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3000 à 3200 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drielingpladijs 1600 à 2050 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1500 fr. de ben. Kleine wijting werd tegen 1310 à 1700 fr. de ben aangekocht, kleine zandschar tegen 1480 à 1560 fr. de ben en grote zandschar tegen 1900 à 2100 fr. de ben. Robaard werd tegen 80 à 88 fr./kg genoteerd en knorschar tegen 1760 à 2000 fr. de ben. Vier garnaalvaartuigen losten op de vrijdagmarkt eveneens hun vangst, de marktprijs der garnaal varieerde van 53 tot 78 fr./kg.

## ZATERDAG 29 SEPTEMBER 1984

VIS			
N.590	96 kg.	8.040 fr.	

GARNAAL			
N.22	233 kg.	18.526 fr.	
N.349	180 kg.	15.030 fr.	
N.106	52 kg.	3.095 fr.	

## MAANDAG 1 OKTOBER 1984

VIS			
N.575	2.964 kg.	159.247 fr.	
N.738	3.465 kg.	181.457 fr.	
N.720	2.179 kg.	94.626 fr.	
N.88	403 kg.	36.870 fr.	
N.590	132 kg.	13.666 fr.	
N.700	1.539 kg.	79.362 fr.	

GARNAAL			
N.22	76 kg.	8.566 fr.	
N.782	126 kg.	9.804 fr.	

Een vaartuig van de West en vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 362 à 368 fr./kg en tong nr. 2 318 à 328 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 334 à 338 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 324 à 332 fr./kg. Tong nr. 5 bewam 276 à 282 fr./kg en kleine tong 148 à 164 fr./kg. Voor middenslag tarbot werd 185 à 230 fr./kg betaald, voor varia 180 à 220 fr./kg, voor griet 190 à 230 fr./kg en voor koningsvis 210 à 230 fr./kg. Tongchar bewam 66 à 160 fr./kg, rode soldaten 55 à 80 fr./kg,

robaard 80 à 85 fr./kg en knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 2950 à 3200 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslag-pladijs 2200 à 2400 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 5500 à 6000 fr. de ben aangekocht en gul tegen 3750 à 4500 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 3300 à 3500 fr. de ben genoteerd en kleine wijting tegen 2000 à 2250 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1750 à 1900 fr. de ben bekomen en voor kleine zandschar 1200 à 1300 fr. de ben. Moerrog boekte men aan 3750 à 4000 fr. de ben, tilten aan 3000 à 3250 fr. de ben, scherpsaarten tegen 3250 à 3500 fr. de ben en katrog tegen 2100 à 2300 fr. de ben. Zeehond kreeg 2000 à 2200 fr. de ben en zee- of zandhaai 500 à 800 fr. de ben. Voor garnaal werd de marktprijs op 60 à 79 fr./kg gesteld.

## DINSDAG 2 OKTOBER 1984

N.22	223 kg.	21.320 fr.
N.349	342 kg.	30.275 fr.
N.106	68 kg.	5.194 fr.

## WOENSDAG 3 OKTOBER 1984

VIS			
N.788	304 kg.	22.392 fr.	
N.52	5.603 kg.	597.332 fr.	
N.346	2.542 kg.	177.302 fr.	
N.88	313 kg.	26.588 fr.	
N.575	452 kg.	20.278 fr.	
N.590	671 kg.	30.627 fr.	
N.700	507 kg.	34.840 fr.	
N.720	703 kg.	39.771 fr.	

GARNAAL			
N.22	100 kg.	13.622 fr.	
N.349	259 kg.	23.273 fr.	
N.782	174 kg.	12.812 fr.	
N.106	116 kg.	8.348 fr.	

Een vaartuig van de West, één bokkennisser en zes kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt ongeveer 12.000 kg vis, dit voor een bruto-waarde van 961.888 fr. Tong nr. 1 kreeg 334 à 338 fr./kg en tong nr. 2 288 à 296 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 304 à 310 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 250 à 280 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 206 à 214 fr./kg en kleine tong 141 à 154 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 398 à 518 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot tegen 240 à 330 fr./kg, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 210 à 320 fr./kg. Staartvis bewam 295 à 385 fr./kg. Tongchar 60 à 128 fr./kg, koningsvis 160 à 188 fr./kg, rode soldaten 70 à 90 fr./kg en robaard 80 à 90 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 2400 à 2700 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drielingpladijs tegen 1700 à 1900 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1450 fr. de ben. Voor kabeljauw werd 4500 à 5250 fr. de ben genoteerd en voor gul 3000 à 4250 fr. de ben. Moerrog werd tegen 3750 à 4000 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 3500 à 3750 fr. de ben. Scherpsaarten tegen 3350 à 3500 fr. de ben en katrog tegen 1850 à 2000 fr. de ben. Grote wijting noteerde men aan 2500 tot 2600 fr. de ben en kleine wijting aan 1000 tot 1400 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1950 à 2100 fr. de ben bekomen en voor kleine zandschar 1050 à 1200 fr. de ben. Zeehond haalde 2000 à 2200 fr. de ben, zee- of zandhaai 500 à 800 fr. de ben. Voor garnaal werd een marktprijs bekomen die van 61 tot 75 fr./kg varieerde.

# GETIJDEN TE OOSTENDE

## OKTOBER

5 vrijdag	1014	349	0404	103
	2248	380	1648	060
6 zaterdag	1111	375	0514	084
	2340	403	1750	038
7 zondag	1155	400	0604	063
			1835	020
8 maandag	0020	422	0643	043
	230	420	1912	008
VM 9 dinsdag	0051	434	0716	029
	1259	435	1942	002
10 woensdag	0120	441	0746	022
	1326	444	2012	004
11 donderdag	0147	445	0817	021
	1354	448	2039	012
12 vrijdag	0214	444	0847	027
	1424	448	2106	022
13 zaterdag	0243	439	0915	037
	1454	443	2132	034
14 zondag	0313	429	0943	048
	1526	433	2159	046
15 maandag	0344	415	1014	061
	1600	419	2231	060
16 dinsdag	0418	396	1052	074
	1640	405	2312	077
LK 17 woensdag	0501	374	1143	089
	1732	384		
18 donderdag	0600	351	0009	097
	1848	368	1258	100
19 vrijdag	0734	340	0132	111
	2029	373	1430	096
20 zaterdag	0912	358	0306	104
	2133	401	1556	069
21 zondag	1020	391	0422	077
	2256	433	1704	029
22 maandag	1113	425	0521	043
	2346	458	1800	-010
23 dinsdag	1159	453	0610	013
			1848	-038
NM 24 woensdag	0030	474	0655	-006
	1240	473	1933	-048

## VERKLARING

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

## BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE :

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

## BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE :

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

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	1 okt.	2 okt.	3 okt.
Lappen .....	390 397	.....	320 325
Grote .....	300 327	.....	260 270
3/4 .....	275 290	.....	260 266
Bloktongen .....	270 285	.....	230 235
Vóór-kleine .....	225 235	.....	180 190
Kleine .....	170 175	.....	150 153
Slips .....	155 162	.....	140 155

### ZEEBRUGGE

	1 okt.	2 okt.	3 okt.
Grote .....	417 421	376	382 396
Bloktongen .....	297 320	298	300 322
Fruittongen .....	297 336	297	274 294
Schone kleine .....	255 310	266	237 250
Kleine .....	205 238	.....	193 216
Tout petit .....	142 186	199	152 167
Slips .....	120 134	.....	130 134

### NIEUWPOORT

	1 okt.	2 okt.	3 okt.
Tong I .....	362 368	.....	344 338
Tong II .....	318 328	.....	288 296
Tong III .....	334 338	.....	304 310
Tong IV .....	324 332	.....	250 280
Tong V .....	276 282	.....	206 214
Kleine tongen .....	148 164	.....	141 154

## PLADIJS

### OOSTENDE

	1 okt.	2 okt.	3 okt.
Platen .....	63 65	.....	60 62
lek (groot-klein) ...	48 61	.....	56 58
Derde slag .....	32 48	.....	31 36
Platjes .....	25 32	.....	25

### ZEEBRUGGE

	1 okt.	2 okt.	3 okt.
I .....	58 66	60 62	60 66
II .....	60 64	64	60 63
III .....	37 42	43 48	39 40
IV .....	25	25	25
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

	1 okt.	2 okt.	3 okt.
Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	59 64	.....	48 54
Platjes .....	26 30	.....	26 29
Drielingen .....	44 48	.....	34 38

## BOORTORENS ZIJN VOOR DE VISSERIJ GEVAARLIJKE HINDERNISSEN

Het is een feit en men zal er mede moeten leven, en wellicht nog erger voor de toekomst, dat de boortorens gevaarlijke hindernissen zijn, in het bijzonder voor de vissersvaartuigen.

