HET VISSERIJBLAD



54e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 8 MEI 1987 – NR. 19



TYPE C: Zeevissen.
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.
De grootte staat eveneens aangeduid.



TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijns, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.
De grootte staat eveneens aangeduid.

Die vismappen zijn verkrijgbaar voor de prijs van 500 fr. 't stuk + 110 fr. verzendingskosten ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust", Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ✆ (059) 32 11 13



TYPE I: garnalen.
56 soorten garnalen van de hele wereld.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.
De grootte is eveneens aangeduid.



TYPE L: krabben en kreeften.
51 soorten krabben en kreeften met aanduiding van de grootte.
De namen staan in het Latijns, het Duits, het Deens, het Frans, het Engels, het Italiaans, het IJslands, het Japans, het Noors, het Nederlands, het Portugees, het Zweeds, het Fins en het Spaans.

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

het visserijblad

Vrijdag 8 mei 1987 – Nr. 19

Nederlandse hooligans: ARM4 - ARM14 - ARM22

Nu de tong weer op onze kust zit om er te paaien, zijn de Hollandse reuzenkotters er als de gieren bij om onze kustzone te plunderen. De bescherming van de visstapel, de toekomst van de Noordzeetong, het belang van de Belgische kustvisserij of de Europese reglementering, het kan hen allemaal geen sikkepit schelen. Overtreding van de EG-verordening? De Nederlanders respecteren noch TAC's noch kwota's. Wat zouden zij zich dan aan een voor de kustvisserij voorbehouden twaalfmijlszone storen.

De brutale en uitdagende manier waarop die Nederlandse kotters zich gedragen t.o.v. hun collega's vissers, t.o.v. de kleine kustvissers of t.o.v. de controlerende overheid, maakt hen **erger dan zeeschuimers of piraten. 't Zijn werkelijk onbehouwen hooligans die niet alleen de wet aan hun gangsterslaarzen lappen, maar bovendien het materiaal van hun bedrijfsgenoten vernielen en de officiële Belgische visserijwacht uitdagen, tarten en brutaliseren.**

DE FEITEN:

Dinsdag 28 april dinsdagmorgen

Na een hulpoproep van de «EX MERA GRATIA» WR (Wieringen) 210, een Nederlandse staande nettenvisser, die zijn netten binnen de 12-mijlszone had uitgezet, maar die door zes grote Nederlandse boomkorvaartuigen werden stukgevaren (schade ± 30.000 gulden), werden deze schepen opgespoord door het visserijwachtschip de Turnhout. Op de radar werden ze gevonden in een positie binnen de 12-mijlszone (nabij de S.W. Akkaert-boei). Wanneer de Turnhout ze in zicht kreeg, bevonden ze zich aan de rand van de 12-mijlszone. Er werd er naartoe gevaren, maar deze vaartuigen haalden hun netten op en vluchtten in verspreide orde noordwaarts weg aan een snelheid van 14-15 knopen. Slechts één vaartuig kon dicht genoeg benaderd worden en geïdentificeerd worden, nl. de ARM (Arnemuiden) 4 «JOZINA» **(2.400 PK-BRT 348,57).** Oproepen via de radio werden niet beantwoord. De achtervolging werd na 1u.30 stopgezet ver buiten de 12-mijlszone.

dinsdagavond-nacht

Om 22u.30 werd de ARM14 «Grietje GEERTRUIDA» **(3.000 PK - BRT 405,86)** door de Turnhout betrapt op het vissen binnen de 12-mijlszone (± 2 mijl binnen de 12-mijlszone aan de Akkaert-bank). Oproepen via de radio bleven onbeantwoord en de ARM14 zette ijlings de vlucht in tesamen met 2 andere grote niet geïdentificeerde boomkorvaartuigen. Er werd door het visserijwachtschip konstant dicht bij de ARM14 gevaren gedurende de vlucht (± 100 m.). Geen enkele oproep via de radio werd beantwoord en toen later overgegaan werd op lichtsignalen, was er ook geen reactie. De achtervolging werd stopgezet om 00u.30, ongeveer 15 mijl buiten de 12-mijlszone.

Woensdag 29 april

Om 15u.15 werd de ARM22 «KLAAS ADRIANA» **(2.400 PK - BRT 347,31)** op 1,5 mijl binnen de 12-mijlszone door de Turnhout gezien, waar het aan het vissen was. Toen het visserijwachtschip daar aankwam, haalde de ARM22 zijn netten in en vluchtte noordwaarts. Ook deze keer gebeurde de achtervolging vanop een korte afstand en een tijd werd er evenwijdig met de ARM22 gevaren (op ± 100 m.). De ARM22 beantwoordde de radio-oproepen niet als geluidssignalen. Nadien werden er lichtkogels afgeschoten (wit en groen) boven en voor het schip. Hierop reageerde de ARM22 niet. **De bemanning stond naar het visserijwachtschip te kijken, te zwaaien, obscene gebaren te maken en vuisten te ballen. Na herhaalde waarschuwingen werd er met scherp voor de boeg in het water geschoten: geen reactie echter van de ARM22. Op een bepaald ogenblik veranderde de ARM22 snel van koers en moest de Turnhout het roer omgooien om een aanvaring te vermijden!** De achtervolging duurde tot 17u.25 tot aan de Noordhinder.

COMMENTAAR:

Wanneer je als beschaafd burger dit ooggetuigenverslag leest, dan stolt je bloed in je aders om zoveel Hollandse arrogantie en onbeschoftheid; wanneer je als visser of reder dit leest, dan ben je woedend om zoveel onrecht; wanneer je dit als kustvisser leest, dan ben je razend om zoveel onmacht.

Vooral de ongekende brutaliteit van de zeegangster, de ARM14 is provocerend voor ons, Belgen. Met een koerswijziging het visserijwachtschip bedreigen is een misdaad, en moet voorbeeldig gestraft worden.

Men kan de koelbloedigheid en de hardnekkigheid waarmee de zeemacht haar ondankbare taak tracht te vervullen, bewonderen, maar zich toch afvragen of ze in zo'n situaties niet té veel gentlemen blijven.



De M.474 «Turnhout», een MSI van onze Belgische zeemacht die op het ogenblik van de feiten de visserijwacht aan het uitoefenen was.

een voorsprong in kwaliteit en techniek



VAN VOORDEN GIETERIJ
Gietwerken.

HODI
Straalbuizen.

PROMAC
Waterbehandeling
Koudetechniek
Manoeuvreerinstallaties
Verstelbare schroeven

VAN VOORDEN
Scheepsschroeven.

VAN VOORDEN REPARATIE
Schroefreparaties

VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN/HODI: POSTBUS 67, 5300 AB ZALTBOMMEL
TEL. 04180 - 12654* TELEX 50140
TELEFAX 04180 - 12400

PROMAC: POSTBUS 22, 5300 AA ZALTBOMMEL
TEL. 04180 - 13855* TELEX 50110
TELEFAX 04180 - 12400

REDERS,

ZOWEL EENMANSBEDRIJVEN
ALS VENNOOTSCHAPPEN

VOOR AL UW BOEKHOUDINGEN

- FISKALE AANGIFTEN
- LOONBEREKENINGEN
- VERZEKERINGEN
- LENINGEN & BELEGGINGEN
- STICHTINGEN VENNOOTSCHAPPEN
- SUCCESSIES, ENZ.

Wendt U tot

ZAKENBUREEL
Arthur COENE p.v.b.a.

KAREL JANSSENSLAAN 41, 8400 OOSTENDE
Tel. (059) 70 56 73 of 70 78 28

MEER DAN 40 JAAR ERVARING IN DE ZEEVISSERIJ
Bezoek ten huize op aanvraag!

OM U NOG BETER TE DIENEN: BIJKANTOOR:
H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – Tel. 32 13 12
Openingsuren: Ma. t/m vr. 8.15 u. - 12.15 u.

(vervolg van blz. 1)

Maar het gedrag van die Nederlandse zeerovers bewijst dat ze weten dat die brave buren, die lamme goedzakken, als puntje bij paaltje komt, het gezond verstand laten zegevieren, in tegenstelling met onze noorderburen, afkeer hebben van gewelddadig optreden.

Hebben de Franse, Ierse, Duitse of Engelse zeemacht dan zoveel minder gezond verstand, want die laten niet ongestraft met hun voeten spelen. Die worden dan ook door alle vissers gevreesd en... gerespecteerd.

Onze controle moet zich dan ook doen gelden. De wilde verhalen die in Nederland op de kaai worden verteld over de onnozelheid van die domme Belgische zeemacht, moedigd elke Nederlandse visser aan om de bevelen van de Belgische visserijwacht in de wind te slaan. **Dat kan en dat mag niet!** Men zou er moeten op los schieten zoals de Fransen dit onlangs met een Spaans vaartuig gedaan hebben. Zo zullen dat soort zeeschuimers misschien leren dat de wetten er zijn om gerespecteerd te worden en niet om er zo maar op los te gaan en zelfs het tuig van hun eigen medemensen zomaar te doorvaren en dan de vlucht te nemen. Het zou eens met hen moeten gebeuren!?

De verantwoordelijke overheid moet de bevelhebber van het visserijwachtschip niet alleen de toelating geven desnoods tot het uiterste te gaan, **ze moet hem dit bevelen.** We kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat de oorzaak van de Belgische lankmoedigheid wat met het paraplusysteem te maken heeft: de bevelhebber van het visserijwachtschip heeft geen voldoende dekking van hogerhand!

En nu?

Het proces-verbaal dat de Belgische visserijwacht aan de Nederlandse overheid zal overmaken, zal naar aloude gewoonte wel om één of andere reden in de scheurmand verdwijnen. Niet alleen de Nederlandse vissers zijn chauvinist, **ook de Nederlandse overheid is even chauvinist en dekt het banditisme van haar vissers.** Ze spannen wel samen, maar dan ook steeds aan de verkeerde kant van de wet.

Maar de zeeroverspraktijken van de Hollandse vloot in alle zeeën maakt dat ze **door alle partnerlanden wordt misprezen en gewantrouwd.** Wat Minister Braks ook doet om het gekreukte blazoen van zijn visserij wat op te blinken, de realiteit op zee heeft een heel ander gezicht. **Dat brutaal gedrag van vele Nederlandse kotters keert zich tegen de Nederlandse visserij in haar geheel.** Zo willen de Duitsers niet van uitwisseling van kabeljauw met Nederland weten als ze geen garantie krijgen dat die vis zeker niet naar de boomkorvaartuigen gaat. Ze zijn gebeten omdat Nederlandse kotters moedwillig Duitse vaartuigen hebben aangevaren.

De zwaarste straf voor de Nederlandse visserij is dat ze de zwarte piet, de zondebok van Europa blijft en dat hun Minister in de Europese Raad steeds geïsoleerd blijft. Elk verzoek van zijn kant wordt met het grootste wantrouwen aanhoord en op veel goodwill van zijn collega's moet hij niet rekenen.

Europese controleur: toeschouwer!

Een tegenslag voor de Nederlandse visserij in het algemeen en voor de ARM4 - ARM14 en ARM22 in het bijzonder was echter wel dat op de Turnhout toevallig twee Europese controleurs de zee-oorlog hebben meegemaakt. Hun rapport bij de Commissie zal zeker niet van de poes zijn en de houding van de Commissie t.o.v. de Nederlandse vissersvloot zal nog verstrakken.

Op het ogenblik dat wij die lijnen schrijven, vernemen we dat weer Nederlandse reuzentreilers gemeld zijn binnen de kustzone en dat het visserijwachtschip uitvaart om ze... te verjagen! Het kat en muisspel gaat dus verder tot binnen enkele weken de tong verdwenen is. De Nederlandse zeerovers verdwijnen dan ook weer voor een jaar en laten onze kustzone als een woestenij achter voor onze kustvisserij. Merci!

Wanneer gaat men nu eindelijk eens onze Zeemacht voldoende middelen geven om die roverij stil te leggen? Moeten onze vissers jaarlijks toekijken hoe die Nederlandse schurken onze vis van onder onze neus komen wegvissen? Hoelang zal het nog duren voordat men in Brussel begrijpt dat onze vissers moeten beschermd worden door een efficiënt visserijwachtschip, waar «speed» en bewapening in zit.

Of moet men misschien wachten tot er o.a. geen tong meer zit om dan pas aan de alarmbel te gaan trekken zoals dit al vaker gebeurd is voor andere dingen.

