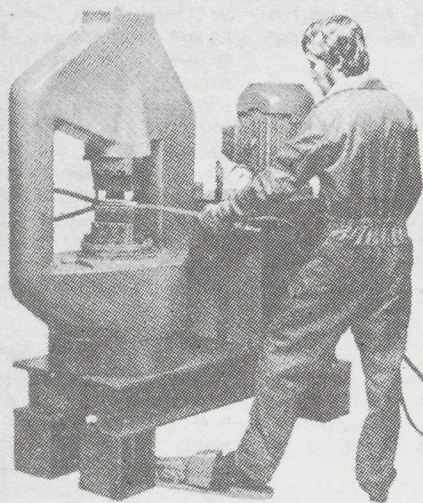

HET VISSERIJBLAD



51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 22 JUNI 1984 - NR. 23

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



UNSERE PRESSMETHODE
SPART ZEIT UND MATERIAL

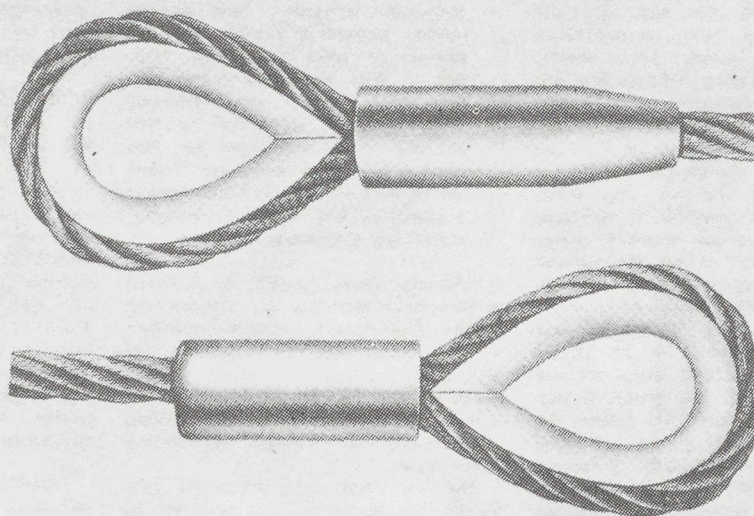
VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS-
OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES
TIME AND MATERIAL

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

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

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



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

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

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

☎ SCAP (059) 32 29 51
32 09 31

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

het visserijblad

Vrijdag 22 juni 1984 – Nr. 23

WAT WIL STAATSSEKRETARIS DE KEERSMAKER VOOR DE VISSERIJ ?

Tijdens het bezoek dat de Koning vorige week aan Nieuwpoort en niet aan Oostende, zoals in de pers verkeerdelijk meegedeeld, heeft Staatssecretaris De Keersmaker, die als verantwoordelijke voor Landbouw en visserij in een gesprek met de pers had, uitgelegd dat zijn visserijbeleid voor de periode 1984-1985 gericht zal zijn op een capaciteitsbeheersing van de vloot waarbij een evenwicht tussen de productiecapaciteiten en de vangstkota wordt nagestreefd.

Dit is waarschijnlijk een reactie of een uitgelokte reactie op ons artikel verschenen in onze vorige uitgave en waarbij wij wezen op bepaalde intenties van landbouw om nieuwbouw te beperken.

Zeggen we onmiddellijk dat de uitspraak van de Staatssecretaris een zoveelste diplomatiek antwoord is waarmee men alle kanten uitkan. Wat betekent namelijk: „de productiecapaciteit van de vaartuigen aanpassen aan de vangstkota?” Dit betekent dat men op elk ogenblik een halt aan de nieuwbouw en modernisering kan toeroepen, wanneer landbouw van oordeel is, dat de productiecapaciteit ruim voldoende is voor de, aan België toebedeelde vangstkota. Voor wat de bokkennisserij betreft, is men zelfs op landbouw, terecht of ten onrechte, thans reeds de overtuiging toegedaan dat, met de huidige nieuwbouw en met de reeds toegezegde nieuwbouw en de aanvragen, de grens overschreden is.

Daar waar de Staatssecretaris ontkent, dat een bouwstop zou overwogen of kunnen overwogen worden, is hij in die zin in complete tegenspraak met zijn uitspraak dat het visserijbeleid gericht is op het nastreven van een evenwicht tussen de productiecapaciteit en de, aan België toegekende vangstkota. Inderdaad indien de hr De Keersmaecker konsekvent wil blijven met zichzelf, dan moet hij, van zodra men op landbouw de overtuiging toegedaan is, dat men de volledige productiecapaciteit bereikt heeft, dadelijk tot een bouwstop overgaan, vermits een vangstcapaciteit, volgens zijn ambtenarij, (met de nog op stapel staande en geplande nieuwbouw), minstens in de bokkennisserij reeds overschreden is. Trouwens wat kan anders zijn uitspraak betekenen, dat er werk gemaakt wordt om het totaal vermogen in de bokken- of boomkorvisserij te beperken tot 65 duizend pk?

We blijven er dan ook bij, dat wat we in een vorige uitgave schreven met de realiteit

overeenstemt. Trouwens de hoofdzakelijke inhoud van hetgeen de staatssecretaris te Nieuwpoort gezegd zou hebben, gaat over beperkingen van de Belgische vissersvloot. We zetten ze nogmaals op een rijtje:

- 1) het visserijbeleid is gericht op een evenwicht tussen de produktiecapaciteit en de vangstkota. We zullen hier dan nog in het midden laten dat Brussel nog maar onlangs cijfers heeft vrij gegeven, die uitwijzen dat Denemarken meer dan tweemaal de haar toegekende kwota opviste, dat Nederland voor sommige vissoorten het dubbel haalde evenals Ierland, enz.
- 2) er wordt werk gemaakt van de voorlopige beperking van het totaal motorvermogen in de bokkennisserij tot 65 duizend pk.
- 3) het motorvermogen van de nieuwe vaartuigen wordt voorlopig beperkt tot 1.200 pk.
- 4) men streeft er naar om de Belgische vloot rond de 200 eenheden te houden.

Wij stellen vast dat voor het ogenblik volgens Landbouw, de Belgische vloot enkele eenheden boven dit getal telt. Indien er verder gemoderniseerd wordt en er dus meer pk bijkomt door nieuwbouw en/of het plaatsen van nieuwe motoren, dan zal deze 200 eenheden niet kunnen behouden worden, als gevolg van de beperking van het totaal motorvermogen in de boomkorvisserij tot 65 duizend pk. En zeg nu eens wie het in zijn hoofd zal halen om een kostelijk nieuw vaartuig te gaan bouwen, NIET bestemd voor bokkennisserij, maar eenvoudig voor plankennisserij? Deze begrenzing tot 65 duizend pk, al weze deze beperking ingegeven om te zorgen dat er voor elkeenig wat te vissen valt, houdt dus **DUIDELIJK EEN TOEKOMSTIGE BOUWSTOP IN.**

Anderzijds telde volgens de officiële Lijst van Belgische Vissersvaartuigen, de Belgische vloot, op 1 januari 1984, 201 eenheden.

Maar daarvan zijn er in de drie havens, zeker acht die definitief uit de vaart zijn en praktisch zouden dienen geschrapt, vermits ze nooit meer in de vaart zullen worden gebracht.

Als we dan verder kijken, is nog steeds 40 th. van onze vloot meer dan 20 jaar oud en tellen twee rederijen alleen al elf vaartuigen, waarvan er zeven geen bokkennisers zijn en meer dan 20 jaar oud tellen.

Deze elf vaartuigen op zichzelf vertegen-

woordigen in totaal 2.420,28 Br. Ton en hebben een ouderdom gaande van 1946 tot 1962.

Dat zo de vloot modern zou zijn, er van bouwstop voor bokkennisers sprake zou kunnen zijn, is nu en in de eerste drie à vier jaar met de scheeps werven waarover we thans beschikken, ver van aan bouwstop te denken.

De voortvarendheid waarmee daar omgesprongen wordt, heeft bij bepaalde heerschappen uit de Rederscentrale een reden, welke niets met de modernisering en bokkennisserij te zien heeft.

Ons Ministerie van Verkeerswezen daarin geadviseerd door Landbouw is nuchter genoeg om dit triestig gedoe in de pers gelanceerd, te begrijpen.

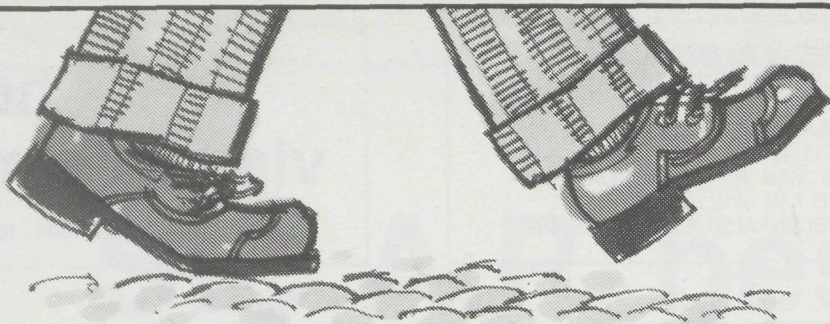
Wat in de pers verscheen:

De Keersmaker: vissersvloot modernizeren

Staatssecretaris van Landbouw en Visserij De Keersmaker heeft te Oostende beklamtoond dat het visserijbeleid voor de periode 1984-85 gericht is op het nastreven van een evenwicht tussen de productiecapaciteiten en de vangstkota.

Het visserijbeleid moet gericht zijn op de toekomst, aldus De Keersmaker, die ontkende dat er inzake de vloot een bouwstop opgelegd zou zijn of overwogen zou worden. Het vlootbestand mag niet langer afnemen en moet gemoderniseerd en aangepast worden. Wat de modernisering betreft denkt de staatssecretaris vooral aan de kleine kustvisserij. Ook wordt er werk gemaakt van de voorlopige beperking van het totaal motorvermogen van de boomkorvisserij tot 65.000 pk. Hierdoor wordt een evenwicht bereikt met de huidige vangstkota. Het motorvermogen van de nieuwe vaartuigen wordt voorlopig beperkt tot maximaal 1.200 pk.