Het is dan ook noodzakelijk, dat men alles in het werk dient te stellen om ongevallen te voorkomen, dit zowel aan boord van de vissersvaartuigen (in de eerste plaats) als aan boord van boortorens.

**Boortorens worden niet zelden ingeplant in het midden van gekende vangstgebieden.** Het zijn anderzijds hindernissen die wel een grote bezetting hebben aan boord, maar die niet kunnen uitwijken.

Ze zijn in kaart aangebracht en dragen de signalen. De verantwoordelijkheid van aanvaringen

zal dus normalerwijs bij de vissersvaartuigen of andere liggen.

Maar toch stellen we ons de vraag of men aan boord van de boortorens niet **actiever** kan medewerken om aanvaringen te vermijden.

We kennen allen onze vissers, waarvan ook de schipper en/of stuurman, hier of daar aan boord ingezet wordt. Men vaart dan op automatische piloot en elkeen aan boord van het vaartuig is dan van „uitkijk” ofwel vertrouwt elkeen op elkeen om uit te kijken.

We moeten anderzijds eveneens toegeven, dat het niet de eerste maal is, wanneer er gerust wordt, dat de man op de brug zich volledig steunt op de automatische piloot en overmand wordt door de slaap of geen aandacht verleent aan wat komt. Het mag natuurlijk niet gebeuren, maar het is menselijk.

We vragen ons dan ook af, of het niet mogelijk is dat men van de kant van de boortorens, wat meer doet dan vereist is, namelijk wanneer de uitkijk of iemand aan boord van de boortoren een naderend vaartuig op de boortoren ziet afkomen, door geluidseinen de attentie van de

schipper, watchman of bemanning op het gevaar van een aanvaring kan trekken, net zoals men aan boord van een tegenliggend vaartuig zou doen.

We brengen dit artikel hier in verband met een zwaar ongeval overkomen aan een trailer uit Zeebrugge, dat had kunnen het verlies van de betrokken trailer en van de bemanning veroorzaken.

We menen, in het algemeen belang, dat het dan ook de moeite waard zou zijn, het probleem van bijkomende veiligheids, nader te onderzoeken.

## NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

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

## VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE - ☎ 32.11.01

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	1/10	4/10	1/10	4/10	2/10	4/10	2/10	4/10	3/10	4/10	3/10	4/10	1/10	4/10	1/10	4/10
Tarbot groot	400	498	455	484	.....	.....	443	477	406	465	430	487	.....	.....	398	518
Tarbot middel	305	399	256	372	.....	.....	344	.....	263	346	323	354	185	230	240	330
Tarbot klein	172	252	220	238	.....	.....	211	300	144	200	180	258	.....	.....	.....	.....
Griet groot	253	282	324	340	.....	.....	.....	.....	245	270	330	348	190	230	210	320
Griet middel	155	180	274	280	.....	.....	316	.....	210	230	220	229	.....	.....	.....	.....
Griet klein	136	140	126	160	.....	.....	.....	.....	100	126	130	156	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	48	61	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	22	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	112	123	80	114	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	65	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	30	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	38	53	37	50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	.....	80	86	.....	.....	76	.....	.....	.....	80	86	75	80	75	80
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	65	70	75
Rog	70	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	60	72	70	76	.....	.....	77	.....	.....	.....	80	89	60	65	70	75
Scherpstaart	36	66	69	86	.....	.....	80	.....	.....	.....	86	95	65	70	67	70
Halve Mans	.....	.....	34	44	.....	.....	66	.....	.....	.....	58	64	.....	.....	.....	.....
Teelt	60	72	34	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	54	.....	.....	.....	.....
Katrog	21	28	10	19	.....	.....	42	.....	.....	.....	30	34	42	46	37	40
Kabeljauw	47	90	79	84	88	90	.....	60	87	96	105	110	120	90	105	.....
Gul (groot)	75	86	80	82	82	84	.....	64	76	67	82	90	.....	85	.....	.....
Gul (middel)	65	76	67	72	80	82	72	74	60	59	79	75	.....	60	.....	.....
Gul (klein)	20	46	20	30	28	70	25	66	.....	23	64	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	165	273	165	340	.....	.....	.....	.....	.....	183	326	.....	.....	295	385	.....
Wijting groot	40	66	46	56	45	.....	48	61	50	62	34	54	66	70	50	52
Wijting klein	11	32	24	34	20	22	20	22	20	23	20	24	40	45	20	28
Schar	15	22	17	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22	27	26	38	22	40
Steenschol	32	156	42	122	.....	.....	63	126	20	145	47	145	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	35	62	54	59	.....	.....	58	61	58	66	58	61	10	16	10	16
Hondshaai	24	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	21	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	12	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	15	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	12	44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	60	160	60	128
Volle haring	7,40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	25	28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	58	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	65	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	210	386	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	145	170	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	210	230	160	188
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	30	34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	34	40	44	40	44
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	15	10	15
Rode Poon (roobaard)	40	46	56	59	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80	85	80	90
Grauwe poon (knorhaan)	20	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	.....	40	45	35	40
Rode knorhaan	46	90	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	16	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....

# DONKERE VOORUITZICHTEN VOOR DE NEDERLANDSE VISSERIJ

In Groot-Brittannië is er een campagne op gang gekomen tegen wat men beweert de Nederlandse overbevissing van hun kwota te zijn. Volgens deze geruchten zouden de E.E.G.-inspecteurs zelfs met een onderzoek belast zijn.

Volgens de Britse vissers is het onaannemelijk, dat de Nederlanders met hun grote treilers zo lang op de tong kunnen vissen, rekening houdend met hun eerder beperkt kwotum voor dergelijke grote vloot bokkenvissers.

Ze zouden ook weten dat in Nederland in de afslag een „grijs verkoopcircuit“ bestaat. Letterlijk schrijven ze over een „grey economy“! Terzelfdertijd geven zij terug het voorbeeld aan wat op een bepaald ogenblik de vergissing was in de vangstaangifte van een Nederlandse diepzee-treiler, die 75% van zijn vangst aangaf als bestaande uit horsmakreel en 25% als makreel, terwijl de verhouding omgekeerd was.

Dit kwam aan het licht door een E.E.G.-inspecteur die de lading nader onderzocht en tot de omgekeerde vaststelling van de verhouding tussen makreel en horsmakreel kwam.

De Britten beklagen er zich verder ook over dat, niettegenstaande bepaalde vaststellingen door de E.E.G.-inspectie zelf, Brussel daaromtrent nog altijd niets heeft laten weten en in het bijzonder dat sancties uitblijven.

In elk geval en dit niettegenstaande de ontkenning door de Euro-inspectie, heeft het Britse departement medegedeeld, dat de E.E.G.-inspecteurs met een vaste onderzoekingsopdracht in de Nederlandse afslagen belast zijn geworden.

Niettegenstaande de Nederlandse vissers de visserij op de zuidwestentong officieel hebben stopgezet, geven de Britten lucht aan hun vermoeden, dat zij verder op deze tong vissen voor een „grijs circuit“.