Waar staat men uiteindelijk als de overheid het niet nodig acht het voor ons zo broodnodig visserijwachtschip eindelijk te laten bouwen, omdat er **zogezegde** andere dingen momenteel belangrijker zijn.

Waar gaat men naartoe als de overheid zijn eigen volk niet steunt?

M.V.

JOHN BAUWENS: OPENDEURDAG 16 MEI 1987

Een onvergetelijke dag in het verschiet! Naar jaarlijkse gewoonte tovert de Stedelijke Visserijschool weer een pracht weekend uit de hoed. Er is voor iedereen wat en wat bij iedereen zal opvallen is de puike afwerking van het programma en de inzet van lerarenkorps en medewerkers. Om 10 u. draaien alle deuren open. Deze opening wordt gevolgd door een bloemenhulde ter ere van de op zee omgekomen leden van de oud-leerlingenbond.

Als de lentezon ons een schijn van kans geeft, houden we het aperitiefconcert vanaf 11 u. op ons gezellig buitenterras. Dit muzikaal intermezzo zal gevolgd worden omstreeks 12.30 u. door het culinair feestmaal dat, hoe kon het anders, volledig in het teken van de zee staat!

We beginnen het savoureren met een carrousel van koude vissnacks gevolgd door een geurige Oostendse vissoep, geroosterde scampi's (of als je dat niet lust: een grote vleesspies met blanke rijst en Italiaanse tomatensaus). Brood, drankjes en dessert het hoort er allemaal bij! Er is echter wel een nadeel. Plaatsen zijn absoluut beperkt tot één honderdtal en moeten vanaf 27 april op ons secretariaat (059/70.40.19) besproken worden. Deelnemen aan deze copieuze maaltijd kost iedereen 450 fr. (een consumptie inbegrepen). Vis dus niet achter het net. Na het eten, bij wijze van pousse cafe: de podiumshow die volledig muzikaal wordt opgevat. We stellen u een jazz en blues namiddag voor. Om 14 u. spelen voor ons The Broadway Jazz Gang en nadien is Dark Rose aan de beurt. Haat u goeie muziek dan verlaat u op een drafje de zaal en bezoekt u de doorlopende tentoonstellingen of sta je even stil bij de vele videofilms omtrent de visserij. Bent u de kleintjes kwijtgeraakt dan vind je die vast en zeker op onze Vlaamse kermis of smullend bij de barbecue. Is mevrouw zoek dan gissen we dat u haar zeker ziet aan de kunststand waar een 3 kleurenzeefdruk van de kunstenaar W. Bosschem te koop wordt aangeboden.

De opendeurdag van de John Bauwens zal ook dit jaar verrassen!

SCHRIFTELIJKE VRAAG Nr. 1431/86 van de heer Hugh McMahon (S—GB) aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen.

(18 september 1986)

(87/C 100/20)

Betreft: Scheepsbouw

Is de Commissie niet van oordeel dat haar werkzaamheden op het gebied van de scheepvaart en de scheepsbouw worden belemmerd door het feit dat zij niet over eigen statistieken terzake beschikt en is zij tevreden met de haar thans verschafte statistische gegevens over de situatie van de scheepvaart en de scheepsbouw in de wereld?

Antwoord van de heer Pfeiffer namens de Commissie

(10 november 1986)

Met het oog op het te voeren beleid zijn de volgende scheepvaartstatistieken van de Commissie van bijzonder belang: wereldvloot (grootte, type, ouderdom, vlag, enz.), vloten van de Lid-Staten (samenstelling, bezettingsgraad, bemanning, bijdrage tot de betalingsbalans), vlagaandelen in het zeevervoer van en naar de Europese Gemeenschap en in de wilde vaart, activiteiten van reders uit niet-EG-landen (oneerlijke concurrentie, enz.).

Zij acht de statistische gegevens van Lloyds Register of Shipping over de wereldvloot bevredigend, maar heeft reeds in het document „Op weg naar een gemeenschappelijk vervoerbeleid: vervoer over zee" (1) de aandacht gevestigd op het feit dat op een aantal andere gebieden de statistische informatie zeer ontoereikend is.

Zij heeft in het kader van de vereenvoudiging van de internationale handelsprocedures meegewerkt aan de ontwikkeling van codes voor de verschillende takken van vervoer (2). Reeds zijn communautaire codes met desbetreffende toepassingsregels vastgesteld voor douaneaangiften en statistieken van de buitenlandse handel (3). Met ingang van 1 januari 1988 zullen communautaire statistieken van het EG-vervoer, met inbegrip van het zeevervoer (mede naar nationaliteit van de vervoerder) worden opgesteld, zoals werd medegedeeld aan de VN (4).

De Commissie is voor bepaalde statistieken die op een wereldomvattende grondslag moeten worden opgesteld afhankelijk van andere instellingen, bijvoorbeeld de UNCTAD (analyse van de voordelen van het gebruik van een vlag) en de UNSO (Statistieken van de goederenhandel over zee, studie van het zeevervoer). Voor de toekomst is de financiering van deze studies echter onzeker.

De Commissie tracht de statistieken betreffende de lijnvaart op de verschillende handelsroutes te verbeteren. In samenwerking met de belangrijkste havens van de Gemeenschap wordt voorts een studie verricht betreffende de dringend noodzakelijke verbetering van de statistieken van de EG-havens, welke een belangrijke bron voor de scheepvaartstatistieken vormen, in het bijzonder ten aanzien van het containervervoer.

De Commissie is zich derhalve terdege bewust van het feit dat op verschillende gebieden van beleid (bij voorbeeld het sociale beleid en het concurrentiebeleid) de noodzakelijke scheepvaartstatistieken (van de Lid-Staten, de Europese Gemeenschap en andere internationale lichamen) nog niet op een hechte, continue basis berusten.

Statistische gegevens betreffende de scheepsbouw (NACE 361) worden verzameld in het kader van de gecoördineerde jaarlijkse enquêtes inzake de industriële bedrijvigheid die door de Lid-Staten worden uitgevoerd (5). De betrokken informatie omvat de gehele reeks van economische variabelen maar wordt aan de Commissie toegezonden met een vertraging die nog te lang is (voor sommige Lid-Staten tot vier jaar).

De gegevens van de maandelijkse conjunctuurstatistiek die worden verzameld krachtens de Richtlijn 211/72/EEG van de Raad van 30 mei 1972 (6) komen zeer snel beschikbaar maar in deze statistiek wordt de scheepsbouw niet onderscheiden van de produktie van andere vervoermiddelen (uitgezonderd motorrijtuigen).

Voorts heeft het Gemeenschappelijk Centrum voor Onderzoek van de Commissie in het kader van het sectoriële beleid voor de scheepsbouw een databank samengesteld inzake de produktie en de ordervoorraad van de scheepsbouwindustrieën in de wereld. De statistische gegevens voor deze databank onder contract verkregen uit een particuliere bron.

---

(1) Doc. COM(85) 90 def. van 15 maart 1985.

(2) UN/ECE/FAL Recommendation nr. 19 — Working Party on Facilitation of International Trade Procedures, Genève, maart 1981.

(3) PB nr. L 263 van 15.9.1986, blz. 74, Verordening (EEG) nr. 2793/86 van de Commissie.

(4) UN/ECE document TRADE/Working Party 4 on Facilitation of International Trade Procedures/R. 451, 13 augustus 1986.

(5) PB nr. L 133 van 10.6.1972, blz. 57, Richtlijn 221/72/EEG van de Raad van 6 juni 1972.

(6) PB nr. L 128 van 3.6.1972, blz. 28.

KUNSTTENTOONSTELLING EN VOORDRACHT

Op vrijdag 15 mei om 19 u. gaat in de Stedelijke Visserijschool, Mercatorlaan 15, een tentoonstelling door, waarin 3 kunstschilders hun nieuwste werken uit de doeken doen. De deelnemende artiesten aan „Kunst omtrent de zee" G. De Bleecker, C. Estrade en D. Smits zullen ingeleid worden door de kunstcriticus H. Brutin, o.a. kunstmedewerker aan de BRT.

Na deze interessante vernissage, omstreeks 20.30 u., krijgen de aanwezigen nog geen afscheidslied, maar wel een geschiedkundige voordracht vanwege dhr. Jef Klausing te horen. Deze uiteenzetting heeft als onderwerp: De Vissersopstand. Deze twee activiteiten zijn de inleidende manifestaties voor de opendeurdag van zaterdag 16 mei.

In het Heemmuseum DE PLATE (Feest- en Cultuurpaleis 1ste verdiep) loopt van 1 april tot 30 juni 1987 een thematentoonstelling onder het motto: HERKENT U ZE NOG - KLASFOTOS - OOSTENDSE SCHOLEN Schooljaar 1962-63.

1962-1987 zijn 25 jaar, een tijdspanne die men een generatie pleegt te noemen. Gerekent vanaf het eerste kleuterklasje tot het laatste jaar humaniora groepeert deze fotoreeks een deel van de Oostendse bevolking die op dit ogenblik tussen de 28 en 43 jaar oud is.

De meesten onder hen hebben hun jeugd reeds afgeschreven, hebben hun eigen gemeenschap opgebouwd en zijn het in het dagelijkse leven aan het waar maken.

Het is een boeiende ervaring bij het zicht van een oude klasfoto te gaan mijmeren over „25 jaar geleden"! Massa's herinneringen die losweken, vragen die zich stellen, vergeten schoolvrienden die plots weer voor je staan.

Met een zestigtal foto's hebben we uiteraard de pretentie niet de volledige Oostendse bevolking van voor 25 jaar in de kijker te brengen maar het is toch een ruime keuze en voor elk wat wils. DE PLATE kende of kreeg niet al de namen van de personen die op deze fotoreeks voorkwamen. Wij rekenen echter op de medewerking van het Oostendse publiek om de lijsten te vervolledigen. Bij elke foto hangt een naamlijst die u in de gelegenheid stelt aan te vullen of te verbeteren waar u het nodig acht.

Het Heemmuseum DE PLATE is elke zaterdag toegankelijk van 10 tot 12 u. en van 15 tot 17 u. Gedurende de Paas- en Pinkstervakanties is het dagelijks open op dezelfde uren. Toegangsprijs 30 fr. Kinderen, drieplussers, houders van een Cultureei paspoort en groepen betalen 15 fr. De Oostendse scholen van stedelijk, rijks en vrij onderwijs hebben, in klasverband en op aanvraag, gratis toegang.

Buiten deze thematentoonstelling biedt dit rijk gestoffeerd museum heel wat dat typisch en representatief is voor het Oostendse PATRIMONIUM VAN GISTEREN. Gered, verzameld, bijgehouden, gecatalogeerd wordt het als het ware gekoesterd en is het aantrekkelijk, tegelijkertijd verantwoord voorgesteld voor een zo ruim mogelijk publiek.

Z.14 „BRANDON STAR" / M/S "CARLO M."

Op 14 juni 1986 zette de Z.14 de terugreis in van het visvak 2112 naar haar thuishaven Zeebrugge.

Omstreeks 19 uur, terwijl de Z.14 een koers stuurde om in het verkeersscheidingsstelsel van de Casquets te geraken, nam schipper Devos een vaartuig waar op een afstand van ongeveer 6 mijl, 2 streken over stuurboord.

De masten van dit vaartuig lagen in één lijn, zodat zijn koerslijn praktisch recht op dat van de Z.14 gericht was.

Toen beide vaartuigen elkaar tot op ongeveer 1,5 mijl genaderd waren, gaf schipper Devos 1 streek naar stuurboord. Genaderd tot op ongeveer 500 meter gaf hij nogmaals 1 streek stuurboord.

Net voor de aanvaring gaf de schipper nog hard stuurboord roer, maar kon de aanvaring niet meer vermijden.

De „CARLO M." raakte de bakboordbok van de Z.14 waardoor deze geplooid en op de rug werd geslagen.

Na de aanvaring stopte de „CARLO M.", een onder Liberaanse vlag varende bulkcarrier van 19.557 ton, om bijstand te verlenen. Omdat de schade aan de Z.14 zich enkel boven de waterlijn situeerde werd er geen bijstand gevraagd en is het vaartuig op 15 juni '86 veilig de haven van Zeebrugge binnengevaren.

Ondanks de pogingen van de zeevaartpolitie werd het Openbaar Ministerie niet in het bezit gesteld van een verklaring van de gezagvoerder van de „CARLO M.". Bijgevolg kan men zich enkel beroepen op de verklaringen van schipper Devos.

Uit deze verklaringen blijkt dat de „CARLO M." aan bakboord van de Z.14 werd gezien en dat deze laatste dus koers en vaart diende te behouden.