Volgens de staatssecretaris moeten alle aandacht en inspanningen gaan naar het behoud van de vissersvloot op een niveau van ca. 200 vaartuigen, wat een vitaal minimum is voor de reders, de bemanning en de toeleveringsbedrijven, alsook voor het behoud van de markten. De Belgische vloot telt momenteel 201 schepen, die door een duizendtal vissers bemand zijn.



KUYL & ROTTINGHUIS LAAT U NIET NAAR DE POMP LOPEN

Als K&R een pomp in het programma opneemt, dan voldoet die op z'n minst aan de strenge eigen specificaties. Is die dus eigenlijk op-maat gemaakt voor de specifieke omstandigheden in de Nederlandse nijverheid en industrie. In alle gangbare, maar ook ongebruikelijke capaciteiten en volgens alle werkzame principes.

K&R is bovendien centraal gevestigd in Nederland en dus altijd dichtbij voor service of onderdelen uit voorraad!

vertikale pompen - horizontale pompen - zelfaanzuigende pompen - motorpompen - dompelpompen - sterpompen - hogedrukpompen - centrifugaalpompen - handpompen - etc. etc.



*1001 pompen
van de (bovenste) plank!*

utrecht

kuyl & rottinghuis bv

POMPEN

Wittevrouwensingel 71 - 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 - Telex 40093 Kaenr. nl.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

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 BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

HOOGWATERBOEKJE 1984

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

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

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

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

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



REPARATIE

MONTAGE

ONDERHOUD

SERVICE

MACHINEFABRIEK

A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'
TANDWIELKASTEN
KEERKOPPELINGEN
ASLAGERS
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649
Telex 28183

en dat
24 uur per dag...

BOUW VAN EUROKOTTERS IN GEVOELIGE OPMARS MAAR BELGIE SPREEKT OVER EEN BOUWSTOP!

We hadden evengoed kunnen titelen „ARME 12-MIJLSZONE”.

Anderzijds stellen we ons de vraag waarom het Visserijblad, tot nog toe, alleen blijft bij de verdediging van de 12-mijlszone en van de kustvisserij!

We stellen ons eveneens de vraag wanneer Brussel zal ingrijpen om de kustzone te beschermen tegen volledige overbevissing en uitputting!

In Nederlandse vakbladen lezen we dat bouwers van Eurokotters handen te kort hebben om aan de vraag te voldoen!

Er zou bij onze noorderburen vanaf 1980, dus in de laatste 4 jaar, voor de bouw van Eurokotters, door Nederland zelf **toelagen** verleend zijn ten bedrage van 20 miljoen B.fr. met daarboven op nog 100 miljoen gespendeerd aan toelagen door de E.E.G.

En dit voor Nederland alleen reeds. Ondertussen werd in Nederland opnieuw het casco van een Eurokotter, de UK.121 te water gelaten. Dit is er eentje van de reeds 24 eenheden die gemoderniseerd en/of van nieuwbouw en/of van bijkomende 22 aanvragen die reeds het fiat van Brussel kregen.

Nog 22 aanvragen werden reeds gunstig behandeld te Brussel en voor evenveel aanvragen is de zaak nog in behandeling. In totaal gaat dit dus om een kleine 70 Nederlandse Eurokotters, die zich aan de bestaande KLEINE kustvisserij toevoegen.

Het is onverantwoord vanwege Brussel dat schepen van 70 Brt en 300 p.k. onder KLEINE kustvisserij gecatalogeerd worden. We moeten ons de vraag niet stellen waar het eindigt, daar we thans reeds kunnen vaststellen dat het in het voorjaar van 1984 reeds een kleine ramp is geworden voor de werkelijke kleine kustvisserij, minstens wat de tongvisserij betreft.

Niettegenstaande wij de indruk hebben, dat we in de woestijn prediken, zullen wij niet ophouden met Brussel en onze regering op haar plicht te wijzen. **Het gaat hier inderdaad niet alleen om het overleven van de werkelijke KLEINE kustvisserij, maar eveneens om de bescherming van de jonge vis in de kustzone.** Het is dus de bescherming van de visstand in het algemeen en dus ook van de visserij in het algemeen, die voor ons het hoofdoel is.

Aan het Nederlands vakblad „Stuurboord-Visserijeditie”, ontlene we de foto van de romp van de nieuwe Eurokotter „UK.121”. Aan de hand van de meerpaaltjes kan men zich een idee vormen van deze nieuwe, voor kustvisserij-begrip, giant van een vaartuig.

We besluiten dus met onze gemeente uitdrukking „Arme 12-mijlszone”. En verder stellen we ons tevens de vraag, en dit zeker met recht en reden, naar welk fiasco de bouw van een dergelijk reuzevloot van Eurokotters zal leiden.

Inderdaad, ook de andere landen zullen niet willen achter blijven. Met andere woorden, heeft men terzelfdertijd gezorgd voor de polyvalente opvatting van visserij bij de bouw van de Eurokotter en zelfs in dit geval, zal dit dan ook in andere beperkte zones geen aanleiding geven tot overbevolking aan Eurokotters?

Anderzijds wil in België het departement van Landbouw de bouw van nieuwe vissersvaartuigen in België te remmen! Wij menen dat het hier aan de E.E.G. toekomt, een algemene verordening ter zake uit te vaardigen, omdat dan voor

elk land dit verbod of beperkingen zouden zetten, dit in functie van de bestaande vloot en de vangstcapaciteit hiervan.

Inderdaad is het peil van de nieuwbouw in België ver van alarmerend en kan nog altijd niet leiden tot overbevissing van de aan ons land toegekende kwota. Anderzijds zouden wij ook, bij een totaal onbezonnen uitbreiding aan Bel-

gische Eurokotters, geen blad voor de mond houden.

Het volstaat anderzijds niet van een Koninklijk bezoek, een politieke stunt te maken om daarna voor de rest, tot aan de volgende verkiezingen, er nog eens op te wijzen en daarmee hun totale onbekwaamheid omtrent de werkelijke noden van het bedrijf aan te tonen.

P. Vandenberghe



MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 25 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.

*Gullevis*ers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„**DUIVELSTERK**” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

WERKHUIZEN : ☎ (059) 32 39 79
(059) 32 08 20

EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE
☎ 32.00.07

**het koudste
het best bewerkbaar**

**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 -

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)

DE HARINGTOEVOER EN ZIJN MISBRUIKEN

We hadden het vroeger reeds over een onaanvaardbare Deense visserij op jonge haring in het Kattegat en het Skagerak.

Thans krijgen we cijfers uit Brussel, die aangeven dat de Denen in deze beide gebieden liefst maar 170 duizend ton jonge haring voor vismeeldoelinden hebben weggevisst.

Verder heeft Brussel, aan de hand van officieel doorgegeven cijfers eveneens het feit vrijgegeven, dat de Denen in 1983 in de Noordzee het dubbel gevangen hebben aan schelvis en wijting dan hetgeen waarop zij, volgens de kwotaverdeling van 25/1/1983, recht hadden!!!

West van Schotland hebben zij eveneens MEER dan dubbel aan makreel gevangen dan hun kwotum bedraagt. Dit zijn dan de Denen, die anti-E.E.G. gezind zijn.

En dan is men in ons ministerie behept met het stipt naleven van kwotaregeling. Met de Engelsen en de Duitsers zijn we het enige land, dat schrik heeft zicht te vergissen.

Ook de Ieren hebben hun haring- en makreelkwota in de Noordzee zwaar overschreden. Verder, altijd volgens de maandelijks E.E.G.-cijfers uit Brussel, hebben de Nederlandse en Deense vissers hun respectievelijk haringkwotum in de Noordzee overschreden.

Van de Denen gebeurde dit ook in de makreel-, schelvis-, en wijtingvisserij, om van de overige beschermde soorten te zwijgen. Voor de andere landen tonen de Brusselse cijfers aan, dat de kwota doorgaans geëerbiedigd of slechts licht overschreden werden.

OPENBARE VERKOPINGEN

Studie van Gerechtsdeurwaarder Alex WYNEN
Christinastraat nr 122 OOSTENDE - Tel. 059/70.13.76

t.o.v. Curator Fernand MOEYKENS te BRUGGE-Assebroek, van het

FAILLISSEMENT INCKELBERGHE Jacky
op ZATERDAG 07 JULI a.s. om 14.00 uur 's NAMIDDAGS

OPENBARE VERKOPING

te Oostende, Mercatordok, in het restaurantschip WESTHINDER

1. HET RESTAURANTSCHIP „DE WESTHINDER”

gebouwd anno 1950 - 135.485 kg. - 42.40 m lengte - 7.90 m breed
-2.5 m diepgang - gebouwd in staal BELLIARD CRIGHTON & Co
-doorlopend verlicht met lichttoren - 1 roer - bovenbouw 14 m.

2. VOLLEDIGE INBOEDEL VAN HET SCHIP

op catalogus:
restauranttafels en stoelen - barkrukken - sierscheepdelen en
werktuigen in koper - keukeninstallatie met werktuigen potten en
pannen - restaurantlinnen - ijsmachine - ijsroommachine - serviezen - glazen - bestekken - ijsemers - terrasmeubilair - windschermen - vacuummeter en manometer -el. oven - muziekinstallatie met klankboxen - brandblusapparaat - air-conditioning...

VOORWAARDEN: kontante betaling - geen cheques
33% verhoging voor kosten en BTW.

BEZICHTIGING: op vrijdag 6 juli 1984 van 10 - 12 uur en van 16 - 19 uur.

AFHALING op maandag 9 juli 1984 van 9 - 12 uur.

INLICHTINGEN: bij - Agence DERMUL tel. 059/70.76.51
- Kantoor van Gerechtsdeurwaarder Alex WYNEN.

MEN MAKE HET RUCHTBAAR!