Daarom ook wordt bij de Britse marine aange-drongen dat er zeer strenge controle ter zake zou gehouden worden.

Ook de Nederlandse ambassade te Londen heeft toegegeven, dat er stappen werden en worden aangewend om een onderzoekings-commissie te installeren over de manier hoe de aangifte en de controle van de Nederlandse vangsten in de Nederlandse afslagen gebeurt.

Deze commissie zou nog maar in vorming zijn. Volgens dhr. Biesheuvel, is men nog maar begonnen aan de samenstelling van de commissie en mededeling hierover werd nog niet gedaan.

Dhr. Biesheuvel, vroegere Nederlandse Premier en Minister van Landbouw, laat zelfs de mogelijkheid open dat de commissie er in het geheel niet komt.

Dat het Nederlands bijzonder afslagsysteem van witte en grijze vis, zonder te spreken van al de vis in talrijke kleine vissershavens in 't zwart verkocht wordt, eens in andere landen aan de orde van de dag zou komen, was onvermijdelijk.

Er werd genoeg in de eigen Nederlandse pers over geschreven en het is via deze pers, dat ook wij op de hoogte gebracht werden en er bij gelegenheid op wezen.

Het kwam zelfs reeds een paar jaar terug, in de Nederlandse Tweede Kamer ter sprake, waar men zelfs de A.I.D., de Algemene Inspectie Dienst voor oogluikende medewerking beschuldigde.

Op deze grijze vis werden alle rechten betaald en fiscale aanslagen. Het is slechts op zwarte

vis, dat door de fiscale administratie en de A.I.D. gejaagd werd omdat deze onttrokken werd aan de afslag en aan betaling van rechten in Nederland. Dit alles was en is buiten de E.E.G. regeling om een onaanvaardbare toestand.

Indien de overbevissing voor de Nederlandse treilers, onmogelijk of zeer moeilijk gemaakt wordt, dan vrezen wij toch in de betrokken visserij voor drama's.

We vinden het spijtig dat we gelijk krijgen of zouden krijgen, toen we in ons Visserijblad waarschuwden voor de ongebreidelde uitbouw van de Nederlandse trailer- en kottervloot en voor de overvangstcapaciteit.

Anderzijds hebben we nooit gedacht dat de

E.E.G.-Inspecteurs rechtstreeks zouden ingegrepen hebben wat de inspecties in de verscheidene landen betreft.

Hun opdracht was toch hoofdzakelijk het controleren en bijstaan van de nationale inspecteurs? Maar die maatregel is misschien wel in sommige landen noodzakelijk gebleken.

We zijn anderzijds geen naïevelingen en weten dat er aan overbevissing gedaan wordt. Indien deze nu kan ingedijkt worden, zal er dan omgekeerd meer officieel ter beschikking staan en moet, samen met een dichte inspectie en controle, dan omgekeerd aan elke lidstaat meer ter beschikking gesteld worden, dat wil zeggen, moeten zowel het algemeen kwotum als de nationale kwota opgetrokken worden.

## SLUITING NEDERLANDSE KABELJAUWVISSERIJ IN SKAGERAK

In het EEG-Publicatieblad van 21 september verscheen een verordening (2683/84) betreffende het beëindigen van de visserij op kabeljauw door vissersvaartuigen die de vlag van Ne-

derland voeren. De Commissie te Brussel heeft aldus het volgende vastgesteld:

„Door de vangsten van kabeljauw in de wateren van het ICES-gebied IIa (Skagerak), door vaartuigen die de vlag voeren van Nederland of die in Nederland geregistreerd zijn, wordt het aan Nederland voor 1984 toegewezen kwotum geacht volledig te zijn gebruikt.

De visserij op kabeljauw in de wateren van ICES-gebied IIIa (Skagerak), door vaartuigen die de vlag voeren van Nederland of die in Nederland zijn geregistreerd, is verboden. Mede het aan boord houden, de overlading en het lossen van kabeljauw welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze wateren, na de datum van inwerkingtreding van deze verordening. Deze verordening treedt in werking op 23 september 1984.

### NASLEEP STAKINGSCONFLICT

#### Nederlandse Rederij „Vrolijk“ ontslaat acht personeelsleden

Acht matrozen van rederij Corn. „Vrolijk“ uit IJmuiden zijn op staande voet ontslagen. De mannen, opvarenden van de trawler SCH-72 Prins Bernhard, hadden geen gehoor gegeven aan de oproep van hun werkgever zich dinsdagmiddag uiterlijk om één uur aan boord van hun schip te melden.

Desgevraagd zegt directeur Vrolijk van de IJmuidense rederij dat hij de acht mannen telegrafisch had laten weten dat zij dinsdagochtend om negen uur aan boord moesten zijn om uit te varen.

Na overleg met vertegenwoordigers van de vakbonden werd dat tijdstip verschoven naar één uur 's middags. „Ik heb de mannen meegedeeld dat het verstrekkende gevolg voor ze zou hebben als ze aan die oproep geen gehoor zouden geven“.

„Omstreeks kwart voor drie, dus bijna twee uur na het vastgestelde tijdstip, op het moment dat de SCH-72 op het punt stond naar zee te gaan, kwamen de mannen opdagen. Ik heb ze toen op staande voet ontslagen. De vertegenwoordigers van de bonden en de overige opvarenden had ik van te voren van die beslissing op de hoogte gesteld. Men kon zich daar mee verenigen“, aldus directeur Vrolijk.

Het ontslag is nog een staartje van een conflict rond de beloningsregeling, dat tijdens het afgelopen weekeinde de gemoederen in de havens van IJmuiden en Scheveningen heeft bezig gehouden.

Oorzaak van de onrust was onder meer de verdeeldheid over deze regeling tussen de Vervoersbond CNV en de Bond van Zeevarenden. Maandagmiddag kwamen vertegenwoordigers van beide bonden tot een eensluidend standpunt en werd weigerachtige opvarenden aanbevolen het werk te hervatten.

### NEDERLAND

■ In Nederland worden er zoveel fuiken van palingvissers gestolen, dat deze laatste overwegen een eigen bewakingsdienst in te richten. De Nederlandse Rijkspolitie schijnt inderdaad hier-tegenover machteloos te staan. Eén degelijke fuik kan nu al gemakkelijk 7 duizend B.fr. kosten en dat komt natuurlijk zwaar aan voor de palingvissers. Een gemis aan inkomsten en voor tienduizenden fr. bestolen worden. De Rijkspolitie is daarover niet zeer tevreden maar kan zeker niet beletten dat de palingvisser een eigen bewakingsdienst inricht. Wel is het natuurlijk duidelijk dat deze geen enkele politionele bevoegdheid hebben, alhoewel men zeker zijn eigen goed en dit van anderen mag beschermen en zich tegen diefstal te weer stellen. Het zou er nog maar op aankomen!

■ Ook de visgroothandel in Nederland wordt op een nieuwe lijst geschoeid in de zin van het Produktschap voor Vis en Visprodukten. Het is anders een slecht ogenblik om dergelijke vergelijking te maken, want langzamerhand steekt er een kwaad windje op tegen de overorganisatie door het Produktschap, waar men het bos niet meer kan zien vanwege bomen en de mensen van het bedrijf veel te veel te doen hebben met mensen van het Produktschap die liefst aan

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

Aan de **dinsdagmarkt van 25 september** werd aangevoerd: 270 kg tong; 2 kisten tarbot en griet; 108 kisten kabeljauw; 268 kisten wijting; 60 kisten schol; 15 kisten schar 51 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:  
tarbot 27,17; grote tong 26,20; grootmiddel tong 19,28-19,00; kleinmiddel tong 17,26-15,00; tong één 13,70-13,00; tong twee 10,62-9,20.