De reglementen terzake voorzien echter ook dat wanneer blijkt dat het uitwijkplichtige schip geen maatregelen neemt om de aanvaring te vermijden, het „stand-on" schip zelf maatregelen mag nemen om die aanvaring te vermijden.

De maatregelen genomen door schipper Devos waren echter onvoldoende duidelijk, omdat hij met een tussenpoos van verscheidene minuten twee keer een streek naar stuurboord uitweek, wat vanop het andere vaartuig moeilijk kon opgemerkt worden. Bovendien had de schipper bij deze maneuvers twee keer een korte stoot moeten geven. Schipper Devos had ook de vaart van zijn schip kunnen minderen of zelfs gestopt hebben toen hij vaststelde dat de „CARLO" geen ontwijkmaneuver uitvoerde.

De Raad acht het bewezen dat de aanvaring veroorzaakt werd door de schuld van de „CARLO M.", omdat deze niet op reglementaire wijze uitweek.

Niettemin werden in hoofde van schipper Devos overtredingen begaan tegen voorschriften van het Internationaal Aanvarings Reglement, waarvoor hij met een waarschuwing bestraft wordt.

Z.126 „ORION"

De feiten dateren van september 1985. Bij het korren aan boord van de Z.126 werd schipper-reder Erik Deschrijver uit Heist dronken en slapend op de brug aangetroffen. Op hetzelfde ogenblik is er niemand die daarover struikelt.

Drie maanden later echter legt schipper Ronny Snauwaert, toen varende op de Z.126 bij de Waterschout klacht neer voor dergelijke feiten en voor het stuurloos laten lopen van een vaartuig in een gebied met vele wrakken. Er worden getuigenissen aangehaald van mensen die zich laten afmonsteren uit schrik nog met dat schip en die reder te varen.

Ook zijn er drie schippers die kunnen getuigen dat betrokkene aan de VHF wartaal uitsloeg.

Volgens de verdediger van meneer Deschrijver berusten deze verklaringen op wraakgevoelens, omdat hij schipper Snauwaert had doorgestuurd. Verder argumenteert de raadsman dat getuige de aangehaalde feiten niet persoonlijk heeft beleefd, maar van horen zeggen. Ronny Snauwaert zou zijn doorgestuurd door reder Deschrijver omdat hij met Kerstmis de haven was binnengelopen zonder toestemming van de reder. Als reden hiervoor geeft schipper Snauwaert echter het stormweder van die dag op.

Gevraagd naar de reden van het vele op- en afmonsteren aan boord van de O.126 haalt hij slechts de schouders op. Zijn zwijgen is echter veelbetekenend!

De zaak wordt voor onbepaalde tijd uitgesteld teneinde andere getuigenissen te aanhoren.

Z.53 „VAN EYCK"/„KEREON"

Op 21 april 1986 om 15.15 u. bevond de Z.53 zich temidden van hevige buien. Het zicht was slechts één à twee mijl en er stond een SW-wind kracht 6.

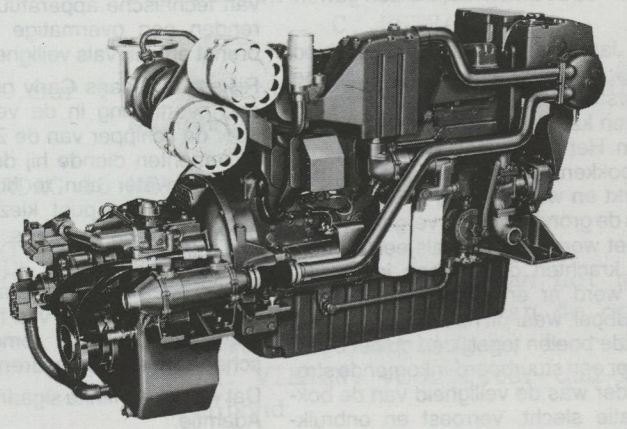
Reeds eerder werd vastgesteld dat de radar niet optimaal funktioneerde en verscheidene

Scheepsmotoren «op maat»

Volvo Penta beschikt over een volledig gamma scheeps- en industriële motoren waarvan het vermogen schommelt tussen 9 en 416 pk.

Die motoren kunnen onderverdeeld worden in:
- scheepsmotoren voor handelsdoeleinden
- hulpscheepsmotoren
- scheepsmotoren voor plezierboten
- industriële motoren (stroomaggregaten, pompen, laad- en losmachines, enz.)

Bij de konstruktie wordt ervoor gezorgd dat ze beantwoorden aan de strenge eisen inzake brandstofverbruik, bedrijfsduur en prestaties. Het belang van de dienst na verkoop, een internationale organizatie in meer dan 130 landen, een grote waaier wisselstukken en scherp konkurrerende prijzen, dat zijn stuk voor stuk elementen waardoor ook u zonder twijfel heel wat kan besparen.



Scheepsmotor Volvo Penta TAMD 121C, bestemd voor klassifikatie, 306 kW (416 pk), 6 cilinders in lijn met direkte injektie, turbokompressor en aftercooler.

VOLVO PENTA

VOLVO PENTA BELGIUM Weiveldlaan 37-G – B-1930 ZAVENTEM
Tel.: 02/721.20.62 – Telex: 65.249 volvbm b

(vervolg van blz. 5)

malen hadden technici eraan gewerkt, zonder resultaat. (pas na de aanvaring bleek dat er o.m. een verkeerde beeldbuis geplaatst was!)

Plotseling bemerkt schipper Daniël Uytterwulle een vaartuig op 1 mijl afstand dat recht op hen afstevent. Hij geeft 5 korte stoten doch deze brengen geen reaktie teweeg bij het aanvarende vaartuig. Opnieuw wordt een korte stoot gegeven en verlegt schipper Uytterwulle zijn koers met 15 ° naar stuurboord. Doch alles ging zo snel in zijn werk dat de aanvaring niet meer te vermijden was. In positie 21°56'38" N en 05°43'50"W wordt de bakboordsteven van de Z.53 geraakt waarbij de bok op het stuurhuis valt.

Hierop behoudt het schip, de Franse hektreiler „Kereon" zijn koers en snelheid, hetgeen doet vermoeden dat er op het ogenblik van de aanvaring niemand op de brug was.

Schipper Uytterwulle meent dat de snelheid van de „Kereon" te hoog was naar de zichtbaarheid van het moment.

De Franse rederij heeft ondertussen haar aansprakelijkheid voor de aanvaring erkend en de schade is ondertussen ook al geregeld.

Daarmee lijkt de kous af en de zaak wordt uitgesteld voor advies.

O225 „NORMAN-KIM"

Na vijf maal te zijn gedagvaard verscheen ook vandaag schipper François Daems niet voor de Raad. Hem wordt „gevaarlijke navigatie" ten laste gelegd. In de nacht van 6 juni 1985 werd hij zigzaggend opgemerkt in het vaarwater „Scheur". De zig-zag werd veroorzaakt door een gebrek aan navigatie; er was immers niemand op de brug van de O.225, daar F. Daems regelmatig de temperatuur van de motor ging gaan nakijken.

Rijkskommissaris Carly vordert bij verstek 10 dagen schorsing!

Een tweede vordering van Rijkskommissaris Carly betreft de dramatische zaak van het vergaan van de Z.589 „ESPERANZA", waarbij de 27-jarige Walter Verbeke – motorist – het leven verloor.

Alles begon op 20 april 1985 toen de Z.509 een oproep om bijstand uitzond. De vislier was stuk en de boel kon niet worden gewonden.

Schipper Jan Messure van de Z.589 biedt onmiddelijk zijn hulp aan. Hij legt zich met zijn achtersteven tegen de voorsteven van de Z.509 en kabel wordt overgegeven voor het winden. Het winden gebeurt echter langs één der bokken, die hierdoor als een hefboom werkt en waardoor de Z.589 zichzelf letterlijk in de grond trekt. Het vergaan van de Z.589 moet worden gezien als een samenloop van krachten die hebben ingewerkt. Eerstens werd er enkel getrokken op de stuurboordboel, waar dit had moeten gebeuren op beide boelen tegelijk en op het ogenblik stond er een stuurboord-inkomende stroming. Verder was de veiligheid van de bokkeninstallatie slecht, verroest en onbruikbaar, gebeurde het vieren te traag en funktioneerde de vislier slecht. Zo kwam binnen enkele sekonden het schip op zijn stuurboordzijde te liggen. De bemanning kon zichzelf redden door overboord te springen, maar voor motorist Verbeke die in de lierkamer was gebleven, kwam alle hulp te laat.

De (enerzijds lovenswaardige) hulp die werd verstrekt door schipper Jan Messure kreeg door het onvakkundig uitvoeren van de hulpmaneuvers een dramatisch karakter.

Rijkskommissaris Carly vordert in zijn pleidooi voor slecht zeemanschap jegens schipper Jan Messure een schorsing van zijn brevet voor een periode van twee maanden!

Uitspraak op de zitting van 13 mei aanstaande.

Z.209 „ADAMTJE" / M/S „NORWAVE"

Op de zitting van 6 mei werd schipper Adam André van de Z.209 verhoord voor twee zaken.

De eerste betrof het hinderen van het passagierschip „NORWAVE" voor de haven van Zeebrugge.

Op een gegeven ogenblik werd de Z.209 „Adamtje" door de stroming gegrepen en dreef af waarbij hij het buitenvarende passagierschip hinderde.

Kapitein Mitchell van de „Norwave" voer op ongeveer tien meter achter de Z.209 toen deze ronddraaide voor zijn schip. Beiden hadden van port-control toestemming gekregen de haven te verlaten, alsook nog twee andere vissersvaartuigen.

Rijkskommissaris Carly oppert dat men evengoed kon west rondgaan i.p.v. schroef te minderen. Verder wil hij de Port-Control van Zeebrugge verhoren op een volgende zitting.

Een tweede zaak die werd gevoerd tegen schipper Adam dateert van 17 januari 1987. Bij het verlaten van de Zeebrugse haven had deze een koers uitgestippeld naar een fiktief punt even beoosten de westelijke strekdam en de automatic pilot aangezet. Hierop is hij de werkzaamheden aan boord gaan „coördineren" waarbij hij het verloop van de koers niet verder volgde.

Even buiten de kop van de oude haven strandde zijn vaartuig nadat het een ZOK-boei had gepasseerd. Schipper Adam wist niet dat er daar een ZOK-boei lag omdat hij de berichten aan zeevarenden niet had gelezen. Omdat port-control had gemeld dat er geen scheepvaart in de buurt was, achtte Adam het veilig genoeg om op aut.-pilot uit te varen. Voorzitter Guffels repliceert hierop dat dit gelijk staat met het spelen van „Russische Roulette". Hij laakt het overdreven gebruik van technische apparatuur die bij de opvarenden een overmatige laksheid teweegbrengt en een vals veiligheidsgevoel.

Rijkskommissaris Carly ontdekt echter nog een overtreding in de verklaring afgelegd door de schipper van de Z.209. Volgens de reglementen diende hij de rechterkant van het vaarwater aan te houden; zodoende moest hij een punt kiezen bewesten de oostelijke dam in plaats van beoosten de westelijke dam.

Hierop geeft schipper Adam toe dat hij inderdaad de rechterkant van het vaarwater niet heeft aangehouden, „omdat er toch geen schepen in de buurt waren".

Dat wordt een flinke sigaar voor Adam en z'n Adamtje.

Z.84 „DE KLAUWAERT" / „FAIRY-SUD" BOEI

Op 22 november 1985 kreeg de Z.84 bij het winden van de boel de Fairy-Sud boei mee naar boven. De boei lag reeds tegen het voorschip en alhoewel volgens de verklaring van Johan Vandaele uit Zeebrugge – ass.-motorist van de Z.84 – er geen gevaar bestond voor schip of bemanning gaf de schipper bevel om de ketting van de boei door te branden; dit in plaats van de boel te kappen. Die boei in de boel krijgt nog een staartje.

O.494 „LUCKY-STAR" – VORDERING!

Rijkskommissaris Carly bracht tot besluit zijn vordering in de zaak van de O.494 „Lucky Star".

De feiten dateren van 13 mei 1986 toen de O.494 uitvoer zonder kapitein aan boord. Schipper Vandevelde bevond zich op het afgesproken tijdstip niet op de kaaimuur en hierop besloot Eugène Daems – medeeigenaar en matroos-motorist aan boord van het scheepje, om met een tweekoppige bemanning het sop te kiezen. Rijkskommissaris Carly vaart geweldig uit tegen dit „folkloristisch vissen" uitgeoefend door „twee boerenzonen en een paardekop". De bemanning bestond immers uit een matroos en een scheepsjongen van 17 jaar, tegen wie er geen vordering loopt.