NIEUWE DATA VOOR DE BEPALING VAN MINIMUM NETMAASWIJDTE IN NOORDZEE

VERHOOGING NETMAASWIJDTE UITGESTELD

Bij verordening verschenen op 13/6/1984 in het publicatieblad van de Europese Gemeenschappen met als motief, de meeste recente wetenschappelijke adviezen niet van dien aard zijn, dat zij als grondslag kunnen dienen voor een definitieve beslissing over de vergroting van de maaswijdte bij het vissen in de Noordzee, en dat deze beslissing derhalve moet worden uitgesteld in afwachting van vollediger wetenschappelijke adviezen, moet hierdoor de eerder vastgestelde data voor verhoging van de netmaaswijdte gewijzigd worden.

Aldus wordt in artikel 2, lid 2, de datum van 31 mei 1984 vervangen door de data van 31 december 1985. Het gaat hier over alle soorten netten in de Noordzee, waarvoor eerst voorzien was, dat de maaswijdte zou opgevoerd worden tot 90 mm.

Wat ook de beweegredenen zijn, die aangevoerd werden om de opvoering van de netmaaswijdte van 80 tot 90 mm uit te stellen, vinden wij dit een spijtige zaak.

Men moet maar eens in de afslagen gaan zien welke grote partijen archi-kleine gul, die nog net de toegelaten ondergrens behalen, aangevoerd

worden. Deze gulletjes worden „stokpaardjes” genoemd.

De benaming illustreert duidelijk de grootte van deze kabeljauw. Het haalt nog niet eens de grote van een middenslagwijting!!! Het is dan ook best bergrijpelijk dat er thans praktisch geen grote kabeljauw meer gevangen wordt.

We weten dat de visserij zeker geen voorstander is van de opvoering van de netmaaswijdte in de Noordzee, maar het is evenmin niet de eerste maal, dat we schrijven dat de visserij eerst en vooral tegen haar eigen zelf dient beschermd te worden.

Opvoering van de netmaaswijdte MOET ONVERMIJDELIJK gunstige resultaten geven voor de visserij, die wel een paar maanden de onderste soort kleine papgul niet meer zal vangen, maar later dubbel en dik hiervoor beloofd zal worden omdat de kleine gul dan onder een dubbel gewicht zal gevangen worden.

We kunnen evenmin begrijpen, dat zogezegde producentenorganisaties, die de belangen van de visserij moeten verdedigen, tegen het voorgenomen besluit van opvoering van de netmaaswijdte waren en nog altijd zijn!

Deze moeten toch in de eerste plaats de toekomstbelangen van de visser verdedigen en we herhalen, dat het slechts een drietal maanden zal duren vooraleer de allerkleinste gul terug onder meer dan dubbel gewicht in de netten van onze vissers zal terecht komen.

Uit deze optiek gezien brengt deze verordening zeker geen voordeel bij voor de visserij. Men is te Brussel gezwich voor tussenkomsten van belangenkliekjes en producentenorganisaties, die het totaal verkeerd voor hebben en **hiermede een uiterste slechte dienst bewezen hebben aan de visserijsector** voor wier belangen ze in feite zouden moeten opkomen.

Hetzelfde geldt voor de schelvis. Hoeveel allerkleinste totten die nog juist de toegelaten aanvoergrens halen, zijn reeds moeten opgevangen worden!

Het hoeft dan ook geen verwondering te baren, dat er geen grote schelvis meer aangevoerd wordt. Zelfs de zogenaamde „dikke ritjes” van een paar kg. stuk, ziet men nog zelden. Dat men de onderste maatgrens verschuift via een opgelegde netmaaswijdteverhoging en binnen een paar jaar zal men de kwota door de landen-lidstaten te vangen, kunnen verhogen. Dat moet toch eenieder met een weinig gezond verstand inzien.

Maar wij zijn nu eenmaal geen biologe noch politieke!

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 48 cm.

58 LITER : ± 50 KG.

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51

Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17



*Neem de magnesium
daar waar hij is*

Natuurlijk gashoudend mineraal water,
één der rijkste aan magnesium

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

Voor uw **AANKOPEN** van
PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

S C A P SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE

**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

een belachelijk gedoe!

DRAADLOZE DRAAGBARE TELEFOONTOESTELLEN IN DE BELGISCHE VISMIJNEN IN BESLAG GENOMEN

Van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars van België kregen wij, in verband met het in beslag nemen door de politie van de draagbare draadloze telefoontoestellen in de afslagen, volgend schrijven:

Mijnheer de Minister,

Woensdagmorgen (13 juni) is hier in de vismijn van Oostende, door de bevoegde diensten, overgegaan tot het aanslaan van draagbare draadloze telefoontoestellen.

Dat betekent voor de visserijsector een zware klap.

De toestand tijdens de verkoop in de vismijnen is dermate geëvolueerd dat deze toestellen onmisbaar zijn geworden.

Het beste bewijs: een groot deel van de woensdag aangevoerde pladijs is niet verkocht geworden, en opgevangen ter verwerking tot vismeel. De oorzaak daarvan: het contact met Nederland verboden. Gevolg: voor de reders een aanzienlijk lagere besomming en voor de handel inkomstenderving en hun personeel werkloos.

Tijdens de verkoop is een permanente verbinding tussen de kopers in de vismijnen van Oostende en Zeebrugge onderling, en hun buitenlandse klanten of leveranciers, onontbeerlijk.

De kopers moeten bij de minste prijschommeling, in beide richtingen, onmiddellijk kunnen ingelicht worden.

Mijnheer de Minister, wij weten dat deze toestellen voor het ogenblik officieel niet toegelaten zijn. Wij willen er u wel op wijzen, dat alle gesprekken langs een abonneenummer gevoerd worden, zodat de regie er enkel voordeel bij heeft.

De economische toestand is zodanig geëvolueerd dat zij onmisbaar zijn geworden, t.t.z. een werkinstrument.

Wij veroorloven ons dan ook, Mijnheer de Minister, op u beroep te doen, om: ofwel deze toestellen te laten teruggeven met een voorlopige vergunning, ofwel DRINGEND een definitieve oplossing te treffen.

Zowel voor de reders als de visgroothandel is dit van vitaal belang.

Mijnheer de Minister, wij rekenen ten stelligste op uw begrip en een spoedige regeling.

Met de meeste hoogachting.

De Secretaris

De Voorzitter,
Roland Debruyckere

Totdaar dit schrijven van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars.

TRIESTIGE AMBTELIJKE PRAKTIJKEN

Deze praktijk van het gebruik van draagbare draadloze telefoons is reeds sinds lang in voege en het is waarschijnlijk slechts in de laatste tijd, dat één of andere ijverige ambtenaar hierover gevallen is en de monopoliepositie van de R.T.T. indachtig, de zaak aan het rollen heeft gebracht.

Ook heel wat taxi's hebben de draadloze telefoon in hun wagen en ook dokters. Deze betalen

hiervoor een aanzienlijk jaarlijks forfaitair bedrag aan de R.T.T. Het is duidelijk dat de R.T.T. een algemene lijn dient te trekken, maar dat had even goed kunnen gebeuren zonder een inbeslagname.

Men had eenvoudig de gebruikers een beperkte tijd kunnen toemeten om zich in orde te gaan stellen en hun toestand te regulariseren. Thans smet men er de beuk in met als gevolg een plotse ontredde van de verkoop, waarvan de vissers weer eens, en voor de zoveelste maal, het slachtoffer werden.

In dit verband staan we duidelijk langs de kant van de Beroepsvereniging der Visgroothandelaars waar zij aandringen bij de bevoegde minister, deze toestellen te doen teruggeven samen met een **voorlopige vergunning** in afwachting van een definitieve oplossing ter zake.

Het woord is nu aan minister Decroo en zijn administratie. Anderzijds waren de gebruikers van deze draadloze kleine telefoons zeker ter goede trouw en praktisch allemaal waren ze niet weinig verrast toen men tot inbeslagname overging.

Ondertussen zou volksvertegenwoordiger Desutter E., reeds contact opgenomen hebben

met minister Decroo om de zaak te trachten in der minne te regelen om voor zo een spoedig mogelijk aanneembare oplossing te zorgen. Nochtans zou er vóór september e.k. geen oplossing in het vooruitzicht zijn.

Inlichtingen wijzen er verder op, dat de tussenkomst van de politie zou gebeurd zijn als gevolg van een klacht waarbij storingen veroorzaakt werden in de verbindingen van Touring-Wegenhulp. We geven dit voor wat het waard is.

Via de kleine draadloze draagbare telefoons hadden de kopers (grootkopers) contact met hun pakhuis en via dit pakhuis kon de verbinding gemaakt worden met het binnen- en buitenland.

Deze laatste verbindingen gebeuren officieel en komen dus op de telefoonrekening van de abonnee voor. Het is dus alleen het telefoneren van de afslag naar het pakhuis in hetzelfde gebouw of onderling, die als een soort fraude zou kunnen aangezien worden, gezien de R.T.T. het monopolie heeft van alle telefoonverbindingen hier in België.

Tot op vandaag werd er ook nog geen enkel van de gebruikte en in beslag genomen toestellen terug bezorgd. Dit zal waarschijnlijk ook wel niet gebeuren omdat deze toestellen het zogenoemde wapen van het misdrijf zijn.

En waar blijft ook het Oostends stadsbestuur om in deze belangrijke aangelegenheid, van groot belang voor de vissers zelf, zijn bemiddeling aan te wenden?

Of is men ook hier alleen maar goed voor politieke foefjes à la Pauwelijn om miljoenen ten onrechte te zien geven aan een sportvisser, wanneer daarmee politieke arrangementjes kunnen bewerkstelligd worden ten nadele van onze beroepsvissers?

P. Vandenberghe

Apollinaris

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

VERRASSENDE VANGST VOOR DE Z.284 „VICKY”

De Z.284 „Vicky” van reder Paeye deed wel een verrassende vangst in de Noordzee op de visserijgronden ter hoogte van het Schotse Aberdeen. Schipper Maurice Coussaert kreeg in zijn netten een drieponder kanon dat dagtekent uit de eerste wereldoorlog. Het was het soort kanon waarmede gewone vrachtschepen uitgerust waren om zich tegen aanvallen boven water door Duitse onderzeeboten te verdedigen. Bijna zeventig jaar geleden is een lange tijd en waarschijnlijk heeft het kanon, door de corrosie en de tand des tijds, zich losgeweekt van een gezonken vrachtschip en is uiteindelijk terecht gekomen in de netten van de „Vicky”.