Per 40 kg.:  
tarbot 640-480; griet 423-320; kabeljauw drie 230; kabeljauw vier 230-222; kabeljauw vijf 196-75; schol drie 182-140; schol vier 122-61; wijting vier 75-26; bot 27-26; rode poon 168-122; schar 86-61; steenbolck 66; harders 196-162; fint 40; horsmakreel 18-13.

**De besommingen waren:**

HD 103 f 830; UK 24 f 520; UK 27 + UK 137 f 2.850; VD 6 f 4.050; VD 18 f 2.750; VD 19 + VD 73 f 16.900; VD 20 f 980; VD 24 f 830; WR 75 f 1.850; IJM 25 f 1.800.

Aan de **woensdagmarkt van 26 september** werd aangevoerd: 480 kg tong; 1 kisten tarbot en griet; 201 kisten kabeljauw; 139 kisten wijting; 16 kisten schol; 9 kisten schar 29 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:  
grote tong 25,81-25,73; grootmiddel tong 20,42-20,00; kleinmiddel tong 17,50-16,70; tong één 13,85-13,44; tong twee 8,91-8,52.

Per 40 kg.:

tarbot 696-511; griet 437-428; kabeljauw twee 232-218; kabeljauw drie 242-216; kabeljauw vier 238-212; kabeljauw vijf 186-70; schol één en twee 210-188; schol drie 164-140; schol vier 108-84; wijting drie 90-80; wijting vier 82-35; schar 86-80; steenbolck 61-50; makreel 61-50; poontjes 49; rode poon 192.

**De besommingen waren:**

KW 12 f 5.000; UK 271 f 2.950; VD 19 + VD 73 f 4.900; VD 54 + VD 77 f 15.500; WR 34 f 8.100; WR 73 f 650.

Aan de **donderdagmarkt van 27 september** werd aangevoerd: 315 kg tong; 6 kisten tarbot en griet; 154 kisten kabeljauw; 227 kisten wijting; 186 kisten schol; 9 kisten schar; 5 kisten schelvis en 33 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:  
baars 11,00; tarbot 26,10-22,60; grote tong 26,27-26,14; grootmiddel tong 18,83-17,72; kleinmiddel tong 16,99-16,47; tong één 13,72-11,72; tong twee 12,86-7,68.

Per 40 kg.:

tarbot 780-491; griet 662-384; kabeljauw drie 274-220; kabeljauw vier 268-210; kabeljauw vijf 184-77; schelvis vier 90; wijting drie 86-82; wijting vier 74-28; schol één en twee 218-172; schol drie 164-126; schol vier 81-51; krabben 40; rode poon drie 164-126; horsmakreel 38-13,50; steenbolck 73; bot 33-29; harders 160-126; schar 108-72.

**De besommingen waren:**

KW 152 f 8.300; UK 24 f 430; UK 27 + UK 137 f 4.000; UK 48 + UK 49 f 1.000; UK 89 + UK 215 f 3.000; UK 142 + UK 271 f 300; VD 6 f 2.300; VD 18 f 2.900; VD 19 + VD 73 f 8.200; VD 243 f 500; WR 152 f 8.600.

Aan de **vrijdagmarkt van 28 september** werd aangevoerd: 6.080 kg tong; 163 kisten tarbot en griet; 1.254 kisten kabeljauw; 6 kisten koolvis; 275 kisten schelvis; 917 kisten wijting; 2.631 kisten schol; 117 kisten schar; 328 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg:  
heilbot 17,93-10,49; tarbot 26,57-24,51; grote tong 28,14-25,25; grootmiddel tong 18,68-17,51; kleinmiddel tong 13,89-12,70; tong één 12,80-11,67; tong twee 13,38-7,51.

Per 40 kg.:

tongschar 348-130; schartong 104-86; horsmakreel 20-5; wolf 292-270; bot 28-26; kleine kreeft 324-284; paling 440; harders 190; wulken 25-11; steenbolck 58-54; rode poon 190; krabben 112; tarbot 1.004-369; griet 647-361; kabeljauw één 182-150; kabeljauw twee 252-218; kabeljauw drie 256-192; kabeljauw vier 238-180; kabeljauw vijf 164-52; schelvis twee 212-154; schelvis drie 180-134; schelvis vier 80-50; schol één 166-136; schol twee 162-138; schol drie 122-80; schol vier 78-44; wijting vier 70-30; schar 74-30; hammen met kop 360-184; hammen zonder kop 702-418; witte koolvis drie 140; zwarte koolvis één 90; hake 308-190.

**De besommingen waren:**

ARM 22 f 40.400; ARM 23 f 55.400; HD 62 f 9.000; HD 63 f 14.300; KW 4 + KW 149 f 27.600; KW 12 f 4.300; KW 45 f 29.000; UK 27 + UK 137 f 6.200; UK 48 + UK 49 f 2.600; UK 89 + UK 215 f 2.400; UK 141 f 22.400; UK 142 + UK 271 f 16.700; UK 216 + UK 247 f 8.700; UK 268 f 52.000; VD 6 f 1.800; VD 18 f 2.700; VD 19 + VD 73 f 10.600; VLI 27 f 43.800; IJM 27 f 15.200;

## VLISSINGEN

VRIJDAG 25 SEPTEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Gulden	Gem.
Tong gr	477	12.450	26,10
Tong gm	1.032	18.584	18,01
Tong km	1.049	14.622	13,94
Tong I	5.318	60.757	11,42
Tong II	4.554	34.402	7,55
Tarbot I	753	20.091	26,68
Tarbot II	679	14.998	22,09
Tarbot III	763	11.028	14,45
Tarbot IV	534	5.812	10,88
Tarbot afw	33	362	10,97
Griet I	806	12.127	15,05
Griet II	567	5.635	9,94
Schol 1 (G)	3.542	13.651	3,85
Schol 2 (G)	6.862	25.833	3,76
Schol 3 (G)	23.190	52.685	2,27
Schol 4 (G)	13.918	19.148	1,38
Kab 1 (G)	223	1.012	4,54
Kab 2 (G)	912	4.293	4,71
Kab 3 (G)	2.131	9.294	4,36
Kab 4 (G)	4.948	18.592	3,76
Kab 5 (G)	19.591	42.275	2,16
Kab (afw)	54	78	1,44
Wijt. 3 (G)	955	1.983	2,08
Wijt. 4 (G)	2.429	2.415	0,99
Schar 1	8.653	11.314	1,31
Tongschar 1	1.059	6.609	6,24
Tongschar II	1.290	6.390	4,95
Zeebaars	143	3.075	21,50
Tong besch.	6	10	1,66
Poon gr	524	2.022	3,86
Poon 1	1.580	2.853	1,81
Poon 2	6.633	3.009	0,46
Rog I	62	289	4,66
Rog II	106	451	4,25
Rog III	303	691	2,28
Koolv. 4 (G)	7	23	3,23
Schel. 3 (G)	163	616	3,78
Schel. 4 (G)	732	940	1,28
Bot	5.413	1.690	0,31
Haai + P	8	26	3,27
Haai - P	2	1	0,55
Zandhaai	5	8	1,70
Inktvis W	28	305	10,90
Inktvis ZW	1.514	4.090	2,70
Harder	1	3	3,15
Steenbolck	4.119	2.973	0,72
Mullen	239	1.629	6,82
Kreeft	1	15	15,00
Hammen	27	424	15,72
Paling	8	105	13,09
Diversen	61.103	272.367	4,46
Krabben	169	170	1,01
H. Makreel	128	156	1,22
Zonnevis	4	41	10,28
Heek	31	106	3,43
Krab. poot	287	996	3,47
<b>TOTAAL</b>	<b>189.568</b>	<b>725.523</b>	