Tegen Claude Vandevelde wordt er een schorsing gevorderd van 7 dagen wegens inbreuk op z'n arbeidskontrakt. Matroos Daems kan worden bedacht met een schorsing van 15 dagen als de Rijkskommissaris zijn zin krijgt.

M.V.

WEETJES

ALLERLEI

Twee inwoners van Papua, Nieuw-Guinea hebben twee maanden op het zeil van hun vergane schip op zee rondgedobberd, en werden gered door een Japans vissersvaartuig.

Gedurende deze twee maanden leefden ze van rauwe vis en regenwater, maar hadden 70% van hun lichaamsgewicht verloren. Vijf mede-opvarenden stierven tijdens de 2 maanden.

MIET SMET TEGEN AFVALSTOFFENEILAND IN NOORDZEE

Staatssecretaris Miet Smet is tegen een afvalstoffeneiland in de Noordzee. Dit zei ze dinsdag in de kamercommissie voor leefmilieu waar ze door de kamerleden Laridon, Deseyn en Vogels geïnterpelleerd werd.

Volgens Miet Smet zijn er andere oplossingen te vinden.

Men moet er voor zorgen dat het slib niet nog meer gaat vervuilen. Het Staatssecretariaat is trouwens bezig met een studie om een oplossing voor dit probleem te vinden, waarvan de besluiten nog voor de vakantie verwacht worden.

Het Ministerie van Openbare Werken neemt voor 500.000 fr. deel aan deze studie.

Namens minister Olivier van Openbare Werken deelde Miet Smet mee dat er op het kabinet nog geen plannen bestaan voor de aanleg van een afvalstoffeneiland. Men gaat wel na wat de economische haalbaarheid is van dit project.

VERBOD VISSEN DOOR PARTICULIEREN

In Nederland gaat de Rijkspolitie te Water strenger optreden tegen particulieren die op zee al varende vissen.

Meer en meer mensen houden zich daarmee bezig. Volgens de Rijkspolitie te Water is er meer dan één reden om deze manier van vissen te bestraffen, o.a. het feit dat particulieren niet over de vereiste papieren beschikken en zij op een oneerlijke manier beroepsvissers beconcurreren. Tot nog toe is de Rijkspolitie te Water uitsluitend waarschuwend opgetreden.

Kisten vol vis worden op deze illegale manier aan wal gebracht en vinden hun weg naar viswinkels, dus wordt deze vangst absoluut niet meer beoefend voor eigen gebruik.

Het al varende vissen op zee is voor particulieren verboden, en in de eerste plaats is het verboden garnalen te vissen. Daarvoor verleent de Directeur van de Dienst Visserijen speciale vergunningen.

Het gaat hem eveneens om vissoorten die aan vangstbeperking onderworpen zijn, zoals kabeljauw, tong, schol en makreel. Dàt gaan de beroepsvissers dan echter bij de buren wegvissen!

Ook van vissoorten die niet onderworpen zijn aan de vangstbeperking zoals paling, schar en bot mogen niet gevist worden, en zeker niet met de bedoeling de vangst te verkopen. In vele havens in Nederland liggen kleine scheepjes die daarvoor uitgerust zijn.

Ze zijn niet alleen voorzien van vistuig, maar eveneens van moderne navigatie- en communicatie-apparatuur.

De enige manier van vissen in zee door particulieren die niet strafbaar is, is het vissen met een hengel. Die mensen laten ze dan ook met rust, maar wanneer men aan boord natte netten vindt met vers zeewier of zeesterren is het niet moeilijk te raden dat het wel degelijk gaat om illegaal vissen.

De Rijkspolitie te Water heeft onlangs een waarschuwing uitgedeeld aan een particuliere garnalenvisser die aan boord een sorteermachine en een kookketel had staan. Komen ze die opnieuw tegen, dan krijgen ze een proces verbaal.

Nota van de redactie.

Nu zijn wij benieuwd te weten in hoeverre men in Nederland die particuliere vissers gaat straffen, welke eventuele boete er zal opgelegd worden. En ook, zo men particuliere vissers straft op illegaal vissen wat men dan doet met beroepsvissers, die eveneens de wetten moeten kennen, en dan nog bij de buren op illegale visserij gaan.

PARTICULIEREN BOOS OP VANGSTVERBOD

De particuliere vissers zijn boos op de maatregelen getroffen door de Rijkspolitie ter water.

Ze verdedigen zich met te zeggen dat het vissen voor hen gewoon een hobby is. En voor het beetje vis die ze dan (zogezegd) maar vangen. Als ze er teveel hebben voor eigen gebruik geven ze (of verkopen) een beetje aan de buren.

Die particulieren vragen zich af waarom er nu ineens zoveel spel over gemaakt wordt.

Ze zeggen: „Dit gebeurt al sinds IJmuiden bestaat" en „Het is met een kanon schieten op een mug".

Vele van deze particuliere schippers zijn niet meer zo jong, hebben eigenlijk al de pensioengerechtigde leeftijd bereikt, willen nog wat aktief blijven, zij het dan in een andere branche dan die welke ze hun hele leven beoefenden, en dit uitvaren (en vissen) meer als een hobby beschouwen, wel laten ze verstaan dat er particuliere grote schepen zijn die meer kunnen vangen.

ONGEVAL BIJ SCHEEPSWERVEN DEGRAEVE

Maandagmorgen heeft zich bij de scheepswerven Degraeve te Zeebrugge een zwaar ongeval voorgedaan.

Een schot in de werkplaats is omver gevallen. Twee mannen liepen daar door zware verwondingen op. Georges Sinnaeve die werkte aan een van de schepen in aanbouw heeft een gebroken dij en een arm op 3 plaatsen gebroken.

De zoon van de hr. Degraeve, Johan, is er erger aan toe. Zijn borstkas is ingedrukt en hij heeft 3 à 4 ribben gebroken.

Deze twee mannen werden in allerijl naar het AZ in Brugge overgebracht.

Hoe het schot omverviel weet niemand, maar onmiddellijk hebben de mannen die met een kraan weer opgetrokken.

Wij wensen beide jongens vlugge beterschap en sterkte toe.

STEDELIJKE VISSERIJSCHOOL „JOHN BAUWENS"

15 MEI TENTOONSTELLING



D.Smits

16 MEI OPEN DEURDAG

PROGRAMMA

VRIJDAG 15 MEI :

19.00 uur : opening kunsttentoonstelling door H. BRUTIN
exposanten : G. DEBLEECKER
C. ESTRADE
D. SMITS

20.30 uur : voordracht "100 jaar Vissersopstand"
spreker : JEF KLAUSING

ZATERDAG 16 MEI :

10.00 uur : deuren open
10.30 uur : neerleggen van bloemen aan het monument ter nagedachtenis van de op zee omgekomen oud-leerlingen, door de heer A. VIEREN, voorzitter oud-leerlingenbond
11.00 uur : aperitiefconcert
12.30 uur : feestmaal (*)
14.00 uur : podiumshow "Jazz-afternoon"
19.30 uur : einde

(*) inlichtingen en inschrijving via secretariaat - telefoon 059/704019

VAN SCHEPEN, MENSEN EN VAN DE ZEE

In 1697 reeds werd er druk over en weer gevaren tussen Dover en Oostende en tussen Nieuwpoort en Dover. Ook tussen Dover en Calais bestond er een regelmatige dienst. Toch werd de maalbootdienst in 't jaar 1702 naar Holland afgeleid want onze streken waren bezet door de Fransen. Kort na de slag van Ramillies viel Oostende terug in Britse handen doch reeds in 1708 hervatte de regelmatige dienst naar Dover. Het waren evenwel uiterst moeilijke tijden. Een groot deel van het Vlaamse binneland was nog in Franse handen. Zelfs Nieuwpoort was door de Franse troepen nog bezet terwijl Marlborough steeds bezig was slag te leveren om West en Oost Vlaanderen en Henegouwen te bevrijden.

Al deze gebeurtenissen waren niet van aard reizen en de handel te bespoedigen. De scheepvaarttrafiek viel stil en in augustus van hetzelfde jaar werd de veerdienst tussen Dover en Oostende opnieuw geschorst.

Marlborough was daarmee evenwel niet opgetogen. Hij had als veldheer wel in de gaten dat hij deze verbinding wel eens broodnodig zou kunnen hebben. Hij aarzelde dan ook niet om met alle middelen de vaart tussen de beide havens opnieuw leven in te blazen.

Nu zou Nieuwpoort, Vlaamse haven in Franse handen, een eigenaardige rol gaan spelen. Daar verschijnen oude bekenden op het zeetoneel: Jan Bart en zijn volgelingen Larmus, Dewulf Freeraert, Andries Baart – de grootste piraten aller tijden! Deze rakkers waren bestendig op zee – als ze niet in de kroegen hingen – en maakten de scheepvaart het leven lastig en onveilig. Al wie geen Franse vlag in de mast voerde moest eraan geloven. En men moet nu niet gaan denken dat ze het deden voor hun Koning! Het blijft heden ten dage nog onbegrijpelijk dat er in de tijd niet geprobeerd werd de Fransen uit Nieuwpoort te verjagen. Die bleven immers niet bij de pakken zitten, ze profiteerden ten volle van hun macht ter plaatse. Deze bezetting speelde ook helemaal niet in de kaart van onze eigen vissers en andere zeelui in Nieuwpoort. Zij konden hun eigen vreedzame beroep niet uitoefenen en er was niet veel voor nodig om van deze ruwe burgers ook zeerovers te maken. Zij lieten zich aanlokken door de zeeschuimerij en namen dienst aan boord van Franse schepen die langs de kust van Grevelingen en Oostende uitzwermden.

SCHUIMERS (1)

De schuimers kwamen ook aan de wal aan hun trekken want zij voeren de kanalen op naar het binnenland om de Britse troepen die nabij Rijsel gelegerd waren te bevoorraden. Zij deden dit bij middel van schuiten die gemakkelijk de binnenwateren konden opvaren. De wanorde was groot.

De scheepsleiding van de Franse vloot die voor onze kust bedrijvig was deed graag beroep op de ondergeschikte bemanning om de schuiten te bemannen die de Franse troepen moesten gaan bevoorraden. Het ging dan meestal om mensen uit de streek die heel goed vertrouwd waren met de waterwegen en de zee. Zij werden dan ingescheept aan boord van kleine kannonnerbootjes die de overstroomde streek opvaarden met de bedoeling de Engelse bevoorrading te lande te gaan belemmeren.

De driestheid waarmede tewerk werd gegaan kende op de duur geen grenzen meer en dit blijkt duidelijk uit het feit dat op 25 januari 1707 in 't putje van de winter een Nieuwpoortse zeeschuimer uitgerust met tien kanonnen en een bemanning van zo maar eventjes 80 koppen de maalboot „Ostend" aanviel en enterde. Het schip werd heel eenvoudig overmeesterd en naar Nieuwpoort gebracht. Dit was een belangrijke gebeurtenis en het nieuws bereikte algauw Londen. Men was daar niet bereid zomaar aan deze kaperij voorbij te gaan temeer dat de hele zeeroverij onder de leidng stond van een Nieuwpoortenaar.

De diplomatie werd erbij betrokken en stappen werden gezet in Den Haag opdat er bij de Staten van Vlaanderen en Brabant zou worden aangedrongen om een einde te stellen aan deze baldadige toestanden.

SCHUIMERS (2)

Er bleek maar een middel te bestaan om het tij te keren en dat was de zeerovers met dezelfde middelen bestrijden. Londen stelde dan ook voor dat de Staten drie of vier oorlogsschepen zouden uitrusten, niet met het oog op een degelijke bewaking van kust, maar ook om werkgelegenheid te bezorgen aan het Vlaamse zeevolk om het niet langer in de noodzakelijkheid te laten dienst te gaan nemen bij de Fransen. Dat was inderdaad het enige radikale middel om een einde te kunnen maken aan de wanorde. Onze mensen waren verplicht voor de vijand te werken juist omdat ze geen andere middelen van bestaan hadden.