Schipper Coussaert bracht het kanon aan wal en meent dat het wel als schroot zal verkocht worden omdat het niet oud genoeg is om als curiositeit aangekocht te worden. Wel nam hij de messingen-plaat, een plaat uit een legering van koper en brons, met indicaties over de driepon-

der mede als souvenir, nadat deze plaat losgemaakt werd.

De drieponder (naam ontleend aan het gewicht van de obussen die het kanon afschoot) werd op dertig vadem diepte ter hoogte van Aberdeen opgevist. Terzelfdertijd zette de „Vicky” te Grimsby, waar de vangst verkocht werd, 650 van onze bennen in de afslag, meestal pladijs. Hiervoor besomde de Z.284 iets boven de 1,3 miljoen aan brutobesomming.

We menen dat een opstellen van een drieponder-kanon in een hof of tuintje als souvenir aan de eerste wereldoorlog, ook wel een curiositeit zou geweest zijn, ten minste wanneer men niet verplicht is om opgevest oorlogstuig en wapens in de eerste aangedane haven, ter beschikking van de autoriteiten te stellen. In elk geval, een drieponder-kanon opvissen is toch nog altijd beter dan een vracht munitie, een zware obus of een vat dinoseb.

MARKTSITUATIE IN DE ZEEVISSERIJ IN MEI 1984

Teneinde seizoenschommelingen te elimineren worden de marktgegevens van mei 1984 vergeleken met de overeenstemmende maand van het voorgaande jaar.

Kenmerkend was de felle aanvoerin-zinking van 532 ton in eigen havens, zodat de produktie met 18% terugliep van 2.973 ton tot 2.442 ton, maar toch nog 264 ton boven de totale aanlandingen van mei 1982 uitstak. Deze scherpe aanvoerde-pressie wordt verklaard door de gehalveerde kabeljauwvangsten.

De aanvoer van niet-IJslandse kabeljauw verminderde met 430 ton tot 404 ton (- 52%) en daaronder kenden vooral de kleine sorteringen nl. de grootteklassen 4 en 5 de hevigste afnames resp. - 110 ton (- 50%) en - 300 ton (- 68%).

Daarnaast werden gevoelige produktieafnames vastgesteld voor schelvis - 43 ton (- 59%) en wijting - 62 ton (- 40%), terwijl men voor de schol een toename met 94 ton tot 392 ton (+ 32%) registreerde, zodat het produktievolumen aan schol nagenoeg het tweevoud van mei 1982 bereikte.

De tongaanlandingen, die normaal in mei het seizoengebonden hoogtepunt bereiken, waren zeer flauw te noemen. Men zette 381 ton tong (- 80 ton of - 17%) aan wal, hetzij resp. 177 ton en 289 ton minder dan in mei 1982 en mei 1980. De garnaalvangsten stagneerden op het niveau van 1984 (40 ton), terwijl de langoustineaanlandingen met 24 ton verbeterden tot 68 ton.

De totale aanvoerwaarde in Belgische havens daalde met 29 miljoen fr. en omvatte nauwelijks 200 miljoen fr. (- 13%), daarnaast werden volgens beschikbare gegevens vangsten verkocht voor 100 miljoen fr. in Britse havens.

Deze afname in eigen havens werd voor fifty-fifty veroorzaakt door de verminderde kabeljauw-besomming (21 miljoen fr., - 15 miljoen fr. of - 42%) en tongbesomming (75 miljoen fr., - 15 miljoen fr. of - 20%). Het effect van de teruggelopen tongaanvoer (- 17%) werd immers nog versterkt door een prijsafname van 4%, zodanig dat de gemiddelde tongprijs tot beneden de 200 fr./kg daalde nl. 198 fr./kg.

De verschillen tussen gemiddelde prijzen voor de diverse grootteklassen 1-7 waren als zeer gering te bestempelen en lagen in de marge 188 fr./kg - 205 fr./kg. Dit in tegenstelling met mei 1983 waar het prijsverschil tussen de duurste en de goedkoopste klasse 90 fr./kg bedroeg (nl. 160 fr./kg voor klasse 7 en 250 fr./kg voor klasse 2).

De opbrengst aan schol, resultante van een toegenomen aanvoer en een teruggedrongen prijs (- 6%), verbeterde met resp. + 3,2 miljoen fr. tot 16,2 miljoen fr. (+ 24%), terwijl de garnaalwaarde ondanks de aanvoerstabielisatie, dank zij de felle prijstoename van 100 fr./kg tot 225 fr./kg, met 4 miljoen fr. steeg tot 9 miljoen fr. (+ 82%)

De gemiddelde prijs voor het volledige aanbod klom met 6,4% tot 81,8 fr./kg.

Er werden 120 ton visserijprodukten aan de markt onttrokken (4,9% van de aanvoer) tegenover 126 ton in mei 1983. De doordraai bestond voor 12 ton uit hondshaai (20% van de aanvoer) en voor 31 ton uit schol (7,9% van de aanvoer), waarvan 27 ton kleine schol klasse a4, hetzij 20% van de aanvoer.

De Belgische vissersvaartuigen waren 3.368 dagen actief op zee (- 10%), dit gepaard met de minder visrijke vangsten per zeedag van 720 kg.

(- 10%) resulteerde in een aanvoerdaling van 18%, doch een betere gemiddelde prijs + 6%, zorgde voor een gemildere besommingsafname van - 13%, de aanvoerwaarde per zeedag omvatte 59.000 fr. (- 4%).

Niettegenstaande de vangsten per zeedag in de garnaalvisserij (143 kg.), 30% kleiner waren dan in 1983, werd deze visserij door 10 vaartuigen meer beoefend (33).

Het aantal zeedagen verhoogde met 75% tot 378, zodat de vangst van de garnaalvisserij met 10 ton verbeterde tot 54 ton, terwijl de aanvoerwaarde met 80% klom tot 9,2 miljoen fr., de besomming per zeedag bedroeg 24.500 fr. (+ 4%).

De boomkorvisserij werd aanzienlijk minder intens beoefend dan in mei 1983, nl. 2.175 zeedagen (-12%), toch stabiliseerde de aanvoer bij 1.700 ton dank zij een flinke meervangst per zeedag + 100 kg. tot 780 kg. (+ 14%). Daar er meer schol en minder tong werd gevangen liep de gemiddelde prijs van de vangst terug tot 149 miljoen fr. (- 11%) zodat de besomming per zeedag nog 68.400 fr. bedroeg (+ 1,2%).

Slechts 8 vaartuigen vonden de spanvisserij op kabeljauw interessant, het aantal zeedagen daalde met de helft, bovendien liepen de vangsten per zeedag met 400 kg terug tot 1.300 kg. zodat de aanlandingen nog nauwelijks 160 ton bereikten (- 64%), de besomming per zeedag liep met 9% terug van 62.500 fr. tot 56.900 fr.

Eveneens de zijtrawlers presteerden minder zeedagen (- 10%), de opbrengsten per zeedag liepen met 27% terug tot 730 kg. en met 2.600 fr. tot 48.400 fr. (- 5%).

De gemiddelde officiële gasolieprijs bereikte 13,18 fr./liter (+ 12,9%).

VISAANVOER IN DE MAAND MEI 1984 Vergelijkende statistieken over de periode 1982-1984

| SOORTEN | 1982 | | | 1983 | | | 1984 (2) | | |
|------------------------------|-----------|-------------|--------|-----------|-------------|--------|-----------|-------------|--------|
| | GEWICHT | WAARDE | G.P. | GEWICHT | WAARDE | G.P. | GEWICHT | WAARDE | G.P. |
| 1. DEMERSALE VIS | | | | | | | | | |
| a. Schelvis — verre visserij | 9.343 | 386.740 | 41,39 | 41.196 | 1.634.489 | 39,68 | 16.162 | 708.858 | 43,86 |
| andere schelvis | 16.738 | 699.600 | 41,80 | 31.929 | 824.984 | 25,84 | 13.792 | 434.960 | 31,54 |
| Kabeljauw — verre viss. | 15.996 | 716.080 | 44,77 | 11.722 | 723.560 | 61,73 | 25.417 | 1.127.204 | 44,35 |
| andere kabeljauw | 596.668 | 28.982.500 | 48,57 | 834.164 | 35.965.800 | 43,12 | 404.271 | 20.992.053 | 51,93 |
| Koolvis | 13.089 | 477.700 | 36,50 | 10.513 | 346.360 | 32,95 | 15.421 | 533.041 | 34,57 |
| Wijting | 94.113 | 3.686.829 | 39,17 | 156.209 | 5.222.754 | 33,43 | 94.267 | 3.906.853 | 41,44 |
| Schol | 205.503 | 7.524.882 | 36,62 | 297.443 | 13.051.408 | 43,88 | 391.649 | 16.230.310 | 41,44 |
| Roggen | 79.894 | 4.663.741 | 58,37 | 130.489 | 6.935.015 | 53,15 | 109.347 | 5.677.298 | 51,92 |
| Noorse schelvis | 6.932 | 323.160 | 46,62 | 4.430 | 242.360 | 54,71 | 6.101 | 313.947 | 51,46 |
| Anderes | 405.778 | 23.672.489 | 58,34 | 776.675 | 52.262.490 | 67,29 | 758.258 | 52.612.579 | 69,39 |
| TOTAAL | 1.444.054 | 71.133.721 | 49,26 | 2.294.770 | 117.209.219 | 51,11 | 1.834.685 | 102.537.103 | 45,89 |
| b. Tong | 558.136 | 120.813.983 | 216,46 | 460.625 | 94.788.112 | 205,78 | 381.412 | 75.424.437 | 197,75 |
| TOT. DEMERSALE VIS | 2.002.190 | 191.947.704 | 95,87 | 2.755.395 | 211.997.331 | 76,94 | 2.216.097 | 177.961.540 | 80,30 |
| 2. PELAGISCHE VIS | | | | | | | | | |
| Haring | — | — | — | 15 | 1.170 | 78,00 | — | — | — |
| Sprot | — | — | — | 13 | 240 | 18,46 | — | — | — |
| Overige | — | — | — | 5.046 | 85.492 | 16,94 | 3.185 | 36.747 | 11,54 |
| TOT. PELAG. VIS | 1.914 | 18.880 | 9,86 | 5.074 | 86.902 | 17,13 | 3.185 | 36.747 | 11,54 |
| 3. SCHAAL/WEEKDIEREN | | | | | | | | | |
| Garnaal | 56.749 | 7.137.472 | 125,77 | 39.159 | 4.917.418 | 125,58 | 39.729 | 8.968.845 | 225,75 |
| Noorse kreeft | 48.593 | 6.792.971 | 139,79 | 44.052 | 7.185.722 | 163,12 | 67.714 | 8.789.559 | 129,80 |
| Overige | 67.816 | 1.968.342 | 29,02 | 129.636 | 4.445.503 | 34,29 | 114.810 | 3.938.750 | 34,31 |
| TOT. SCHAAL/WEEKD. | 137.158 | 15.898.785 | 91,82 | 212.847 | 16.548.643 | 77,75 | 222.253 | 21.697.154 | 97,62 |
| ALGEMEEN TOTAAL | 2.177.262 | 207.865.369 | 95,47 | 2.973.316 | 228.632.876 | 76,89 | 2.441.535 | 199.695.441 | 81,79 |