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Door 81 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
72.936 kg.	Tong	f 853.668,30	van f 11,70
17.214 kg.	Tarbot	f 266.493,75	van f 15,40
225.862 kg.	Schol	f 462.792,60	van f 2,08
60.280 kg.	Kabeljauw	f 130.186,90	van f 2,16
3.100 kg.	Griet	f 34.349,40	van f 4,08
13.345 kg.	Schar	f 15.990,40	van f 1,20
12.975 kg.	Wijting	f 16.241,55	van f 1,35
102.800 kg.	Diversen	f 590.768,95	
<b>507.618 kg.</b>		<b>f 2.376.491,91</b>	

# NEDERLAND

## GOEDEREDEE

### WOENSDAG 26 SEPTEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	22	550	25,00
Tong gm	1	15	15,00
Tong km	4	49	12,25
Tong I	61	713	11,69
Tong II	82	617	7,25
Tarbot I	4	99	24,75
Tarbot II	6	105	17,50
Tarbot III	4	60	15,00
Tarbot IV	49	522	10,65
Schol 3 (G)	12	35	2,92
Schol 4 (G)	10	15	1,50
Kab 2 (G)	5	19	3,80
Kab 3 (G)	99	362	3,66
Kab 4 (G)	75	275	3,67
Kab 5 (G)	1.637	4.153	2,54
Kab (afw)	3	3	1,00
Wijt. 3 (G)	2.475	3.420	1,38
Schar 1/D	40	39	0,98
Mark. III	55	31	0,56
Poon 2	5	5	1,00
Bot	605	394	0,65
Schol 1 (O)	5	19	3,80
Schol 2 (O)	40	152	3,80
Schol 3 (O)	214	570	2,66
Schol 4 (O)	1.246	1.510	1,21
Harder	57	104	1,82
Paling	61	638	10,46
Diversen	2.694	12.369	4,59
Garn. Exp. 2	1.373	3.899	2,84
Garn. Bnl. 2	4.115	12.523	3,04
<b>Totaal</b>	<b>15.059</b>	<b>43.265</b>	

### DONDERDAG 27 SEPTEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	24	610	25,42
Tong gm	128	2.438	19,05
Tong km	129	1.922	14,90
Tong I	958	11.693	12,21
Tong II	741	5.664	7,64
Tarbot I	4	104	26,00
Tarbot II	27	587	21,74
Tarbot III	80	1.256	15,70
Tarbot IV	67	785	11,72
Tarbot afw	45	351	7,80
Griet I	51	799	15,67
Griet II	61	609	9,98
Schol 4 (G)	1.173	1.913	1,63
Kab 2 (G)	72	377	5,24
Kab 3 (G)	238	1.063	4,47
Kab 4 (G)	172	717	4,17
Kab 5 (G)	1.404	2.985	2,13
Wijt. 3 (G)	106	200	1,89
Schar 1/D	454	669	1,47
Makr. III	4	6	1,50
Poon Gr	2	4	2,00
Poon 1	100	241	2,41
Poon 2	360	352	0,98
Rog I	3	14	4,67
Bot	142	98	0,69
Tongschar	6	35	5,83
Schol 1 (O)	68	281	4,13
Schol 2 (O)	443	1.904	4,40
Schol 3 (O)	2.897	7.766	2,68
Schol 4 (O)	1.092	1.618	1,48
Harder	9	15	1,67

Steenbolk	188	233	1,24
Mullen	3	8	2,67
Diversen	1.012	7.802	7,71
Garn. Bnl. 2	382	1.296	3,39
<b>Totaal</b>	<b>12.635</b>	<b>56.414</b>	

### VRIJDAG 28 SEPTEMBER 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	775	20.852	26,91
Tong gm	3.813	69.872	18,32
Tong km	5.450	72.463	13,30
Tong I	21.741	246.942	11,36
Tong II	34.685	260.735	7,52
Tarbot I	1.234	32.200	26,09
Tarbot II	1.250	27.790	22,23
Tarbot III	1.758	25.456	14,48
Tarbot IV	1.736	18.629	10,73
Tarbot afw	1.463	11.237	7,68
Griet I	1.701	24.569	14,44
Griet II	1.783	17.489	9,81
Schol 4 (G)	20.379	28.883	1,42
Kab 1 (G)	44	211	4,80
Kab 2 (G)	1.275	5.488	4,30
Kab 3 (G)	5.500	21.850	3,97
Kab 4 (G)	2.934	11.207	3,82
Kab 5 (G)	28.489	63.694	2,24
Kab (afw)	59	53	0,90
Wijt. 3 (G)	2.982	3.807	1,28
Wijt. 4 (G)	2.895	3.197	1,10
Schar 1/D	15.409	18.939	1,23
Mark. III	4	5	1,25
Poon gr	262	475	1,81
Poon 1	2.526	3.666	1,45
Poon 2	6.247	4.095	0,66
Rog I	277	1.395	5,04
Rog II	1.285	3.015	2,35
Koolv. 1 (G)	3	9	3,00
Schel. 3 (G)	21	55	2,62
Bot	633	383	0,61
Zalm-Forel	100	831	8,31
Tongschar	369	1.724	4,67
Schol 1 (O)	2.009	7.585	3,78
Schol 2 (O)	13.221	49.880	3,77
Schol 3 (O)	68.861	139.935	2,03
Schol 4 (O)	33.065	32.126	0,97
Haai + P	36	123	3,42
Krab	947	470	0,50
Inktvis ZW	142	375	2,64
Harder	21	73	3,48
Steenbolk	3.095	2.565	0,83
Mullen	25	75	3,00
Hammen	6	3.285	10,67
Diversen	36.725	262.183	7,14
Garn. Exp. 2	1.983	6.102	3,08
Garn. Bnl. 2	5.187	19.125	3,69
<b>TOTAAL</b>	<b>334.713</b>	<b>1.525.200</b>	

## LAUWERSOOG

Aan de maandagmarkt verschenen tien kotters waaronder twee Denen. In totaal zijn er deze dag 3.300 kisten verwerkt. Schol IV gestript bracht van minimumprijs tot f 1,59 per kg. op.

Schol III gemiddeld boven een rijksdaalder en schol II en I tot f 4,16. Sliptong lag gemiddeld op f 7,57 en tong I op f 11,77. Van één Deen bracht de grote gul f 4,75 per kg. op en de kabeljauw II ruim boven de vijf gulden. Doordat de tweede Deen een mindere kwaliteit leverde lagen de prijzen hiervan wel twee kwartjes lager.

Twee Deense kotters waaronder de E.71 zorg-

den op woensdag voor 350 kisten vis. Ook nu weer veel geld voor kabeljauw. Grote gul lag op f 5,09 en kabeljauw II op f 5,30.

Een haai van ca. 90 kg. bracht f 529 op. De E.71 is direct weer ter visserij uitgevaren. Donderdagmorgen kwam de melding binnen dat het schip boven Ameland lek is geraakt en gezonken. De bemanning is door de reddingsboot „Gebroeders Luden” van boord gehaald en weer naar Lauwersoog gebracht.

Donderdag een platviskotter en een Deen met kleine kabeljauw aan de markt. De kabeljauw V was niet groot ca. 80 stuks per kist en leverde dan ook slechts f 2,32-2,24 per kg. op. Voor een bijvangst van 1.100 kg. rode poon, bleef de klok tussen de drie en twee staan.

Het resultaat was uiteindelijk toch een omzet van f 62.000. Schol gaf een zelfde beeld als maandag.

Ruim 4.500 kisten werden en vrijdag gelost gesorteerd en afgewogen. Ook nu weer een geringe aanvoer van kabeljauw zodat deze vissoort vrij duur kon blijven. Kabeljauw V bracht f 3,41-3,23 per kg. op.

Middelgul ruim boven de vis gulden en grote gul tot f 4,60. Kleine schelvis, waarvan een ruim aanbod, bleef juist boven de minimumprijs.

De grotere soorten waren veel duurder met kleinmiddel tot een rijksdaalder en de grootmiddel tot boven de drie gulden. De scholprijzen veranderden niet veel.