Kort nadat deze maatregel in voege was getreden kwam er een ommekeer maar dan tengevolge van heel andere omstandigheden. Inderdaad de Franse Koning vatte het plan om een aanval uit te voeren op Schotland! Deze Koning was nogal goede vriendjes met James III, de Engelse troonopeiser die zich schuil hield in Franfrijk en daar de hoge bescherming genoot van de Franse Koning. Er werd niet lang op het plan geslapen. De Franse schepen verlieten de haven van Duinkerke en Oostende op 17 maart 1708 met aan boord de Engelsman James III. Het verdwijnen van de Franse vloot veroorzaakte een kalme periode. De Hollandse en Engelse vloot trokken stevig samen voor de haven van Duinkerke en dit was voldoende om de vrede in te luiden voor enige tijd.

In juni 1706 hervatte de regelmatige veerdienst op Dover maar enkel en alleen ten behoeve van het oorlogsgebeuren. Ook in 1709 was dit nog het geval. Dit jaar kwam de Britse postagent Macky naar Vlaanderen om een akkoord te maken met de veldheer Marlborough met het oog op een betere bediening over land tussen de verschillende legerkampen en de zeedienst te Oostende. Zowel Marlborough als Londen stelden er immers prijs op dat de berichtgeving tussen Vlaanderen en Engeland op de meest doelmatige manier verliep en dit was alleen maar mogelijk bij middel van een goed lopende veerdienst. Nieuws om oorlogsberichten moesten met spoed in beide handen komen.

Het akkoord kwam er en de maalbootdienst kende een gunstige ontwikkeling want de vloot werd op vier vaartuigen gebracht. Nu moet men niet geloven dat het ging om maalboten zoals wij die kennen! Uiteraard bestonden in deze tijd geen dergelijke schepen, en grote schepen naar onze huidige begrippen bestonden er toen niet. De maalboten waren kleine maar vlugge zeilschepen met een tonnemaat van 20 tot 30 ton uitgerust met de nodige bewapening tegen de zeestroperij en zeer goed uitgerust tegen slecht weer.

EINDE

In 1712 namen onze vijandelijkheden op onze zee een einde en nog vooraleer de vrede van Utrecht werd getekend was de maalbootdienst terug op vredesvoet gebracht, meteen verrezen ook de veerdiensten van Calais op Dover en van Duinkerke op Dover uit hun as.

Welke rol de haven van Nieuwpoort speelde na de vrede van Utrecht is niet achterhaald. Rond 1724-1726 werd nog wel eens gewag gemaakt van deze haven, maar daar bleef het bij.

Daniël Defoe, de schrijver van „Robinson Crusoë" heeft ooit een reisverhaal geschreven, getiteld „A tour trough England en Wales". En daarin kunnen we lezen... over Dover: „...the packets of France go off here, as also for Nieuport with the mails for Flanders..."

In 1838 werd de spoorweg van Brussel naar Oostende aangelegd en dit werd de dood van Nieuwpoort als passagiershaven naar Engeland. Haar rol was uitgespeeld.

En de geschiedenis herhaalt zich, hebt U er inderdaad al eens aan gedacht dat te Zeebrugge een uiterst modern spoorwegstation wordt gebouwd dat reeds volgend jaar in dienst moet kunnen worden genomen? Zou het kunnen dat daarmede de rol van Oostende als passagiershaven naar Groot-Brittannië is... uitgespeeld??

Aan allemaal deze moeilijke tijden moest ge maar eens terug denken en denk maar eens goed na over Oostende als poort naar Engeland.



MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Nogal wat vis op de maandagmarkt waar zeventien schepen hun vangst kwamen verkopen. Dat belette niet dat tegen 10.30 u. alle vis van de markt was, wat we wel een vlotte verkoop zouden noemen. Al zal natuurlijk niet iedereen die mening toegedaan zijn, want niemand is sant in eigen land en op een ander is het voor sommigen altijd beter.

Ook woensdag nog een zestal schepen terwijl dinsdag drie schepen aan de afslag waren. Alles samen dus toch wel een flinke aanvoer. Die werd verkocht aan redelijke goede prijzen met gul stijgend op de laatste verkoopdagen. Waarschijnlijk als gevolg van het slechte weer der laatste dagen.

De IJslandse vangst deed het niet erg goed, de ruim 400 bennen brachten iets meer dan een miljoen op. De schelvis, koolvis- en rode zeebaarsprijs waren allesbehalve schitterend. 't Is nu toch wel de slappe periode op IJsland. Kanaalvis hebben we zeker teveel gekregen. De roggen zijn dan ook redelijk duur gebleven met grote rog tussen 80 en 100 fr. en de andere soorten van 60 naar 85 fr. Heek kreeg van 60 naar 162 fr. maar steenschol liet het afweten. De tongen zijn op hetzelfde prijspijl van de voorgaande weken gebleven met uitersten van 300 en 390 fr. Staartvis blijft meer dan schaars, men blijft er dan ook tot 360 fr. voor betalen. Pladijs hebben we ook tijdens de voorbije week niet veel gezien waardoor de grote soorten steeds tussen 70 en 85 fr. noteerden. De kleine soorten zijn veel goedkoper geworden.

Kreeftjes hebben we donderdag en maandag op de markt gehad. De duurste sortering kreeg tot 560 fr., de minst dure kreeftjes werden verkocht tegen 186 fr. Voor de kustvisserij was het slechte weer de spelbreker. Toch zijn de tongvangsten op zichzelf eveneens kleiner geworden. Dat betekent echter niet dat er al meer garnaal zou aangebracht worden.

MAANDAG 4 MEI 1987

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.318	18	420	—	1.135.055
KANAAL				
O.114	16	40	2.300	1.033.283
O.232	16	240	—	773.251
O.135	16	180	—	697.104
O.229	16	160	—	729.651
Z.38	18	40	1.000	517.508
O.333	15	30	7.000	2.642.422
WEST				
Z.519	16	70	3.200	1.640.432
O.279	12	220	—	623.388
N.719	12	220	—	601.424
N.45	10	200	—	536.031
N.40	10	180	—	531.042
N.723	5	65	—	225.384
Z.596	13	30	2.000	909.282
KREEFTENPUT				
O.306	12	300	300	1.071.288

DINSDAG 5 MEI 1987

WEST				
O.26	12	220	—	640.316
O.518	14	90	2.100	1.124.915

WOENSDAG 6 MEI 1987

WEST				
Z.123	12	330	—	822.819
O.51	14	90	5.500	2.454.634
N.597	10	180	—	537.851
O.108	15	90	4.000	1.773.232
Z.200	6	20	1.300	584.562
KANAAL				
Z.72	15	30	3.300	1.356.146

IJSLANDSE VISSOORTEN

Schelvis groot	55,00/
Mid. schelvis	45,00/ 49,00
Kleine schelvis	46,00/
Kabeljauw	58,00/ 97,00
Gul	54,00/ 88,00
Wijting	54,00/ 64,00
Zeebaars	49,00/ 52,00
Witte leng	37,00/ 59,00
Schartong (Schotse schol)	67,00/
Heilbot	187,00/320,00
Koolvis	27,00/ 42,00
Hondstong (mieten)	28,00/ 64,00
Zeewolf	71,00/ 91,00
Staart	274,00/317,00

Verwachtingen

VRIJDAG 8 MEI

KANAAL: O.231, 40 vis, 6.500 tong
O.137, 50 vis, 3.500 tong
WEST: N.708, 140 vis

MAANDAG 11 MEI

IJSLAND: O.216, 200 vis (60 staartvis, 40 kab., 30 schelv., 20 wulven, 25 platvis, 10 heilbot, 20 varia)
KANAAL: N.3, O.303, O.369
WEST: Z.37, N.709, N.525, Z.70 (vermoedelijk), Z.96 (vermoedelijk)

DINSDAG 12 MEI

WEST: O.499, O.206, O.500, Z.183

Verzorg al uw drukwerk bij het «Nieuwsblad van de Kust».

Vraag naar inlichtingen: H. Baelskaai 30, Oostende.

ZEEBRUGGE

		tong	vis	dag.	fr.
MAANDAG 4 MEI 1987					
Z.141	W	800	50	17	492.830
Z.79	KN	1.800	80	10	1.016.020
Z.126	KN	1.800	100	11	1.571.155
Z.526	N	100	320	—	654.149
Z.59	KN	7.500	200	22	3.553.444
Z.506	N	400	180	16	850.790
Z.408	W	1.000	60	15	902.070
Z.584	KN	3.000	100	22	1.459.220
Z.134	KRP	100	70	12	447.105
Z.67	KN	5.000	200	21	3.468.061
Z.70					498.483
Z.63					247.860
Z.554					113.000
					15.274.187
DINSDAG 5 MEI 1987					
Z.207	W	650	35	15	390.326
BL.65	—	800	30	15	614.600
					1.004.926
WOENSDAG 6 MEI 1987					
Z.300	W	1.000	40	10	728.830
Z.576	L.B.	3.200	150	11	1.660.880
Z.80	W	800	45	—	624.910
Z.14	L.B.	4.000	150	18	2.194.230
Z.189	KN	3.500	120	—	1.870.110
Z.50	W	2.800	150	14	2.007.800
Z.76	KN	7.000	200	19	3.462.940
N.15	KN	3.800	120	—	1.907.840
Z.78	KN	4.500	220	19	3.102.640
					17.560.180

NIEUWPOORT

WOENSDAG 29 APRIL 1987

VIS		
N.700	312 kg.	82.526 fr.
N.350	490 kg.	167.730 fr.
N.736	298 kg.	58.170 fr.
N.52	246 kg.	47.747 fr.
N.58	365 kg.	73.175 fr.
N.720	304 kg.	63.983 fr.
N.575	518 kg.	88.690 fr.
O.494	119 kg.	30.753 fr.
N.22	298 kg.	89.603 fr.

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

N.590	186 kg.	54.152 fr.
N.88	147 kg.	39.872 fr.
N.152	436 kg.	86.583 fr.
N.75	413 kg.	112.347 fr.
N.57	112 kg.	38.660 fr.
GARNAAL		
1 vangst	60 kg.	16.392 fr.

Op de woensdagmarkt werd door 14 kustvaartuigen ongeveer 4.200 kg vis gelost voor de totale waarde van 1.033.991 fr. Tong nr. 1 kreeg 288 à 300 fr./kg en tong nr. 2 378 à 386 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 382 à 388 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 384 à 388 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 372 à 380 fr./kg en kleine tong 324 à 331 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 340 à 380 fr./kg aangekocht, varia tegen 288 à 320 fr./kg en griet tegen 240 à 300 fr./kg. Voor grote pladijs werd 55 à 60 fr./kg geboekt, voor middenslag- of drieling pladijs 2500 à 2840 fr. de ben en voor visjes 1350 à 1600 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 52 à 56 fr./kg aangekocht, kleine zandschar tegen 40 à 42 fr./kg en bot tegen 500 à 700 fr. de ben. Voor de aanvoer van een vangst garnaal werd de marktprijs van 254 fr./kg geboekt.

Vrijdag 1 mei en zaterdag 2 mei geen verkoop.

MAANDAG 4 MEI 1987

VIS			
N.350	486 kg.	158.056 fr.
N.590	222 kg.	71.063 fr.
N.720	345 kg.	78.128 fr.
N.57	635 kg.	181.660 fr.
N.49	518 kg.	153.142 fr.
N.700	625 kg.	172.114 fr.
O.494	1.200 kg.	238.412 fr.
N.88	262 kg.	55.169 fr.
N.58	762 kg.	188.391 fr.
N.75	671 kg.	214.932 fr.
N.52	1.598 kg.	293.582 fr.
N.736	1.483 kg.	270.061 fr.

Er werd op de maandagmarkt door drie bokkenvissers en tien kustvaartuigen samen ongeveer 9.200 kg vis aangevoerd voor een bruto-bedrag van 2.151.955 fr. Tong nr. 1 haalde 301 à 308 fr./kg en tong nr. 2 384 à 388 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong bekwam 382 à 396 fr./kg en tong nr. 4 of fruittong 382 à 394 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 368 à 376 fr./kg en kleine tong 331 à 336 fr./kg. Voor grote tarbot werd 478 à 508 fr./kg betaald, voor middenslag tarbot 290 à 330 fr./kg, voor varia 220 à 300 fr./kg en voor griet 260 à 340 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4000 à 4250 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 3250 à 3600 fr. de ben en visjes tegen 1650 à 2000 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2680 à 2740 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1980 à 2050 fr. de ben. Rog die slechts in geringe mate aangevoerd werd haalde de volgende prijsnotering. Moerrog 4750 à 5000 fr. de ben, tilten 4500 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten 4000 à 4500 fr. de ben en katrog 3000 à 3500 fr. de ben. Zeehond kreeg 2800 à 3000 fr. de ben, doorn- of speurhaai 3060 à 3250 fr. de ben en zand- of zeehaai 1500 à 1800 fr. de ben. Voor knorhaan werd 2750 à 3000 fr. de ben neergepend en voor bot 500 à 740 fr. de ben. Er was op de maandagmarkt een grote belangstelling vanwege de handelaars waar te nemen. Alle bekomen prijsnoteringen kenden een fikse verhoging in vergelijking met de prijzen die gedurende de veiling der vorige week werden genoteerd. Eveneens werd de prijsvorming op de maandagmarkt beïnvloed door het stormweer der voorbije dagen.