(1) heeft alleen betrekking op de aanlandingen in Belgische havens. (2) voorlopige cijfers

NOG HET KONINKLIJK BEZOEK AAN NIEUWPOORT

BRIEVENBUS

Vanwege een lezer uit Westende (?) welke onbekend wenst te blijven en waarschijnlijk de moed niet heeft om zijn brief te ondertekenen of een ander adres en naam opgeeft, ontvingen we hiernavolgend schrijven.

Geachte Heren,

Met dit schrijven wens ik even de puntjes op de i's te zetten; betreffende de twee brieven verschenen in uw blad Nr. 21 van 8/6/84. Het is met grote verwondering dat ik in uw blad lees dat een burgervader zo ten gronde wordt gericht, omdat deze zogezegd niets voor de visserij zou doen. Dit wordt verklaard door iemand uit zijn eigen omgeving, in het bijzonder een Nieuwpoorts reder, alsook door de heer van de open brief (goedgekeurd in visserijmiddelen). Ik vind dit een schamel feit, voor de heer Georges Mommerency, dat zoiets gebeurt juist voor de Europese verkiezingen.

In de open brief aan de Koning en in het artikel de brievenbus, wordt deze burgemeester afgebroken tot op de grond. Dit zijn uit de lucht gegrepen feiten van mensen die deze heer niet kennen, want de heer G. Mommerency doet meer dan zijn plicht voor de visserij. Dat hij dit niet kan voor de Oostendse- en Zeebrugse visserij begrijp ik heel goed, hij is tenslotte geen God. De beweringen spruiten voort uit pure jaloezie en onwetendheid.

Ik vind het schandelijk dat men de komst van Koning Boudewijn naar Nieuwpoort als politiek doeleind beschouwt, alsmede dat de Rederscentrale de lof zou zwaaien met de heer Mommerency (zogezegd mouwvegerij). Tenslotte is een koninklijk bezoek geen politieke aangelegenheid en blijft de Rederscentrale een vereniging van reders die deze met woord en daad bijstaat in vrede en recht.

Gezien de bepaalde artikels in uw blad, die ik gelezen heb, zie ik mij genoodzaakt daarop te reageren.

De hoger vernoemde heer van de open brief, denkt en verklaart openlijk dat de heer G. Mommerency geen voet heeft verzet voor de visserij. Bedenk maar het verwezenlijken van de week voor Landbouw en Visserij, alle feestelijkheden betreffende de visserij en de vooruitgang van de Nieuwpoortse visserij. Was er bij de laatste scheepsramp, welgezegd die van „Z.424 - Het Zeepaard”, niet een jongen van Nieuwpoort bij? Waarom zou onze Koning dan geen bloemenhulde mogen brengen aan deze jonge man en mede opvarenden, alsook voor de bemanning van „O.202 Pelagus”.

Wat betreft de heer van de brief in het artikel de brievenbus, vind ik dat hij zijn politieke neiging toonbaar geeft en daarop zijn brief gericht heeft.

Geachte heren, ik verlang deze brief te zien publiceren in uw volgende uitgave van uw blad en wens daarmee te bereiken wat een ander uitgelokt heeft, namelijk reacties op bovenvermelde brieven.

Een examendeelnemer.

Schrijver wenst onbekend te blijven, eventueel brieven doorsturen naar D. Peperstraete, Langestraat 102, 8440 Middelkerke (Westende).

ONS ANTWOORD

Het verwondert ons dat U anoniem wenst te blijven en durft verklaren dat uw burgervader veel voor de visserij doet of gedaan heeft, zodat we veronderstellen dat U zelf niets van visserij afweet of U dit laat wijsmaken.

Uw stuntelige poging om hem politiek wit te wasen omdat hij juist vóór de Europese verkiezingen, het Koninklijk Huis naar Nieuwpoort weet te brengen, noemt gij veel doen voor de visserij, waar het elkeen bekend is die er te midden in staat, dat het niet die feestjes en showmiddelen zijn, die de visserij redden.

De O.202 is reeds meer dan twee jaar geleden vergaan en de Z.424, zes maanden. Ten gepaste tijde heeft het Koninklijk Huis de visserij en de bevolking er zijn medeleven op voortreffelijke wijze aan betoond en zowel te Oostende als te Heist, werd door de ganse overheid zijn medeleven op voorbeeldige wijze betoond, zodat het niet twee jaar of zes maanden later is, ter gelegenheid van de Europese verkiezingen, dat de brievenbesteller-burgemeester ineens diepe wonden moet openen met er een spectaculaire cinema van te maken en een zogezegde werkvergadering, welke de visserij daarmee niet zal redden of de vergane zonen zal terugbrengen, moet organiseren met een paar mensen van de Rederscentrale, die graag aan show meedoen, maar weinig positiefs verwezenlijken.

Elk jaar wordt ook te Nieuwpoort door overheid en visserijlievende verenigingen op tweede Sinksendag aan de doden een grootse bloemenhulde gebracht en het is 25 jaar geleden, dat het prachtig monument van de vissers, het werk van beeldhouwer De Soete, waarvan een exemplaar in het Metropolitanmuseum van New York berust, op de kaai door toedoen van ereburgemeester Gheeraert, ondergetekende en enkele vrienden met het oog op een jaarlijkse herdenking van onze verloren zonen, werd opgericht. Dat was ook zo pas vijf dagen voorheen geschied. Dat het Koninklijk Hof door een aldaar invloedrijk heerschap op zo'n ogenblik voor zo'n stunt gebruikt werd, valt en blijft door alle welkenkende mensen te betreuren, omdat daar achter, vermits ge zo vermetel zijt, die politieker op te hemelen, iets anders schuilt dan de visserij helpen en plots daarover een werkvergadering, die niets zal opleveren, samenroept. Meer dan een show is dit ten andere niet geweest.

SCHEEPSKREDIETEN VOOR VISSERSVAARTUIG GOEDGEKEURD

Het Ministerieel Comité voor Economische en Sociale Coördinatie heeft op 14 juni 1984, op voorstel van minister Herman De Croo, een scheepskrediet goedgekeurd voor de P.V.B.A. Derudder.

Het scheepskrediet aan 80 procent, zegge 63.601.000 fr. aan een interestenlast van 4,5 procent en terugbetaalbaar in 15 jaar, werd toegekend voor de bouw van een polyvalent vissersvaartuig, degelijk uitgerust voor volledige mechanische verwerking van de vangsten. Het schip zal worden gebouwd op de scheepswerf De Graeve te Zeebrugge.

Het valt te betreuren dat de interest hier aan

Daarover zouden de geheimen van de yachthaven van iemand uit de omgeving van de Koninklijke familie en zijn vriend Georges, ons meer kunnen vertellen.

Wanneer wij onze onbekende briefschrijver en een persmededeling zouden moeten geloven, dan hebben de nabestaanden ook geen of een klein pensioentje, waar zij in werkelijkheid vrouwen, kinderen, ouders, zusters of broers, een pensioen van de Kas voor Ongevallen ontvangen, die sedert 1930 wet is en groot genoeg als steun volgens de rang van ieder der overlevenden aan boord.

Is het plots nu, dat gemeend wordt dat dit pensioen niet groot genoeg is?

Vooraleer nog dergelijke anonieme brieven en onzin te schrijven, onderzoek eens wat aan de yachthaven gebeurt voor rijke lui en een bepaald invloedrijk persoon van rond het hof, die vriend Georges ter gelegenheid van de Europese verkiezingen, een dienst met een wederdienst heeft willen bewijzen.

Dit weze U en uw vrienden van de Rederscentrale, die de mede-organisatoren waren van die show om in de kijker te komen, gezegd door iemand, die er meer van weet, en onze visserijmensen daarvoor niet ten tonele wenst te roepen.

P. VANDENBERGHE

VOLKSVERTEGENWOORDIGER E. DESUTTER PER VELO TE BRUSSEL

Groot was onze verwondering, toen we volksvertegenwoordiger Emmanuel Desutter van Knokke, dinsdag jl. in de Wetstraat per velo naar een ministerie zagen rijden.

Onze knappe parlementair wist ons echter niet te vertellen of hij per velo vanuit Knokke was afgereisd ofwel of hij zijn velo tot Brussel op de trein had geplaatst.

Aan vele parlementairen zijn voorbeeld te volgen.

4,50 t.h. wordt berekend, omdat een niet-Belgische motor daarin wordt aangebracht, waar dezelfde minister onlangs zo maar 27 miljoen deed goedkeuren over tien jaar terug te betalen waar aan vier ten honderd voor een vreemd vaartuig dat 21 jaar oud is, zes jaar geleden uit Frankrijk werd ingevoerd en toen slechts de Belgische vlag kreeg voor zover hij alleen aan sportvisserij deed en nu door politiek gevoel plots voor het ombouwen en met vreemd materiaal als long liner in de vaart mag komen in voorwaarden die getuigen dat het politiek geklets voor ernstige modernisering en vernieuwing van de vloot gaat.