Bij de tongen lag de kleinste soort op f 7,68-7,75 per kg. Met hoogste resultaat bij de spanviswassers was f 68.581 in bij de platviskotter f 55.692.

Door 42 garnalenschepen zijn in deze week 65 ton garnalen aangevoerd waarvan op dinsdag 30 en op donderdag 25 ton met gemiddelde dagprijzen van f 3,77-3,42 per kg.

Voor twintig schepen konden weekopbrengsten geboekt worden van zes tot tienduizend gulden. Twee schepen behaalden resultaten van boven de veertienduizend.

De weekaanvoer bestond uit 65.602 kg. garnalen en 449.082 kg. vis hetgeen een weekresultaat opleverde van f 1.270.750.

### Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 4/6 t/m 8/6 1984

Pellerij garnalen	65.602 kg.	2,68 - 4,19 per kg.
Tong	12.351 kg.	7,40 - 24,69 per kg.
Tarbot	3.625 kg.	10,25 - 26,02 per kg.
Griet	897 kg.	7,50 - 11,45 per kg.
Tongschar	2.464 kg.	2,94 - 7,31 per kg.
Schol	121.948 kg.	1,08 - 4,16 per kg.
Kabeljauw	85.176 kg.	1,09 - 5,31 per kg.
Wijting	3.644 kg.	1,08 - 1,75 per kg.
Schelvis	14.964 kg.	1,25 - 3,52 per kg.
Schar	3.929 kg.	1,10 - 1,47 per kg.
Bot	2.745 kg.	0,65 - 0,66 per kg.
Poon	3.945 kg.	0,76 - 3,06 per kg.
Heek	516 kg.	3,18 - 5,25 per kg.
Haai	633 kg.	1,03 - 5,29 per kg.
Leng	93 kg.	2,11 - 2,69 per kg.
Wolf	83 kg.	4,79 - 5,58 per kg.
Diverse soorten zeevis	126.104	

# NEDERLAND

## COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 23 t.m. 29 september 1984

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	42.546	3,29
Handels Garnalen	1.040	3,85
Tong	975	15,77
Schol	5.828	2,55
Schar	90	1,86
Bot	481	0,65
Tarbot	265	10,75
Griet	137	8,92
Kabeljauw	2.846	3,96
Wijting	4.269	1,35
Zeebaars	1.760	21,98
Harder	158	3,47
Paling	2.331	12,82
Horsmakreel	35	0,50
Krab	274	1,12
Poon	25	2,37
Diversen	12.847	—

■ In Nederland ziet men drie mogelijkheden om de overcapaciteit van de grote zeevisserij op te vangen, namelijk het verder zetten en eventueel uitbreiden van de experimentele makreelvisserij in de wateren van de Verenigde Staten, waarvoor thans zelfs een subsidie gevraagd werd aan de E.E.G.-Commissie, het vormen van „joint-ventures” met rederijen en/of visverwerkingsbedrijven in het buitenland waarvoor mogelijkheden bestaan tot het verwerven van bijvangst, ten slotte het overnemen op zee van pelagische visvangsten van b.v. de Schotten (makreel en haring) om de grote moderne hekdiepviestrelers, na uitputting van de eigen kwota, draaiende te houden. Hier komt nu echter zeker het probleem van de afzet om de hoek kijken, vanwege de enorme schulden in de ontwikkelingslanden en aldus het gebrek aan buitenlandse deviezen.

■ De laatste tijd komt er nog al wat kritiek los op het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visprodukten (P.V.V.), en meest op de leidinggevende figuren. Dit is zo waar dat deze laatsten van oordeel zijn dat daar iets aan gedaan moet worden. Zij zullen dan ook geregeld informatie in een bepaalde, hen genegen pers ten beste geven om het nut van de P.V.V. te bewijzen en onder meer wat de visserij in feite aan de leiders van het Produktschap te danken heeft. Wie zegde daar ergens weer dat „eigen lof stinkt”? We gaan eens afwachten wat het wordt.

■ Er komt steeds meer protest uit de hoek van de Nederlandse traditionele haringvisserij die vrezen dat ze dit jaar met de oktobervisserij de nek zullen omgedraaid worden door het plots zo kwistig uitreiken van vergunningen voor de haringvisserij aan de grote kotters. Dat ze zich troosten, want ... de kwoteringscommissie denkt er aan, zo het kwotum te snel zou uitgeput geraken, een vangstlimiet per schip vast te stellen. Met dit doekje voor het bloeden zou men het dan maar moeten stellen, dat wil zeggen met het „denkt er aan ... te zullen ...”. Precies of dit voor de traditionele haringvisserij uitkomst zou bieden. Anderzijds zal men dan nog met het probleem zitten van een overaanvoer en eventuele prijsinzinkingen, terwijl door het kwotum per schip te beperken, eveneens de gevestigde haringvisserij het slachtoffer zullen zijn.

## KLEINE HARINGKOTTERS IN NEDERLAND OPZIJ GEZET

Er rommelt wat in de Nederlandse Vissersbonden, waar de groten met een baron mentaliteit, de kleineren aan de dijk pogen te zetten.

Volgens onze Nederlandse collega Stuurboord-Visserijeditie werden de kleine haringvisserij er verkocht.

De vertegenwoordigers van de grote kotters hebben het in het bestuur van deze bonden voor het zeggen, terwijl dit anderzijds de prijs zou zijn die, alleen de kleinere schepen moeten betalen om de fusie van de Federatie van Vissersbond doorgang te laten vinden.

Het is duidelijk dat men aldus slecht begint en dat er hierdoor tweedracht werd gezaaid, die zich op een bepaald ogenblik duidelijk zal laten manifesteren en losbarsten.

Er blijft voor de kleinere kotters dan ook maar één mogelijkheid meer open, nl. deze om een nieuwe bond te gaan stichten. Dit wijst er nogmaals op, dat één enkele zaligmakende redersorganisatie en/of bond **ONMOGELIJK** de belangen van **ALLE** reders kan dienen.

De kleinere haringkotters zouden dus geen kans meer krijgen om in de wintermaanden, door op haring te vissen, hun jaarbesomming wat minder deficitair en voor anderen rond te krijgen.

Inderdaad wordt hun kwotum haring verkwaamd aan de grotere kotters, dezen die onze collega Stuurboord, de „nooit-genoeg-kotters” noemt, naar aanleiding van een stuk geschreven door de heer Pasterkamp in de Visserijeditie van Stuurboord.

Nu men de haringvisserij vrij geeft, stelt zich inderdaad de vraag wat men nu in het Produktschap voor Vis en Visprodukten denkt te doen om de belangen te vrijwaren van de traditionele historische Nederlandse haringvisserij, die met hun toegewezen kwotum tong en schol, onmogelijk de jaareindjes aan elkaar kunnen knopen.

Men weet zo allengs in Nederland zelf, dat er door een ongecontroleerde nieuwbouw, aan vangstovercapaciteit bezondigd is geworden. Is dat nu de manier waarop men dit probleem wenst op te lossen, door in een bepaalde sector aan heimelijke sanering te doen?

Hiervan zouden dus de, hetgeen men in Nederland kleinere kotters noemt, deze van min dan 1.000 p.k. het slachtoffer worden.

Het is duidelijk dat de geslachtofferde kotters het hierbij niet zullen laten en we verwachten dan ook uit deze hoek bepaalde initiatieven.

■ In Nederland kan men thans van de Stichting Nationaal Visbureau stickers bekomen met „ik hou van vis” waarin „hou van” vervangen is geworden door een hart. Jammer dat deze stickers een kleine tien B.Fr. kosten. Dit zal er wel velen weghouden er te bestellen. Anderzijds zou men deze stickers, die 20 cm lang zijn, wel op vele plaatsen kunnen aanbrennen, daarbij ook op de achterraut van de auto. We vinden het ergens verkeerd dat men, die mensen die van vis houden, of die zich bereid verklaren om er publieiteit voor te maken, dan nog laat betalen. Dit kan er nog door voor diegenen die er belang bij hebben, zoals de vishandelaars en de producenten.