WOENSDAG 6 MEI 1987

Wegens het stormweer dat aan de kust woedde werd op de woensdagmarkt geen vis aangevoerd.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
29 april	14	4.248	1.033.991
4 mei	13	9.112	2.151.955

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
29 april	1	60	16.392	254	254

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

NEDERLAND

■ In Nederland moet de schipper zich tegenwoordig bij het uitvaren en binnenvaren via de telex melden bij de A.T.D. te Kerkrade. Een zeer omslachtige weg, waar in de verschillende havens maar weinig waardering voor bestaat. De Goereese vloot was gewoon dit via de sluis te regelen, en heeft besloten dat zo maar te houden.

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**

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	4 mei		5 mei		6 mei	
Lappen	290	307	300	301	287	305
Grote	375	385	378	379	374	379
3/4	375	390	380	390	377	395
Bloktongen	380	390	376	395	376	399
Vóór-kleine	350	370	358	370	356	375
Kleine	340	353	335	350	349	360
Slips	316	330	311	320	323	329

ZEEBRUGGE

Grote	294	314	303	307	300	312
Bloktongen	381	404	382	383	381	387
Fruittongen	381	425	398	411	395	418
Schone kleine	375	428	405	406	395	410
Kleine	365	390	365	369	377	393
Tout petit	345	350	334	349	347	374
Slips	325	338	322	330	324	333

NIEUWPOORT

Tong I	301	308	.....		.....	
Tong II	384	388	.....		.....	
Tong III	382	396	.....		.....	
Tong IV	382	394	.....		.....	
Tong V	368	376	.....		.....	
Slips	331	336	.....		.....	

PLADIJS

OOSTENDE

	4 mei		5 mei		6 mei	
Platen	71	87	73		73	79
Iek (groot-klein)	65	85	76		60	84
Derde slag	36	77	37	39	37	60
Platjes	27	46	29	34	32	38

ZEEBRUGGE

Platen	42	48	40		68	74
Iek	42	44	43		37	54
3e slag	42	48	.....		35	49
Platjes	41	45	27		27	30

NIEUWPOORT

Moeien	80	85	.....		.....	
3e slag	65	72	.....		.....	
Platjes	33	40	.....		.....	



VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende 4/5		Oostende 5/5		Oostende 6/5		Zeebrugge 4/5		Zeebrugge 5/5		Zeebrugge 6/5		Nieuwpoort		Nieuwpoort
Tarbot groot	425	498	.....		419	478	436		458		499	516	478	508	.....
Tarbot middel	330	391	385		320	370	319	377	.....		420	460	290	330	.....
Tarbot klein	256	295	299		240	297	319	326	332	340	338	382	.....		.....
Griet groot	338	365	341		325	350	382		361		394	419	260	340	.....
Griet middel	290	350	311	315	333	338	330	240	279		336	380	.....		.....
Griet klein	190	240	218		190	270	204		193	219	202	265	.....		.....
Schelvis groot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Schelvis middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Schelvis klein	.....		.....		.....		36		.....		.....		.....		.....
Heek grote	58	162	.....		.....		31		39		.....		.....		.....
Heek middel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Heek klein	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Lom	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Leng	55	58	.....		50	59	57	26	.....		.....		.....		.....
Keilrog	74	85	.....		.....		.....		90		.....		.....		.....
Rog (grote)	57	90	100		94		96	48	106		80	94	90	95	.....
Tilten	65	80	79	91	94		40		106		72	76	90	95	.....
Scherpstaart	61	83	72		91	94	95		115		92	114	80	90	.....
Halve Mans (Gladrog)	65	90	.....		90	100	91	50	82	104	74	85	.....		.....
Katrog	23	42	47		36		38	10	25	50	30	50	60	70	.....
Kabeljauw	71	128	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Gul (groot)	72	85	83	120	90	127	.....		.....		.....		.....		.....
Gul (middel)	47	74	57	73	78	85	49		.....		.....		.....		.....
Gul (klein)	26	51	28	49	42	61	36	47	.....		.....		.....		.....
Staartvis	252	330	352	359	338	368	.....		.....		.....		.....		.....
Wijting groot	60	90	86		69	84	55	60	.....		58	66	.....		.....
Wijting klein	59	74	52	56	30	55	37	24	.....		25	34	.....		.....
Schar	.....		15	24	20	26	26	23	22		14	19	41	54	.....
Steenschol (Tongschar)	29	177	52	141	103	176	94	141	145	135	194	204	.....		.....
Zeehaai	40	63	66	68	71	77	47		.....		85		30	35	.....
Hondshaai (Zeehond)	21	40	26	31	19	42	18	30	29	40	35	40	55	60	.....
Pieterman (Arend)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Makreel	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Horsmakreel (Poors)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Zeekreeft	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Schaat	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Kongeraal (Zeepaling)	15	47	44		22	50	50		.....		.....		.....		.....
Volle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
IJle haring	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Haringshaai	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Steenholk (Posten)	10	36	25	31	16	33	.....		.....		.....		.....		.....
Heilbot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Koolvis	42	45	.....		.....		36		.....		.....		.....		.....
Zeewolf	.....		.....		.....		82	87	.....		.....		.....		.....
Zonnevis	.....		.....		.....		99		.....		.....		.....		.....
Koningsvis	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Vlaswijting (Pollak)	62	92	.....		67	91	47	75	.....		.....		.....		.....
Zeeduivel	.....		.....		.....		357	333	319		350	354	.....		.....
Schotse school (Schartong)	67	92	.....		.....		33	66	65		67		.....		.....
Bot	.....		.....		.....		.....		.....		.....		10	15	.....
Rode Poon (Roobaard)	47	93	16	55	10	59	61		58		41	47	.....		.....
Grauwe poon (Knorhaan)	10	42	10	11	10	11	39		10		11	16	55	60	.....
Rode knorhaan (Soldaten)	38	113	38	80	32	114	.....		.....		.....		.....		.....
Langoustinen	.....		.....		.....		460	560	.....		.....		.....		.....
Krab	.....		.....		.....		700		.....		.....		.....		.....
Krabbenijpers	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....
Wulk (kist)	.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....		.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de maandagmarkt van 27 april werd aangevoerd: 10.640 kg tong; 68 kisten tarbot en griet; 919 kisten kabeljauw; 109 kisten schelvis; 677 kisten wijting; 1.703 kisten schol; 331 kisten schar; 54 kisten koolvis; 2 kisten makreel; 497 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:
heilbot 19,56; grote tong 19,87-17,45; grootmiddel tong 22,70-21,49; kleinmiddel tong 22,77-22,49; tong één 21,54-21,02; tong twee 18,67-18,13; tarbot 24,30-23,46; zalm 18.00-17.00.

Per 40 kg.:
tarbot 920-800; griet 950-838; kabeljauw één 292-242; kabeljauw twee 224-162; kabeljauw drie 200-148; kabeljauw vier 152-136; kabeljauw vijf 140-88; schelvis één 134; schelvis twee 140-128; schelvis drie 140-126; schelvis vier 122-112; schol één 162-150; schol twee 158-134; schol drie 140-126; schol vier 122-112; wijting drie en vier 122-108; schar 70-45; makreel twee 84; tongschar 488-314; schartong 190; steenbolk 76; haai 160-148; wolf 210; wulk 41; hammen met kop 334-212; roggen 250-37; koolvis drie 104-86; koolvis vier 85-78.

De besommingen waren:
HD 10 *f* 3.100; KW 4 *f* 5.600; KW 5 *f* 32.000; KW 26 *f* 30.000; KW 36 *f* 54.000; KW 51 *f* 5.700; KW 72 + KW 77 *f* 7.800; KW 88 *f* 41.000; KW 113 *f* 43.000; KW 149 *f* 7.700; KW 152 *f* 9.500; KW 167 *f* 17.000; KW 173 *f* 9.300; KW 189 *f* 34.000; KW 214 + WR 224 *f* 11.800; KW 221 *f* 3.300; UK 18 + UK 20 *f* 14.800; UK 27 + UK 307 *f* 5.600; UK 48 *f* 21.000; UK 51 + UK 52 *f* 40.000; UK 89 + UK 307 *f* 14.000; UK 142 + VD 19 *f* 1.600; UK 247 *f* 18.000; IJM 154 *f* 20.000; verder twee Goedereeders en drie Texelaars, deze vijf schepen besomden gezamenlijk *f* 273.000

Aan de woensdagmarkt van 29 april werd aangevoerd: 1.566 kg tong; 24 kisten tarbot en griet; 1.030 kisten kabeljauw; 26 kisten schelvis; 331 kisten wijting; 515 kisten schol; 208 kisten schar; 5 kisten makreel; 56 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.:
tarbot 23,61-21,98; grote tong 18,80-17,70; grootmiddel tong 21,82-21,44; kleinmiddel tong 22,49-21,59; tong één 20,25-18,91; tong twee 18,72-17,60.

Per 40 kg.:
tarbot 926-809; griet 881-712; kabeljauw één 216-208; kabeljauw twee 202-172; kabeljauw drie 176-150; kabeljauw vier 138-116; kabeljauw vijf 122-100; schelvis twee 120-104; schelvis vier 98-92; schol één 158-124; schol twee 152-120; schol drie 152-114; schol vier 114-76; wijting vier 114-50; schar 66-30; makreel twee 114-80; tongschar 366-286; poontjes 37-26; bot 40-26.

De besommingen waren:
HD 71 *f* 4.300; KW 51 + 221 *f* 28.000; KW 72 + 77 *f* 3.000; KW 214 + WR 224 *f* 22.000; UK 11 *f* 700; UK 18 + UK 20 *f* 14.400; UK 27 + UK 137 *f* 2.800; UK 51 + UK 52 *f* 5.800; UK 89 + UK 307 *f* 20.000; UK 129 *f* 2.500; UK 142 + VD 19 *f* 3.600; UK 160 *f* 12.400; UK 233 *f* 4.800; UK 234 *f* 2.000; UK 333 *f* 12.000; VD 18 *f* 3.400; VD 20 *f* 3.700; VD 53 *f* 2.600; IJM 1 *f* 11.600; IJM 6 *f* 5.800; verder één Deens vaartuig, de E 22 *f* 4.000; vier IJmuidenaren, één Goedereeder en één Texelaar, deze zes schepen besomden met elkaar *f* 90.000.

Aan de vrijdagmarkt van 1 mei werd aangevoerd: 14.915 kg tong; 102 kisten tarbot en griet; 1.044 kisten kabeljauw; 23 kisten schelvis; 1.181 kisten wijting; 1.666 kisten schol: 373 kisten schar; 29 kisten makreek; 290 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg.;
tarbot 22,95-21,85; grote tong 17,78-17,08; grootmiddel tong 21,99-21,11; kleinmiddel tong 21,82-21,15; tong één 21,41-20,21; tong twee 18,70-17,54.

Per 40 kg.:
tarbot 920-812; griet 924-826; kabeljauw één 258-210; kabeljauw twee 234-152; kabeljauw drie 194-130; kabeljauw vier 134-120; kabeljauw vijf 126-98; schelvis één 130-110; schelvis twee 110-90; schelvis drie 164-150; schelvis vier 164-150; schol één 160-126; schol twee 180-116; schol drie 142-104; schol vier 112-96; wijting drie en vier 112-38; schar 75-32; makreel twee 76-56; tongschar 458-242; schartong 170; leng 124-108; bot 35-31; hammen met kop 350-176; roggen 156-120; poontjes 46-26; wolf 230-150; wulk 50-35.