We komen hier later nog op terug.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

VOORZITTER LIEP SCHEVE KOERS TIJDENS ONDERHOOR VAN SCHIPPER

Voorzitter Gepts van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart heeft tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart, meteen de laatste vóór het gerechtelijk verlot, geen al te beste beurt gemaakt.

Tijdens zijn ondervraging, die helemaal niet getuigde van onpartijdigheid, laat staan menselijkheid, kwam het over alsof voorzitter Gepts zijn bevoegdheid te buiten ging.

Raadslid Ghys kreeg het op de heupen, en er was een spoor van coleire waar te nemen bij de andere raadsleden - allemaal gewezen vissers - en ook rijkscommissaris Carly distancieerde zich duidelijk van de handelwijze van de voorzitter.

In de zaal zat de echtgenote van de onderhoorde schipper en die nam ieder gelegenheid te baat om haar man bij te springen.

Waar het om ging?

Aan boord van de Z.431 „Judith” moet enige tijd geleden onenigheid zijn ontstaan tussen de bemanning en schipper-eigenaar Vantorre Jean-Pierre. Wat de preciese oorzaak voor die rel is, was dubieus maar het zou gaan om (zwart) geld.

De volledige bemanning besliste dan maar klacht neer te leggen tegen de voornoemde schipper-eigenaar die er van verdacht werd, ziek te zijn (epilipsie of vallende ziekte) en derhalve medisch niet in staat zou zijn het bevel te voeren over zijn vaartuig, aldus de bemanning.

Tegen die aantijgingen ging schipper Vantorre natuurlijk te keer - bijgestaan door zijn echtgenote in de zaal - en dat was kennelijk niet naar de zin van de voorzitter, die op een werkelijk tentatieve manier de onderhoor leidde.

Door de bemanning werden beschuldigingen geuit zoals ondermeer het dwars op de zee leggen van het vaartuig waardoor het water aan boord sloeg, het niet in staat zijn om beslissingen te nemen, het krijgen van aanvallen, het koers lopen overlaten aan een ondergeschikte, enz... Kortom, een resem klachten van de bemanning maar die als leugenachtig worden bestempeld door schipper Vantorre die pertinent beweerde, dat hij wel in staat is zijn vissersstiel verder uit te oefenen en zinnens is zulks ook te doen.

Twee en een half jaar geleden kocht hij dat vaartuig aan. Waarmee wilde de voorzitter weten. Met geld natuurlijk, kwam de repliek van mevrouw Vantorre van uit de zaal.

Helemaal gortig werd het toen de voorzitter nog wilde weten waar schipper Vantorre dat geld vandaan had gehaald. Zeker niet gestolen, was het antwoord van de schipper-eigenaar en toen oordeelde raadslid Ghys het welletjes.

Hij stelde voor om de zaak stop te zetten en eventueel eerst een medisch onderzoek te laten instellen door een gerechtsdeskundige. Goed, zegde de schipper, maar ik zal eerst nog eens overleggen met mijn huisarts.

Raadslid Carly kwam nog aandraven met een pil die zagezegd zou genomen worden door de schipper maar schipper Vantorre beweerde pertinent zo'n pil nooit gezien te hebben.

„Ik ben bekwaam om mijn schip te voeren”, zegde Vantorre „en er is geen enkele ziekte die mij belet dat te doen. Ik vaar acht jaar en ben nog bij geen enkel ongeval betrokken geweest”.

Daarmee werden de debatten gesloten. De bemanning zal in een volgende zitting onderhoord worden maar ondertussen kreeg de schipper de sympathie mee van de ganse Raad.

Misschien een troost nadat hij op een betreurenswaardige manier door voorzitter Gepts aan een onderhoor was onderworpen die wij, noch collegas die regelmatig de rechtbanken voor de dagbladen verzorgen, hadden mee gemaakt.

Een tendentieuze onderhoor was de kwotering, die voorzitter Gepts mee kreeg en die geen enkel ander voorzitter in het verleden had durven of willen opbrengen.

Nog het vergaan van de Z.424 „Zeepaard”

Nadien besteedde de Raad nogmaals aandacht aan het vergaan van de Z.424 „Zeepaard”, een scheepsramp die zich op 13 januari jl. voordeed en waarbij de vijf opvarenden sedertdien vermist zijn.

Terzake werd schipper Beernaert van de Z.576 onderhoord. Dat vaartuig bevond zich in de tragische vlucht naar de beschutting van de Engelse kust in de buurt van de „Zeepaard”, terwijl schipper Beernaert vooraf nog radiokontakt had met schipper Vandierendonck van de „Zeepaard”.

De ramp moet gebeurd zijn, zo getuigt schipper Beernaert, toen wij in verbinding waren met de kustwacht om te vragen of wij met buitenstaande netten de Engelse twaalfmijlszone mochten binnen lopen.

Dat moet, omdat er terzake geen standing-orders bestaan. Die vraag moet telkens weer gedaan worden, verduidelijkt de schipper maar hoe de scheepsramp zich precies heeft voorgedaan weet hij niet te vertellen.

Overtreding tegen verkeersscheidingsstelsel

Diezelfde schipper Beernaert moet zich nadien ook nog verantwoorden voor een overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel, nadat hij in overtreding was genomen door een overvliegend toestel van de Engelse kustwacht. Hij was toen vissend in de buurt van de Falls op 10 februari jl.

Omdat gelijkaardige overtredingen nu al jaren schering en inslag zijn, waarschuwde raadslid Ghys er andermaal voor dat de konsekwenties zwaar kunnen zijn voor de visserij. Het is inderdaad niet onmogelijk, aldus Ghys, dat bij de volgende IMCO, verbod zal opgelegd worden om **nog verder de visserij te bedrijven in de traficlines, daar waar dat nu nog wel mag in de voorgeschreven richting.**

De repliek van schipper Beernaert was even snel als spontaan: „ik vraag mij af”, zo zegde de schipper, „waar wij straks nog zullen kunnen vissen. Vooral met die bedreiging van die grote Franse en Nederlandse treilers. Zij korren vlug-

ger dan dat wij koers lopen met hun motoren van 1.500 p.k. en méér!”.

Beslissing inzake aanvaring tussen Z.319 en hopperzuiger

Door de raad werd vervolgens een beslissing genomen inzake de aanvaring die zich op 2 maart 1982 voordeed tussen de Z.319 „Philadelphian” en de Engelse sleehopperzuiger „Pacifique” in het vaarwater van het Scheur.

In de besluiten komt de Raad tot de volgende conclusie:

1. betrokkene Ackx heeft zich plichtig gemaakt aan een inbreuk op art. 15 van het Aanvaringsreglement. De afgelegde verklaringen getoetst aan de gegevens van de schets, overgebracht op kaart, alsook de snelheden ontwikkeld door de schepen tonen aan, dat de Z.319 en de „Pacifique”, kruisende schepen waren.

De Z.319 die de „Pacifique” aan zijn stuurboordzijde had, moest dus voor dit laatste schip uitwijken. Dat de „Pacifique” een oploper was voor de Z.319, kan niet aanvaard worden, rekening gehouden met het feit dat de Z.319 uit de Pas van het Zand kwam in het Scheur Westwaarts te varen en de koersen die noodzakelijk moeten gevolgd zijn en gelet ook op de koers gevolgd door de B.P. tanker in het Scheur.

De localisatie van de schade aan de schepen staat eveneens de versie van de „Pacifique”. Betrokkene moet dat stellig aangevoeld hebben, daar hij wou doen aannemen dat dit laatste schip hem met zijn stuurboordstevens zou hebben geraakt. Het onderzoek van de schade wees uit, dat betrokkene op dit punt zeker de waarheid niet sprak.

2. betrokkene maakte zich eveneens plichtig aan een overtreding van art. 9 van het Internationaal Aanvaringsreglement.

Het vaarwater Scheur is een nauw vaarwater. Betrokkene moest aldus uitwijken voor de „Pacifique” (lengte 136 m, diepgang 8,6 m in geladen toestand), vaartuig dat slechts in zulk vaarwater veilig kan varen. Het kruisen belemmerde de doorvaart van de „Pacifique”.

Daarom wordt schipper Ackx Roger bestraft met een schorsing van zijn brevet van schipper ter visserij 1e klasse gedurende een periode van **3 dagen** en legt hem verbod op als schipper als hoofd van de wacht op Belgische vissersvaartuigen te varen gedurende die periode.

Lering

Uit de hierboven vermelde feiten kan bovendien volgende lering getrokken worden: wanneer twee vaartuigen koerskruisende koersen sturen, moet het vaartuig dat het andere aan stuurboord heeft uitwijken en vermijden voor het andere schip achterlijker dan dwars te krijgen om er aldus een oploper van te maken die dan zou moeten wijken voor de oorspronkelijke koerskruiser die uitwijkplichtig was.

VAN HET E.E.G.-FRONT

Te vissen kwota voor de lidstaten HARING EN ZEEDUIVEL

Hieronder volgt een zopas verschenen bijlage in het publikatieblad van de Europese Gemeenschappen met de onderverdeling van de toegekende kwota per lidstaat.