■ Op 1 januari 1985 zal Nederland ophouden actief deel te nemen aan het huidig systeem van waarneming van de weersomstandigheden op de Atlantische Oceaan. Thans gebeurt dit in het kader van een internationale overeenkomst met het Nederlands weerschip „Cumulus”. Het net van weerschepen zal langzamerhand vervangen worden door een meer gesofistikeerd waarnemingsstelsel.

■ In Nederland zoekt men een uitlaatklep voor de moderne grote hekdiepviestrelers die momenteel over geen visserij meer beschikken, gezien de haring- en makreelkontingenten uitgeput zijn. Meeste van deze dure schepen moeten dan ook gaan opliggen. Ondertussen wordt er door de Nederlandse instanties en door de rederijen zelf gespeurd naar andere mogelijkheden, namelijk in verre visserijen buiten de E.E.G.-wateren. Voor de Nederlandse pelagische vangstovercapaciteit is zo langzamerhand het uur van de waarheid gekomen. Men moet dringend werk maken in het opzoeken van mogelijkheden voor buitenlandse campagnes, waarbij sommige zelfs over de wateren rond de Falklandeilanden gewagen.

show doen, dan voor de gemeenschap der vissers te werken. In de nieuwe structuur van de Nederlandse Visgroothandel zullen de kleintjes wellicht ook toegelaten worden onder de kruin van de groten, onder de paternalistische zorgen van enkelingen. Wedden dat daar ook de eetlust al etende komt en de bijdrage de huidige koers van de dollar zal volgen.

## ALLERLEI

■ De zaak tegen de Deense Europarlementair Kent Kirk, die verleden jaar in februari binnen de Britse 12-mijlszone op sprong ging vissen, niettegenstaande een Britse verbodsreglement, komt nu binnenkort voor de Londense rechtbank. Inderdaad, de rechter die in 1983 met de zaak belast werd voor de rechtbank van Newcastle, werd naar Londen overgeplaatst en het dossier moet de rechter volgen. Ondertussen gaf het Hof van Justitie te Luxemburg Kent Kirk in de zaak tegen de Britse regering gelijk, zodat men nu ook te Londen een vrijspraak verwacht.

■ Verleden week woensdag sloot de haringvisserij in de centrale Noordzee, met uitzondering voor de vaartuigen beneden de 18 meter lengte, dit tot het overschot van het haringkwotum opgebruikt is en op voorwaarde, dat de aanvoer gebeurt voor menselijk verbruik alleen. De haringvisserij in het Noordelijk deel van de Noordzee is ondertussen gesloten. Behalve het overschot in de centrale Noordzee, krijgen we nu vanaf 1 oktober de haringvisserij in de zuidelijke Noordzee, met een kwotum voor België, Nederland, Denemarken, Frankrijk en Groot-Brittannië. Hopen we dat die succesvol kan bedreven worden, daar de brandstofprijzen veel kwaad doen en een goede aanvoer met goede kwaliteit veel kan redden.

■ Niettegenstaande de kabeljauwsoorten kunnen aarden in wateren met een lager zoutgehalte zoals deze van de Baltische Zee, moeten zij daar toch uitwijken naar de zuidelijke delen van deze zee, waar het zoutgehalte groter is omdat deze dichter aan de Noordzeewateren grenzen. De Baltische kabeljauw is over het algemeen kleiner dan deze uit de volle zee en ook het vlees is niet zo vast als van deze uit de Noordzee. Men krijgt er dan ook iets minder voor.

# Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

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

**Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen, polypropylene en nylon**

**MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN, NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN**

Gedeponeerd merk



### SPECIALITEITEN:

#### Voor de Zeevisserij:

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

#### Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

#### Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

#### Sport: Allerlei netten

## KUSTVISSERS- VAARTUIGEN EUROKOTTERS

uit Breskens



BENEDEN 70 TON  
 MAX. LENGTE 24,50 METER

- Korte levertijden tegen scherp concurrerende prijzen.
- Vertegenwoordiging **DAF dieselmotoren**, verkoop en service.
- Hydrauliek en pneumatiek.
- Alle reparaties/verbouwingen aan visserij-schepen en viswines.
- Specialist in revisie (groot en klein survey) van vrijwel alle merken scheeps- en hulpmotoren.
- Waar en wanneer u onze hulp wenst, wij staan altijd gereed om u dag en nacht van dienst te zijn.


## VAN DE SANDE BRESKENS

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



scheepswerf - machiefabriek van de sande breskens - holland

# BRUINHOF

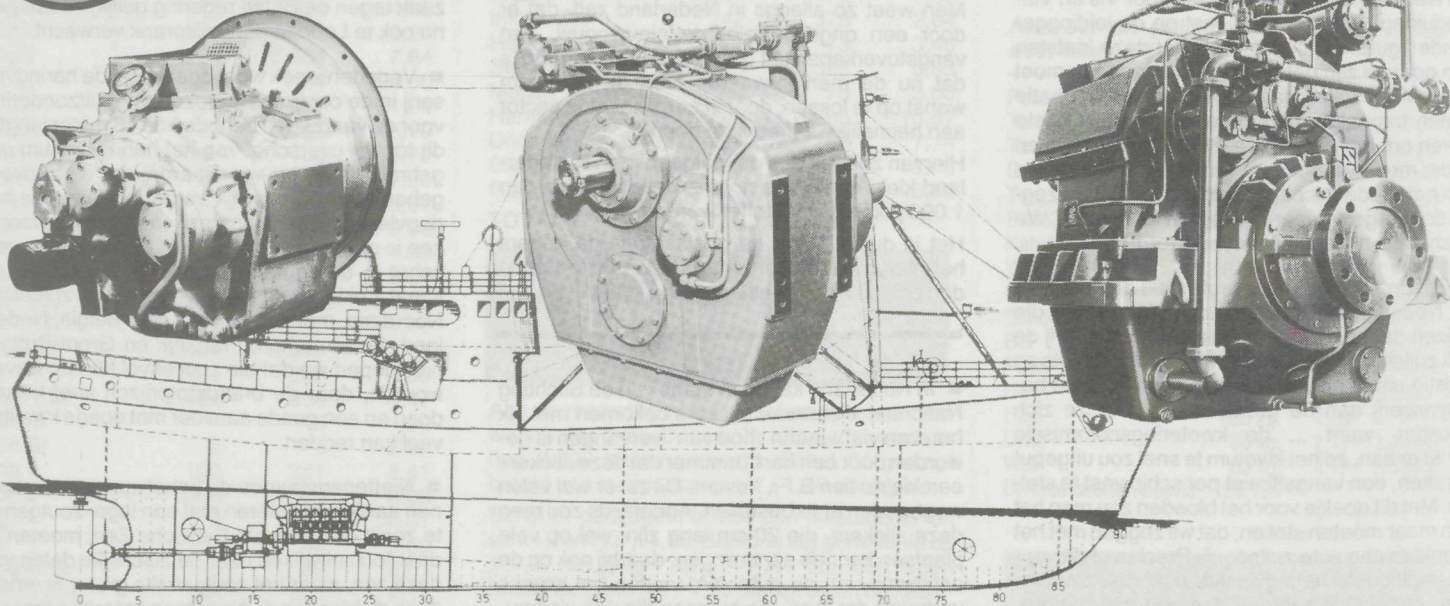
a  mannesmann company



## LOHMANN + STOLTERFOHT

### Keerkoppelingen voor visserij-schepen

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



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

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIE

■ Tengevolge van de moeilijkheden die de visverwerkende bedrijven in Groot-Brittannië ondervinden, als gevolg van de zeer dure visprijzen en te weinig aanvoer, was hen vanwege het betrokken departement vaag onder vorm van financiële steun rechtstreekse hulp beloofd. Verleden week heeft de Schotse visserijminister Lord Gray laten weten, dat hiervan niets in huis zal komen. De visverwerkende nijverheid, in navolging van de vissers en reders die reeds twee maal een belangrijke geldelijke steun kregen, hadden inderdaad ook om dergelijke steun gevraagd.