De besommingen waren:
KW 72 + KW 77 *f* 10.000; KW 113 *f* 29.000; KW 145 *f* 45.000; KW 152 *f* 3.500; KW 214 + WR 224 *f* 31.000; UK 11 *f* 2.000; UK 18 + UK 20 *f* 9.000; UK 27 + UK 137 *f* 2.500; UK 48 *f* 13.000; UK 51 + UK 52 *f* 10.000; UK 60 *f* 13.000; UK 89 + UK 307 *f* 2.500; UK 129 *f* 4.500; UK 135 + UK 145 *f* 47.400; UK 142 + VD 19 *f* 7.200; UK 19 *f* 7.200; UK 160 *f* 6.500; UK 170 *f* 1.100; UK 233 *f* 650; UK 234 *f* 650; UK 333 *f* 6.500; UK 247 *f* 12.000; VD 18 *f* 8.500; VD 20 *f* 7.000; VD 53 *f* 7.000; YE 25 *f* 9.500. Verder vijf Goedereders en zes Texelaars. Deze elf schepen besomden samen 432.000 gulden.

GOEDEREEDE

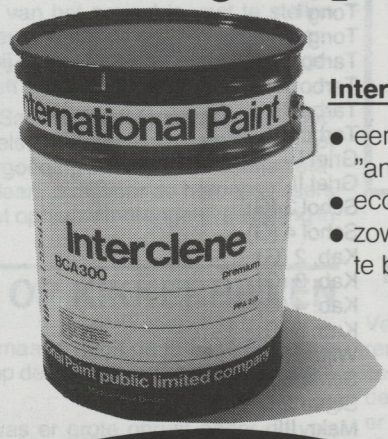
MAANDAG 27 APRIL 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			18,45
Tong gm			21,67
Tong km			22,42
Tong I			21,36
Tong II			18,52
Tarbot I			23,55
Tarbot II			20,85
Tarbot III			20,91
Tarbot IV			21,30
Tarbot afw.			10,00
Griet I			21,52

International Paint Marine Coatings

Kwaliteits marineverf voor onderhoud en nieuwbouw

Aangroeiproblemen?



Interclene BCA 300 premium!

- een conventionele "anti-fouling" verf
- economisch in gebruik
- zowel met rol als spuit aan te brengen

International Paint

Voor meer informatie:
International Paint (Belgium) N.V.
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen
Tel.: 03/231.06.60, Telex: 71346 inter b

NEDERLAND

Griet II			22,88
Kab 2 (G)			3,00
Kab 3 (G)			3,13
Kab 4 (G)			3,22
Kab 5 (G)			2,92
Wijt. 4 (G)			2,62
Schar 1/D			1,05
Schar 2/D			88
Poon 2			93
Rog I			3,50
Bot			65
Tongschar			8,00
Schol 1 (O)			3,04
Schol 2 (O)			3,30
Schol 3 (O)			3,04
Schol 4 (O)			2,65
Krab			1,72
Inktvis W			9,75
Harder			1,00
Steenbolk			50
TOTAAL:	18.242	105.157	

VRIJDAG 1 MEI 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			17,61
Tong gm			21,53
Tong km			21,61
Tong I			21,00
Tong II			18,52
Tarbot I			21,92
Tarbot II			19,87
Tarbot III			20,06
Tarbot IV			21,35
Tarbot afw.			11,00
Griet I			20,26
Griet II			20,53
Schol 1 (G)			2,94
Schol 2 (G)			2,97
Schol 3 (G)			2,65
Schol 4 (G)			2,43
Kab 1 (G)			3,60
Kab 2 (G)			4,04
Kab 3 (G)			3,39
Kab 4 (G)			2,92
Kab 5 (G)			2,24
Kab (afw)			50
Wijt. 3 (G)			1,65
Wijt. 4 (G)			2,38
Schar 1/D			1,37
Schar 2/D			1,29
Makreel II			83
Poon gr.			3,47
Poon 1			3,24
Poon 2			97
Poon zw			66
Rog I			5,08
Rog II			5,55
Koolv. 1 (G)			2,00
Schel. 3 (G)			2,50
Bot			78
Zalm-Forel			12,19
Tongschar			11,11
Schol 1 (O)			3,02
Schol 2 (O)			2,99
Schol 3 (O)			2,35
Schol 4 (O)			2,18
Haai + P			5,22
Krab			1,91
Inktvis W			9,48
Inktvis zw			2,57
Harder			3,29
Steenbolk			1,47
Mullen			5,75
Hammen			18,50
Paling			12,67
Diversen			2,11
Garn. exp. 2			6,37
Garn. bnl. 2			6,75
TOTAAL:	273.569	1.593.338	

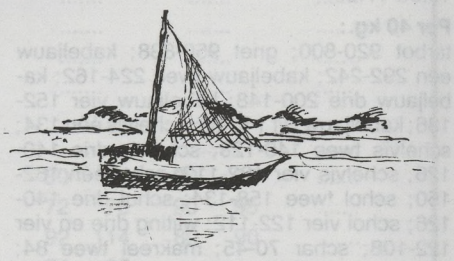
COLIJNSPLAAT

DONDERDAG 23 APRIL 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gm			20,67
Tong km			20,40
Tong II			19,67
Griet I			19,33
Griet II			17,00
Kab. 4 (G)			2,60
Schar 2/D			2,67
Zeebaars			15,00
Bot			67
Zalm-Forel			9,84
Schol 4 (O)			3,44
Harder			3,71
Paling			17,53
Garn. exp. 2			7,05
Garn. bnl. 2			7,81
TOTAAL:	2.476	16.189	

VRIJDAG 24 APRIL 1987

VISSOORT	*KGS*	*Guldens*	*Gem.*
Tong gr			17,70
Tong gm			21,30
Tong km			21,58
Tong I			21,50
Tong II			18,52
Tarbot I			34,08
Tarbot II			23,45
Tarbot III			22,47
Tarbot IV			22,65
Griet I			21,43
Griet II			20,48
Schol 3 (G)			3,09
Schol 4 (G)			2,73
Kab. 2 (G)			6,05
Kab. 3 (G)			4,29
Kab. 4 (G)			3,47
Kab. 5 (G)			3,34
Wijt. 4 (G)			2,94
Schar open			4,00
Schar 2/D			1,12
Makr. III			1,59
Zeebaars			21,64
Poon 2			4,51
Rog II			2,00
Schel. 4 (G)			5,00
Bot			85
Zalm-Forel			12,00
Tongschar			8,00
Schol 2 (O)			3,69
Schol 3 (O)			2,79
Schol 4 (O)			2,43
Krab			2,72
Inktvis W			11,48
Harder			4,57
Steenbolk			2,06
Koolv. 1 (O)			3,50
Paling			16,89
Diversen			1,09
Garn. exp. 2			8,59
TOTAAL:	29.619	162.487	



NIEUWE AANWINST VOOR KENNEMERLAND

Eind vorige maand werd aan de Trawlerkade te IJmuiden de IJm.204 Wiron IV gedoopt.

Het schip van de Katwijkse Visserijmaatschappij Kennemerland is de vierde in zijn soort dat gebouwd is op de werf Stocznia Remontowa Nauta in het Poolse Gdynia.

Met dit vaartuig is de vernieuwing van de kottervloot van Kennemerland afgesloten.

Het was mevrouw J.M. van der Plas, echtgenote van het hoofd van de afdeling boekhouding van Kennemerland die de doopplechtigheid voltrok.

De bouw van de IJm.204 is afgestemd op het in-span varen met de IJm.203.

Het motorvermogen is met 300 PK opgevoerd tot 1500 PK. De schepen zijn inzetbaar voor verschillende soorten visserij, en men kan zo nodig 200 ton vis invriezen, verpakken en opslaan.

De eerste reis van de IJm.204 zal naar de noordelijke Noordzee zijn, waar zij ter hoogte van de 62e breedtegraad op koolvis zullen vissen.

Het is zeker dat de 4 van Kennemerland op 23 mei gaan deelnemen aan de jacht op de Hollandse Nieuwe.

De nieuwe kotters werden ontworpen door het Scheepsbouwkundig Bureau Herman Jansen in Monnickendam. De opsporings- en navigatie-apparatuur werd geleverd en geïnstalleerd door het Ned. bedrijf INA.

B.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF
LOWYCK & ZOON
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21
HERSTELLINGEN - INRICHTINGEN

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

MACHINEFABRIEK IJMUIDEN FAILLIET EN VERKOCHT

In ons nummer van 24 april ll. schreven we dat de machinefabriek IJmuiden in moeilijkheden verkeerde. Deze fabriek is gespecialiseerd in het ontwerpen en maken van scheepslieren en zware staalconstructies. Het is nu zover dat de machinefabriek failliet is, en overgenomen door de machinefabriek Klinkenberg in Zaandam.

Machinefabriek IJmuiden is nog een miljoen schuldig bij crediteuren, maar het is niet uitgesloten dat er uit het faillissement nog een behoorlijk bedrag vrijkomt om de schuldeisers te betalen. Een groot deel van het personeel, de opstallen en de apparatuur gaat over naar Genius Klinkenberg BV te Wormerveer, die een onderdeel is van Genius Holding in IJmuiden.

De Machinefabriek en het Wormerveerse bedrijf zijn deels op dezelfde markt. Voor een ander deel is de produktie aanvullend.

Voor 34 medewerkers van de Machinefabriek is een melding van collectief ontslag bij het arbeidsbureau gedaan, 24 daarvan kunnen voor het Wormerveerse bedrijf gaan werken. De huidige werkgever betaalt de lonen tot en met mei + vakantietoeslag.

Het is nog niet duidelijk of en in welke mate de gemeente Velsen en de provincie zullen worden aangesproken op de garantiebedragen die vier jaar geleden voor „IJmuiden" werden toegezegd. Velsen stond borg voor 350.000 gulden terwijl Noord-Holland voor 250.000 gulden borg stond.

AANVARING BRITSE VEERBOOT EN FRANSE TREILER

Vorige week vrijdag kwam het voor de kust van Boulogne-Sur Mer tot een aanvaring tussen een Engelse veerboot van Sealink en een Franse vistreiler.

Bij deze aanvaring zijn 3 vissers om het leven gekomen.

De andere 5 opvarenden van de Franse treiler „La Glorieuse Vierge-Marie" konden zich redden door onmiddellijk in het water te springen.

De aanvaring tussen de car-ferry „Hengist" en de Franse treiler „La Glorieuse Vierge-Marie" gebeurde bij goede weersomstandigheden.

De car-ferry was een draai van 180° aan het uitvoeren om de haven uit te varen toen de aanvaring plaats had.

De vistreiler zonk onmiddellijk in zevenmeter diep water. De reddingsploegen waren snel ter plaatse en konden de 5 vissers uit het water halen. Pas later werden de lijken van de 3 andere vissers door de duikers geborgen.

De car-ferry, met 47 passagiers, zes auto's en 3 vrachtwagens aan boord keerde terug naar de haven, maar liep zelf geen schade op.

GEEN EINDE AAN DE SURIMI-RAGE

Japan die lang de kampioen was voor het produceren van Surimi heeft zijn patent aan de V.S. afgestaan, enzovoort aan andere landen (zie vorige nummers van het V-blad).

Is het omdat ze iets anders (beters? meer winstgevend?) gevonden hebben?

Nu maken ze Surimi van pilchards. Dit hebben ze in februari in het openbaar gedemonstreerd.

Volgens de Directeur van de visverwerkers van het visserij-labo bestaat de kern van de zaak erin de spiersubstantie van de massa te isoleren door middel van methoden die net het tegengestelde zijn van de bewerkingen om surimi van Canadese pollak te maken. Hij verduidelijkte door uit te leggen dat een sardinespier na de dood hard wordt en dus weer moet soepel gemaakt worden, daar waar pollakspieren na de dood week worden en weer moeten hard gemaakt worden. Een nieuwe techniek dus die enkel op de sardineachtigen zal kunnen toegepast worden.

SANDOZ BETAALT MILJOENEN AAN VISSERSBEDRIJVEN

De verzekeringsmaatschappij van de Zwitserse chemieconcern Sandoz gaat 40 miljoen fr. uitkeren aan twee Franse vissersbedrijven als schadevergoeding van de Rijn, na de brand bij het bedrijf, op 1 november van vorig jaar.

Door de giflozing in de Rijn stierven miljoenen vissen.

Het chemische bedrijf Sandoz heeft zich bereid verklaard financieel te participeren voor 500.000 mark aan het onderzoeksprogramma „Ecologische Schade aan de Rijn".

Bedoeling van het project is vast te stellen welke milieu-schade de grote brand bij Sandoz waarbij giftig bluswater in de Rijn is gevloeid, heeft teweeggebracht in de rivier.