BIJLAGE II

| Bestand | | | Lid-Staat | Kwota 1984 in ton |
|-----------|--|--|-----------------------------|------------------------|
| Soort | Geografische gebieden | ICES/NAFO-gebied | | |
| Zeeduivel | Faeröer, Rockall, westen van Schotland, Ierse Zee, westen van Ierland en Porcupine Bank, zuiden van Ierland, Bristol Channel, het Kanaal, Golf van Biscaye | V b (EG-zone), VI, VII, VII (EG-zone) | België | 2.750 |
| | | | Denemarken | 560 |
| | | | Duitsland | |
| | | | Griekenland | |
| | | | Frankrijk | 25.930 |
| | | | Ierland | 2.750 |
| | | | Italië | |
| | | | Luxemburg | |
| | | | Nederland | 560 |
| | | | Verenigd Koninkrijk | 7.000 |
| | | | Beschikbaar voor Lid-Staten | |
| | | | Totaal E.E.G. | 39.550 |
| Haring | Noorse Zee, noordelijk deel van de Noorzee, centraal deel van de Noordzee | IIa (EG-zone), IV a (EG-zone), IV b (EG-zone) ⁽⁷⁾ | België | 0 |
| | | | Denemarken | 28.780 |
| | | | Duitsland | 17.970 |
| | | | Griekenland | |
| | | | Frankrijk | |
| | | | Ierland | 1.410 |
| | | | Italië | |
| | | | Luxemburg | |
| | | | Nederland | 22.820 |
| | | | Verenigd Koninkrijk | 29.020 |
| | | | Beschikbaar voor Lid-Staten | |
| | | | Totaal E.E.G. | 100.000 ⁽⁴⁾ |
| Haring | Zuidelijk deel van de Noordzee, oostelijk deel van het Kanaal | IV c, VII d ⁽⁵⁾ ⁽⁷⁾ | België | 7.100 |
| | | | Denemarken | 2.500 |
| | | | Duitsland | 1.700 |
| | | | Griekenland | |
| | | | Frankrijk | |
| | | | Ierland | 19.000 |
| | | | Italië | |
| | | | Luxemburg | |
| | | | Nederland | 18.000 |
| | | | Verenigd Koninkrijk | 6.700 |
| | | | Beschikbaar voor Lid-Staten | |
| | | | Totaal E.E.G. | 55.000 ⁽⁶⁾ |

Het is een licht gewijzigde bijlage, die reeds verscheen. Aldus kan voor het haringbestand in de Noordzee en in het oostelijk deel van het Kanaal tot 20% van de kwota voor de ICES-sectoren IVc en VII d naar ICES-sector IVb worden overgedragen.

Verder wordt in art. 8 het volgende lid toegevoegd: „2bis”: De haringvisserij is verboden in het gebied tussen de 6 en 12 mijl, gemeten vanaf de basislijnen voor de oostkust van het Verenigd Koninkrijk tussen 54°10'NB en 54°45'NB in de periode van 15 augustus tot en met 30 september en tussen 55°30'NB en 55°45'NB in de periode van 15 augustus tot en met 15 september.

Voetnota toe te voegen aan de bijlage II

- (4) Elke Lid-Staat deelt de Commissie wekelijks zijn haringaanvoer mede en maakt daarbij onderscheid tussen ICES-sectoren II a, IV a en IV b.
- (5) Met uitzondering van het bestand van Blackwater, het zeegebied van de Theemsmonding tussen Felixtone en North Foreland binnen 6 mijlen van de basislijnen van het Verenigd Koninkrijk.
- (6) Onverminderd artikel 1, sub b), van Verordening (E.E.G.) nr. 3702/83.
- (7) Uiterlijk tot en met 31 juli 1984 kunnen de Lid-Staten vissen in de sectoren II a (E.G.-

zone), IV en VII d voor zover de totale in deze zone verrichte vangsten de 34.400 ton niet overschrijden. Deze hoeveelheid is inbegrepen in het totaal van de hoeveelheden die overeenkomstig de onderhavige verordening mogen worden gevangen. De vangsten die door de Lid-Staten zijn verricht tussen 1 januari 1984 en de datum van inwerkingtreding van de onderhavige verordening, met uitzondering van die welke zijn verricht uit hoofde van Verordening (E.E.G.) nr. 3702/83 in sector IV c, worden in mindering gebracht op de bij de onderhavige verordening vastgestelde quota.

DE EVOLUTIE VAN DE OOSTENDSE VISSERSHAVEN

door Emile VROOME, oud-schepen der Vissershaven,
schepen van Financiën en oud-Volksvertegenwoordiger.

Deze week zetten wij een finaal punt achter de vervolgreeks over het werk van ere-schepen Emile Vroome, nadat wij in de vijf voorgaande weken, aan de hand van zijn werk over de „Evolutie van de Oostendse Vissershaven”, aandacht hadden besteed aan de historiek van de Oostendse vissershaven en visserij. Emile Vroome besloot destijds dat belangrijk werk met een hulde aan de visserij en de opgave van enkele markante data die bepalend zijn geweest voor het visserijbedrijf.

De Zeewijding die ieder jaar plaats grijpt, de eerste zondag na het naamfeest van de Oostendse beschermheiligen, is een plechtigheid die waarschijnlijk dagtekent uit de tijd toen Oostende nog een klein vissersgehucht was. De zee werd gezegend voor al hetgeen ze voortbracht en ook uit vrees, daar 's winters woonsten en landen dikwijls overstromd werden. De zegening die ieder jaar plechtig van op een hoog duin door hun priester werd gegeven, moest wel iets prachtigs en indrukwekkends lijken voor hen. Deze eenvoudige vissers, rechtschapen mensen, te zien ootmoedig knielen! Ze roepen Gods goedheid over zich en smeken om hun karig dagelijks brood. In oude stadsrekeningen wordt de processie van de H. Petrus ingeschreven voor de veroorzaakte onkosten. In 1448 vinden wij dat vreugdevuren werden aangestoken op de SS. Jans- en Pietersnachten. In 1486 wordt er vermeld dat zes kannen wijn uitgedeeld worden aan de zangers en leden der Rhetorica van Nieuwpoort, die te Oostende deel hadden genomen aan de processie. In 1497 hadden de rederijders van Oostende, toneel opgevoerd op SS. Pieters- en Paulusdag en werden daarvoor beloond met twee kannen wijn. De processie die ieder jaar op 29 juni rondging, bekwam meer en meer bijval en steeds kwam er meer volk te dier gelegenheid naar Oostende gestroomd, zodanig dat de magistraat de toelating vroeg aan Karel V een jaarmarkt te mogen houden op die dag, in stede van die welke tot voorheen gehouden werd op Ste Katharinadag. Dit werd toegestaan in 1518 en tot het einde van de vorige eeuw was er ieder jaar begin juli een foer te Oostende. Een afschrift van die toelating van Karel V is een heel interessant document, dat nog kan ingezien worden in het boek van Ed. Vlietinck.

In de rekening van 1536 wordt melding gemaakt dat de Bisschop van Cuba het H. Sacrament droeg in de processie van 29 juni. De rekening van 1543 staat een uitgave toe van „H. Sols” voor het uitstrooien van bloemen en versieren van het Schepenhuis op St. Pietersdag.

De rederijders van Gistel kwamen te Oostende op St. Pieterdag en, gedurende de processie gaven zij verscheidene flup-teriespelen te zien. In 1567 vinden wij enige inlichtingen over de voornaamste personen die aan de processie deelnamen: de bailli (baljuw), de burgemeester, de 8 schepenen, de schatbewaarder en de griffier.

In 1579 werd de oude kerk bij het strand gesloopt en de vergoeding uitbetaald voor de processie, en werd voortaan (in 1580) toegestaan aan de nieuwe kerk. Na het beleg 1601-1604 werd de processie terug in zwang gebracht. In 1768 werden grote feesten op touw gezet daar het dat jaar vijf eeuwen geleden was dat Margareta van Konstantinopel de eerste „charte” (oorkonde) aan Oostende gaf.

Men weet dat de Juliaans Kalender veranderd werd in 1582 door Gregorius XIII en dat er dus één jaar verschil bestaat tussen de nieuwe en oude kalender. Een „Te Deum” werd gezongen te 10 uur in de parochiale kerk en een processie doortrok de straten. Vóór het stadhuis stond een standbeeld opgericht, Maria-Theresia verbeeldend. 's Namiddags greep een grote optocht plaats, geleid door de Oratoriaan Broeders en die uit 7 praalwagens bestond.

De eerste wagen stelde een dorpskermis voor, de tweede de godsdienst en de deugden, de derde de apostels Petrus en Paulus, de vierde droeg de Maagd van Oostende, de vijfde verbeeldde Margareta van Konstantinopel en haar zoon Don Guido, de zesde Margareta van Male en Filips de Stoute en de zevende Filips de Goede en Isabella. Tussen de wagens in liepen verscheidene groepen, zoals vissers met netten, jonge meisjes, soldaten te voet of te paard.

Sommige dagbladen hadden over de zeewijding en de bijhorende feestelijkheden geschreven als „plechtigheden die plots opnieuw in 't leven geroepen werden en dat het beter ware geweest dat alles te vergeten”.

Dit in 1834, een lokaal weekblad schreef, verontwaardigd te zijn over zoveel onwetendheid, dat „die plechtigheden jaarlijks met veel luister, ingetogenheid en op dezelfde manier uitgevoerd werden zonder ooit belachelijk geschenen te hebben. De zeewijding wordt nog steeds gedaan van de stadswallen zoals in de goede ouwe tijd van onze voorouders”.

Sedertdien wordt nog ieder jaar deze luisterrijke processie op touw gezet, keer op keer verbeterd, gewijzigd en verrijkt met allerhande bijvoegsels, nieuwe, schonere wagens en groepen die in een mooi bijbelse, historische of nationale kledij worden gestoken.

(Vervolg volgende blz.)



Z.M. Koning Boudewijn - toen nog Koninklijke Prins - bij zijn bezoek aan de vissershaven.

Thans draagt de alomvermaarde processie de naam van „Ommeganck”, en men schat de mensen op minstens honderdduizend die uit België en vreemde streken Oostende komen bezoeken teneinde van de gelegenheid gebruik te maken om van de grootse plechtigheid getuige te zijn.

En wanneer op de slag van het middaguur het bulderend kanon het sein geeft van het indrukwekkend ogenblik van de plechtige wijding der zee, met de menigvuldige rijkbevlagde schepen op de rede, wordt door een koor van honderden vissersjongens- en meisjes het diep aandoenlijk lied gezongen: „O Heer, Zegen de Zee”, getoondicht door de Oostendse muziekleraar wijlen dhr. J. Keurvels en woorden van wijlen dhr. Hendrik Baels, die de grootste diensten heeft bewezen aan onze visserij tijdens de vervulling van zijn menigvuldige openbare ambten van Schepen der Stad Oostende, Volksvertegenwoordiger, Minister van Landbouw, Minister van Openbare Werken en later als Gouverneur van West-Vlaanderen. In deze laatste hoge functie werd Gouverneur Baels op 12 november 1933 plechtig door de Stad Oostende, zijn geboortestad, officieel gehuldigd.