■ De minister voor de visserij in Groot-Brittannië heeft de vergunningen voor de Britse vissersvaartuigen om op koolvis te vissen in de Noordzee ingetrokken. Inderdaad zou er nog slechts 300 ton overblijven van de 14.630 ton die er mocht gevangen worden. Het gaat hier over de ICES-gebieden IV, II a, III a, b, c en d. Er mag nog slechts koolvis binnen gebracht worden uit deze gebieden als bijvangst en deze mag de 10% niet overschrijden.

■ De Britse visserijvloot zoekt tevergeefs de makreel in het gebeid van de Minch, waar deze nog mag gevestigd worden. Anderzijds krijgen de vissers in de Noordzee heel wat makreel in hun netten, die zij echter terug in zee moeten zetten. Inderdaad kunnen zij voor de makreelvisserij op dit ogenblik in de Noordzee geen vergunningen krijgen omdat er een bijkomend kwotum van 7.500 ton makreel in de Noordzee aan Dene-marken en Noorwegen was toegekend. Het is begrijpelijk dat de rondvisserij die zoveel makreel in de netten krijgt, niet opgezet is met het feit, dat deze makreel dan nog van beste kwaliteit, terug in zee moet gezet worden.

■ Door de Britten worden de Nederlandse vissers verweten van overbevising van de Noordzeetong. Het Nederlands kwotum is er 15.050 ton, maar zou volgens de Britten reeds lang overschreden zijn. De Britten vitten hier des te meer op omdat zij slechts over een kwotum van 860 ton beschikken. Dit komt door het feit, dat in de referentie jaren waarop men zich heeft beroepen, begin zeventiger-jaren, om de onderscheidelijke kwota vast te leggen, de Britten eerder schaars op de tongen visten. Naar we vernamen zouden de E.E.G.-Inspecteurs zich in het bijzonder bezig houden met de eventuele overbevising aan tong door de Nederlanders. Een verwittigd man is er twee waard. De Britten zouden ook weet hebben over een „grijze afzet” in de Nederlandse afslagen van Noordzeetong.

■ In Edinburg in Groot-Brittannië heeft men verleden week besloten tot het optrekken van de individuele kwota per schip voor schelvis, kabeljauw, wijting en koolvis. Deze laatste soort buiten de gebieden waar onlangs een vangst-stop uitgevaardigd werd. In Groot-Brittannië verdeelt men de algemene te vangen kwota in afzonderlijke kwota per vaartuigen en/of per man, dit in een stelsel van vergunningen. Wanneer men verondersteld dat het algemeen kwotum in de voorzien vangsttijd niet uitgeput zal worden, verhoogt men de individuele kwota per vaartuig. Vaak ook omgekeerd.

■ Met het voorstel door de Londense gemeenteraad naar voor gebracht waarbij de vrachtwagens en lorries over de 16 ton tijdens de nacht en in de week-ends niet meer tot Londen zouden toegelaten worden zou de visserij gevoelig getroffen worden. Vooral de bevoorrading van de supergrote vismarkt in het Londense Billingsgate. De Britse minister voor Landbouw en Voeding waartoe ook de visserij behoort, namelijk *Michael Jopling* heeft dan ook om openbaar onderzoek gevraagd vooraleer het voorstel definitief behandeld word in de Londense Raad. Minister *Jopling* wenst de voedingsnijverheid van dit verbod ontheven te zien. Zo dit voorstel zou bekrachtigd worden zou dit kunnen leiden tot de sluiting van het merendeel der markten.

■ De kapitein van een Ierse ferryboot, die een lijn verzorgt op Engeland, heeft moeten omke-

ren vanwege de heibel veroorzaakt door jonge supporters van de voetbalclub Everton die in Dublin 0-0 gespeeld had tegen de plaatselijke club. Nog maar pas in zee, begonnen zij aan boord alles stuk te slaan. Het schorremorie werd aan wal gezet, door de politie ondervraagd en dan, na tussenkomst van de Britse ambassadeur en de leiders van de club Everton, op een andere boot ingescheept, waar ze ook één en ander, maar minder opvallend vernietigden. Hadden wij iets te zeggen gehad in de overzetsdienst, dan kwam er zeker geen enkel meer aan boord en konden ze hun plan trekken. 't Wordt tijd dat aan al die vandelstreken een einde gesteld wordt.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

## NIEUW en ENIG IN BELGIE

Alleen bij de Generale Bankmaatschappij

### Een nieuwe service „DE FAMILIALE ZEKERHEID VOOR ZELFSTANDIGEN“

U, zelfstandige, voor een kleine premie  
bekomt U een grote zekerheid.

Voor een jaarlijkse premie van maar 1.400,- F.  
is de toekomst van Uw gezin voor 2 jaar  
verzekerd.

Vanaf heden kunt U dit verzekeringskontraat  
afsluiten bij Uw „G“-bankkantoor. Aarzel niet  
hierop in te schrijven.

Generale Bankmaatschappij



Mijn Partner

## „VAN MANNEN EN DE ZEE“

door Marcel Poppe  
(tweede druk)

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

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

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

## BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983 of 1984.  
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 132 fr. (België)  
Verzendingskosten 160 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.  
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 132 fr.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1984 - 35 fr.
4. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.  
Verschillende soorten zeevis.  
Schaal- en weekdieren.  
Sportvissen.  
Zoetwatervissen.  
Prijs 500 fr. + 95 fr. verzendingskosten.  
Visgronden.  
Prijs 350 fr. + 95 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee“ door Ere-burgemeester Pierre Vandam-  
me.  
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 32 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.  
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 18 fr. verzendingskosten.
7. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
8. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Wat IJslandvaarders vertelden door Willem Lanzsweert.  
Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW + 18 fr. verzendingskosten.
10. Met de Mercator naar de Stille Zuidzee, door A. De Bock.  
Prijs 330 fr. + 20 fr. BTW + 25 fr. verzendingskosten (België).  
Prijs 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten (Nederland).

# EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE  
☎ 32.00.07

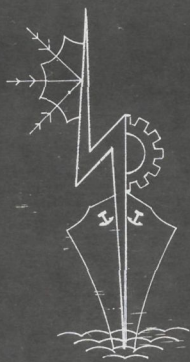
het koudste  
het best bewerkbaar



*Neem de magnesium  
daar waar hij is*

Natuurlijk gashoudend mineraal water,  
één der rijkste aan magnesium

# 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*

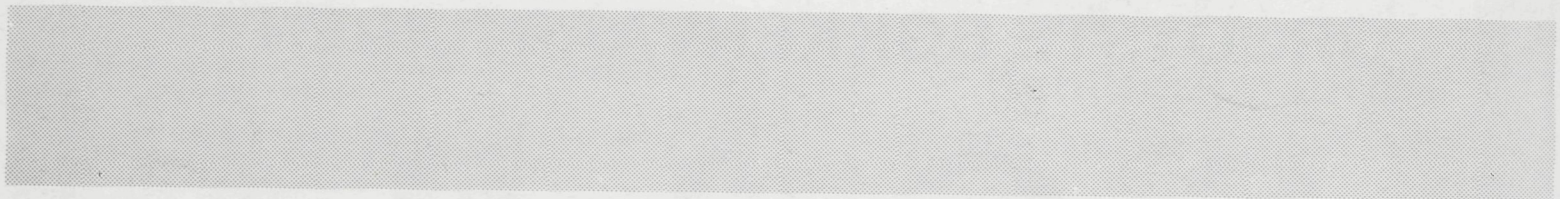
OOK VOOR HERMOTORISATIE  
EN HERSTELLING

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

Calvijnse



# 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.