De Firma Sandoz heeft tegenover de Westduitse deelstaat reeds de verplichting tot schadevergoeding erkend en de eerste betalingen gedaan, o.m. voor de beroepsvissers en voor het opnieuw inbrengen van paling in de Rijn.

STOP OP KIKKERBILLEN

Verleden maand heeft de Indiase Regering een stop op de uitvoer van kikkerbillen opgelegd.

Dadelijk was er grote onrust onder de verwerkers. Ze zegden dat deze stop de handel zal benadelen, en werkloosheid zal teweegbrengen bij de werkers die gelast waren de kikkers op te halen en te verwerken. Het Ministerie van Milieubescherming is echter een andere mening toegedaan. Wilde kikkers vangen zal een schadelijke invloed hebben op de controle van insecten en muggen die op de landbouw een schadelijke uitwerking hebben.

ELEKTRONICA BIJ VISVERWERKING

Japanners zijn gek op viskuit. Ze geven dan ook belangrijke bestellingen van dat goedje door aan hun Ierse leverenciers. Aangezien het opensnijden om te zien of er al of niet kuit in de „buik" zit een tijdrovend klusje geworden was, werd een machine ingeschakeld die het geslacht van de vis herkent. Er wordt een infarood licht op de buik van de vis gericht; de energie gaat dwars door de vis, wordt elektronisch ontleed en op die manier wordt het geslacht van de vis bepaald.

Dat het werk vlugger vlot bewijzen de cijfers: de machine kan 240 vissen per minuut bekijken en kuithoudende afzonderen, met een zekerheidsgraad van 99%.

OUD-VISSERMAN JOOS SIEREVELD OVERLEDEN

De oudste mannelijke inwoner van Zeeland, Joos Siereveld, is zondag j.l. op de leeftijd van ruim 105 jaar overleden. De heer Siereveld was in de visserij een zeer bekend persoon.

De heer Siereveld werd op 30 september 1881 in Arnemuiden geboren. Op zijn twaalfde jaar ging Joos de zee op, en ruim vijftig jaar mocht hij dit beroep uitoefenen. In 1943 werd zijn schip door de Duitse bezetters in beslag genomen, en besloot hij maar te gaan rentenieren. De oude Siereveld heeft ruim honderd jaar in de vissersplaats Arnemuiden gewoond. De laatste jaren bracht hij door in het verpleegtehuis Der Boede.

De heer Siereveld werd vrijdag 1 mei begraven op de algemene begraafplaats in Arnemuiden.

Ons blad biedt de familie Siereveld zijn innige deelneming aan.

IEREN ONTEVREDEN

Verleden maand werd in Dublin een conferentie gehouden door de Irish Marine Science Association. De verantwoordelijke voor de onderzoeksraad van de Ierse Visserij zei er dat de bijzonderste demersale stocks gevist werden, ver boven hun peil om het evenwicht te behouden.

Hij zei ook dat te veel andere landen een deel gekregen hadden in het bevissen van de Ierse Zee; dat de meest commerciële soorten niet vermeerderen. Ierland moet volgens hem een groter stuk krijgen van de toegelaten vangsten, wil aan het inkomen van de plaatselijke visser een leefbaar inkomen verzekerd worden.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

UITBREIDING VAN EXPORTVOLUME TEGEN RELATIEF DALENDE OPBRENGSTEN

In West-Duitsland is ongeveer 60 procent van de haringconsumptie van het gehele EG-gebied geconcentreerd. De totale som van haringimport- en aanvoer in West-Duitsland bedroeg in 1985, uitgedrukt in vangstgewicht, 252.000 ton. Met een waarde van 269 miljoen gulden.

Het haringverbruik per hoofd is er sinds begin zeventiger jaren gedaald van 3,0 kg tot 2,4 kg in 1985. In recente jaren is er een stijging te constateren van het totale haringverbruik, maar de opbrengstprijzen per eenheid produkt vertonen een dalende tendens. Vermoedelijk zullen op een hoogwaardig technologische wijze verwerkte haringprodukten voor de Westduitse markt zich het best aan de prijsdruk weten te onttrekken. Dat blijkt uit een studie van het Landbouw-Economisch Instituut 1).

De prijsdaling is een gevolg van de in recente jaren toegenomen vangsten aan haring waardoor de West-Europese haringmarkt verzadigd is en er overschotten zijn ontstaan welke een bedreiging vormen voor de prijsvorming op de Westduitse en de internationale markt.

Van de naar West-Duitsland haring exporterende landen heeft Denemarken de beste papieren. Momenteel wordt ongeveer de helft van de Westduitse haringimport zowel naar volume als waarde uit Denemarken betrokken.

Nederland komt als haringexporteur naar West-Duitsland op de tweede plaats. Het aandeel van Nederland in het totaalvolume en de waarde van de Westduitse haringimport bedroeg in 1985 30 respektievelijk 34 procent. West-Duitsland is voor Nederland evenals voor Denemarken de belangrijkste exportmarkt voor haring. Japan, sommige Afrikaanse landen en het Oostblok winnen echter voor Nederland aan belang. De overige Westduitse haringimport komt voornamelijk uit Noorwegen, Zweden, Ierland en Canada.

Door een relatief groter aandeel van duurdere soorten in het exportpakket verkrijgt Nederland op de Westduitse afzetmarkt voor haring gemiddeld de hoogste opbrengstprijs per kg haringprodukt. Voor verse haring, het grootste segment van de Westduitse haringmarkt, is Nederland met een marktaandeel van 8 procent een kleine exporteur. Denemarken is bij de afzet van verse produkten oppermachtig.

Nederland heeft in de laatste jaren zijn aandeel in de import van diepgevroren haring weten te vergroten waardoor we daarin nu met een hoeveelheidsaandeel van 50 procent de eerste plaast bezetten. Voor dit produkt krijgt onds land, evenals voor de verse produkten, echter de laagste opbrengstprijs per eenheid produkt, zodat het waardeaandeel slechts + 30 procent beslaat.

1) „Ontwikkelingen op de haringmarkt in West-Duitsland". Bestellen door overschrijving van ƒ 16,75 op postrekening 412235 van het LEI te Den Haag, onder vermelding van: „Med. 357".

KABELJAUW ALLEEN NOG VOOR VISSERS UIT KATWIJK

Voor de vissers die niet beschikken over een zogenoemd kabeljauwdokument is het nu reeds verboden in de Noorse zee en de Noordzee op kabeljauw te vissen.

Minister Braks van landbouw en visserij heeft hiertoe besloten omdat de beschikbare hoeveelheid (11.010 ton) voor deze vissers reeds opgevist is.

Het kabeljauwdokument wordt alleen nog verstrekt aan een twintigtal vissers uit Katwijk en omgeving. Deze vissers zijn voor hun bestaan geheel afhankelijk van de kabeljauwvisserij.

Voor de vissers die geen speciaal dokument bezitten is de beperking op kabeljauwvangst reeds in voege sedert 24 maart. Per visreis mochten zij slechts een maximum van 2.000 kg aanvoeren. In de eerste maanden van dit jaar was reeds meer dan de helft van het kwotum opgevist en zodoende moest men strengere maatregelen treffen.

NOG DE „VET" BELASTING VAN DE EEG

Deze belasting op de visoliën door de EEG opgelegd schijnt de EEG landen een „peer te stoven".

Grootste uitvoerders daarvan zijn de V.S. en Japan.

Het staat nu reeds vast dat, indien deze belasting erdoor komt 1) dit zal uitlopen op een economische oorlog tussen deze landen en de EEG landen; 2) de treflijst reeds zou vaststaan en deze vooral zou terugslaan op invoer van vis in het algemeen met meer speciaal schelvis, en schaaldieren uit de EEG landen.

Het zou echter niet enkel bij visoliën blijven, de EEG zou ook plannen koesteren om invoertaksen op te leggen op andere oliën als soya olie. De EEG heeft een overschot aan olijfolie en zou daarmee dit te veel hopen weg te werken.

De V.S. zijn de grootste producenten van soya olie en tevens de tweede grootste uitvoerder van visoliën in de EEG (152.000 ton in 1986 en 129.000 in 1985).

De V.S. zeggen verder dat dit allemaal bestaande handelsakkoorden schendt, en dreigen met het sluiten van de uitvoermarkten uit Europa.

In het West-Vlaams „Katje mien, katje joen". Eigenlijk de verbastering van „Catch me, I catch you".

OLÉ

De Spanjaarden zullen dringend wat discipline moeten onder de knie krijgen: boetes en beslagnamen schijnen geen effekt te hebben op hun heerszucht, dit latent gevoel dat ze sedert de XVIe eeuw in zich meedragen.

Intussen komt het hen duur te staan.

◄ José Comedeiro uit Galicië, schipper en meester aan boord van de Almeiro heeft voor de onderzoeksraad voor de scheepvaart van Stornoway schuldig gepleit. Schuldig van 50 mijl S.W. van Barra Head te zijn gaan vissen zonder licentie. Niet enkel werd er ondermaatse vis aan boord gevonden, maar ook verboden vissoorten als pladijs, gul en schelvis en 1.000 kg wijting. Het visserijwachtschip vond het vaartuig vissend in de vroege uren van zaterdag als de licentie vervallen was. Het vaartuig dat een licentie voor het vissen gekregen had geldig van 6 tot 16 april, had op 6 april Spanje verlaten, om de visgronden op 26 april te bereiken! Om een lange geschiedenis kort te maken, kreeg de schipper een boete van 10.000 pond en een schrapping van de EEG licenties voor 2 of 3 maand.

◄ In de Ierse wateren werd ter hoogte van de Aran Eilanden het 18e Spaanse vaartuig beslagnaamd. Het was op 180 mijl ten W. van de eilanden aan het (onwettig) vissen. Het gold hier de San José, thuishaven Vigo.

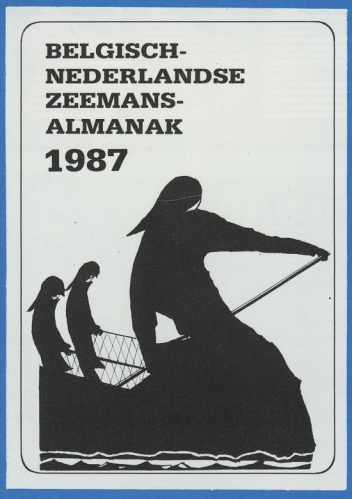
C.V. HOSTYN SAELENS

coöperatieve vennootschap

DE ENIGE ZAAK LANGS DE BELGISCHE KUST WAAR DE VISSERIJ TERECHT KAN VOOR HUN SANITAIRE EN VERWARMINGSPROBLEMEN.

VOOR VLUGGE BEDIENING ZICH WENDEN:

Bruggelaan 12, BREDENE – ☎(059) 32 31 80



zee mans almanak 1987 verkrijgbaar

In België:

Door storting
van het bedrag
van 1.200 fr.
plus 72 fr. BTW
plus 145 fr. verzendingskosten
op P.C.R. 000-0418987-44
of B.B.L. 384-1605797-46
van
drukkerij
„Nieuwsblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
8400 Oostende
☎ 059 - 32 11 13
32 11 49
BTW-nr 412.522.588

Verder is dit werk
in België
nog te verkrijgen bij:

Beroepsvereniging
Hand in Hand
Vismijn, Oostende

Martin en Co
Brouwersvliet 28, Antwerpen

Fa Bogerd
Brouwersvliet 36-38, Antwerpen

In Nederland:

door storting van het bedrag van
1.200 fr. + 280 fr.
verzendingskosten op
P.C.R. 000-0418987-44
van de drukkerij
„Nieuwblad van de Kust"
Hendrik Baelskaai 30
B - 8400 Oostende – België

IJmuiden Stores,
Trawlerkade 44, IJmuiden

Maritiem,
Vissersweg 46, Scheveningen

Observator,
Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam

Van Beelen,
Middenhavenweg 58, IJmuiden

Coöperatieve Inkoopvereniging,
Texel

Scheepswerven DEGRAEVE

DE OUDSTE WERF VAN DE KUST
„DE KAPER" HUN 70STE VAARTUIG

BOUWEN van ELK TYPE VISSERSVAARTUIG (ALLE AFMETINGEN)



NIEUWBOUW EN HERSTELLINGEN VAN VISSERSVAARTUIGEN

AFDELING MEKANIEK, HOUTBEWERKING,
ZANDSTRALEN EN METALISEREN

WERFKAAI 1, 8380 ZEEBRUGGE

Tel. (050) 54 40 84 - Privaat (050) 54 48 37