Hierna volgt de tekst van deze VISSERSCANTATE:

O Heer! Voor wie de Zee of brandt of kalmt naar wille,
Ziet op ons naar gewezen, ziet op ons visserswerk!
Uw kruis zij voor de zee een teken om te stillen,
Uw kruis wees onze hoop, het weze niet een zerk!

Wij zagen onze mannen, ons kinders gaan ter zee,
Wij gaven broze schuiten, ons troost en liefde mee;
Wij vrouwen, voor ons mannen, wij buigen smekend neder,
Wij moeders roepen snikkend om onze kleinen weder.

Ze briest en stormt de zee en slaat der sloepen boegen,
De masten kraken nêer, de zeilen scheuren af,
Hoe zwart is 't al rond ons! Hoe wreed en doodse zwoegen,
Het zure stukje brood, we zoeken 't in een graf.



Gouverneurs Baels wordt verwelkomd door Eerste Schepen Vroome, Schepen der Vissershaven.

Wij zullen vissers zijn en lustig medevaren,
En hijsen 't korrenet gelaân met zilvren buit,
En giert dan eens de wind, en steigeren de baren,
Wij buigen op, hei sa! en schetterlachen luid.

Wij schenken U ons kroost dat jaagt naar vissenoorden,
Gelijk de vader was, zó wordt ons ganse bloed!
Bedaar uwe kleine zee met úwe meesterswoorden,
Zo wordt de zee een bron die rustig leven doet!

OOSTENDE, Hoofdstad van het Zeevisserijbedrijf!

OOSTENDE, Stad van Zeehandel!

OOSTENDE, Stad van Internationaal Verkeer!

OOSTENDE, bespoeld door de Noordzee!

OOSTENDE, verwoest, menigmaal vernield, is er altijd weder bovenop gekomen. Telkenmale heeft zij de strijd om het bestaan hervat met dit wonderbaar vertrouwen in de toekomst. Dit vertrouwen dat voor ons een spoorslag is, een reden van troost en van hoop in onze standvastigheid, onze levenskracht!

Zegde ik immers niet in het begin van mijn werk: „ER STAK WILSKRACHT ONDER HET WAMBUIS ONZER VOORVADE-REN!”? Wij mogen er bijvoegen: HUN NAKOMELINGEN HEBBEN DIT NIET BESCHAAMD!

BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

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

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

MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

De eerste warme week van het jaar. Toch zijn de prijzen op een hoog peil gebleven. Vooral kabeljauw en gul waren weer erg duur. Kabeljauw tussen 80 en 118 fr., gul tussen 40 en 100 fr.

Voor spanvissers opnieuw een meevaller en flinke resultaten. Een korte reis van de O.243/N.706 die toch 900 bennen in de afslag brachten en ieder ruim één miljoen haalden.

De andere spannen moesten het wel minder doen maar bleven toch ook nog boven de resultaten van hun collega's. Van de West vooral blijven de vangsten klein. Wel iets meer haal deze week. Er werd tussen 55 en 60 fr. voor betaald.

Waar ook wijting nog altijd duur verkocht geraakt, bleven de resultaten hier wel boven de verwachtingen.

De bokkenvissers kwamen slechts aan hun trekken na wat langere tijd. Tong blijft schaars en kreeg prijzen tussen 185 en 260 fr. met midensoorten als duurste.

Platvis is schaars geweest, blijkbaar trekken de meeste schepen met hun vangst naar Engeland. Hierdoor lag de prijs voor deze vissoort hier vrij hoog. Ook de roggen waren zeer duur en noteerden tot bij de 100 fr.

Keilrog liep zelfs op tot 118 fr. het kg. Rode knorhaan, opnieuw vrij schaars, noteerde tussen 65 en 110 fr. het kg.

Wat gebracht werd aan vlaswijting werd al even duur verkocht als de rest. Grote en middensortering bleven dan ook rond de 85 fr. schommelen.

De garnaalaanvoer is ook deze week erg klein gebleven. Na een prijs die vrijdag opliep tot boven de 300 fr. werd nadien tussen 240 en 265 fr. het kg. betaald. Wat nog steeds erg duur is.

Kreeftjes werden deze week minder aangevoerd. Maandag lag de prijs dan ook hoger dan voorgaande weken en werd tussen 110 en 200 fr. het kg. betaald.

MAANDAG 18 JUNI 1984

| dag. | vis | tong | fr. |
|--------------------|-----|------|-----------------|
| KREEFTENPUT | | | |
| N.597 | 10 | 50 | 2.500 472.749 |
| KANAAL | | | |
| O.518 | 17 | 150 | 2.500 1.080.317 |
| NOORD | | | |
| O.83 | 14 | 100 | 400 1.032.422 |
| WEST | | | |
| O.35 | 12 | 160 | — 4.38.730 |
| O.118 | 12 | 150 | — 514.605 |
| N.3 | 11 | 150 | — 666.756 |
| N.45 | 9 | 200 | — 608.495 |
| N.709 | 9 | 200 | — 466.278 |
| NOORDZEE | | | |
| O.135/275 | 12 | 700 | — 1.747.416 |
| O.243/N.706 | 10 | 900 | — 2.282.572 |
| O.128/279 | 11 | 580 | — 1.570.666 |

DINSDAG 19 JUNI 1984

| | | | |
|-----------------|----|-----|-----------------|
| KANAAL | | | |
| Z.499 | 16 | 150 | 2.500 1.162.206 |
| NOORDZEE | | | |
| O.318 | 13 | 500 | — 1.263.141 |
| WEST | | | |
| O.229 | 13 | 160 | — 580.157 |
| O.309 | 5 | 50 | — 200.612 |

WOENSDAG 20 JUNI 1984

WEST
O.108 16 150 800 978.817

Verwachtingen

VRIJDAG 22 JUNI

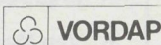
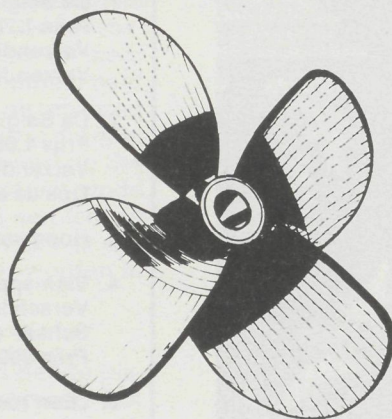
KREEFTEPUT: O.123 (10 vis - 90 kreeft)
O.306 (40 vis - 90 kreeft)
NOORD: O.705 (300 m waarvan 200 pladijs - 40 rog)
NOORDZEE: O.232/O.285 (110 m waarvan 900 gul, 60 schelvis)
1.520 (Denemarken - 200 m)



VAN VOORDEN GROEP

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

**ONZE
KWALITEIT
IS UW
KRACHT**



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

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

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

MAANDAG 25 JUNI

KANAAL: O.369 - O.51 - Z.183 - N.36
WEST: Z.50 - O.134 - O.206 - Z.502

DINSDAG 26 JUNI

KREEFTEPUT: O.26
WEST: N.708 - N.719
NOORD: O.303

WOENSDAG 27 JUNI

NOORD: O.274
WEST: Z.296

ZEEBRUGGE

DONDERDAG 14 JUNI 1984

| | | | | | |
|-------|---|-------|-----|----|----------------|
| Z.200 | W | 2.500 | 200 | 19 | 121.442 |
| Z.568 | K | 250 | 60 | 8 | 447.430 |
| Z.560 | K | 100 | 10 | 2 | 21.048 |
| | | | | | 589.920 |

VRIJDAG 15 JUNI 1984

| | | | | | |
|-------|-----|-------|-----|----|------------------|
| Z.289 | KN | 600 | 240 | 13 | 1.310.238 |
| Z.573 | KRP | — | 120 | 9 | 590.185 |
| Z.19 | KN | 4.000 | 240 | 16 | 1.550.321 |
| Z.400 | | | | 2 | 225.035 |
| Z.55 | | | | 2 | 87.040 |
| Z.578 | | 1100 | 50 | 5 | 306.360 |
| | | | | | 2.673.890 |

MAANDAG 18 JUNI 1984

| | | | | | |
|-------|-----|-----|-----|--------------|------------------|
| Z.14 | N | 400 | 14 | 1.227.880 | |
| Z.121 | N | 350 | 12 | 1.105.300 | |
| Z.564 | W | 700 | 80 | 2 560.850 | |
| Z.47 | N | 300 | 350 | 12 1.072.000 | |
| Z.16 | N | 300 | 260 | 12 1.174.760 | |
| N.723 | KRP | — | 120 | 10 495.195 | |
| Z.324 | W | 700 | 200 | 12 907.480 | |
| Z.506 | W | 400 | 80 | 7 548.820 | |
| | | | | | 7.092.285 |

DINSDAG 19 JUNI 1984

| | | | | | |
|-------|-----|-------|-----|----|------------------|
| Z.465 | W | 500 | 40 | 3 | 335.080 |
| Z.181 | KRP | — | 150 | 10 | 518.840 |
| Z.418 | KRP | — | 150 | 10 | 613.870 |
| Z.408 | W | 1.200 | 70 | 10 | 468.470 |
| | | | | | 1.936.260 |

WOENSDAG 20 JUNI 1984

| | | | | | |
|-------|-----|-------|-----|-----------|------------------|
| Z.60 | W | 430 | 12 | 1.211.440 | |
| B.5 | N | 200 | 180 | 12 | 855.223 |
| Z.41 | KRP | — | 120 | 11 | 541.625 |
| Z.85 | W | 250 | 370 | 12 | 1.118.280 |
| Z.431 | W | 100 | 260 | 15 | 763.610 |
| Z.576 | W | 100 | 160 | 13 | 772.170 |
| Z.307 | KRP | — | 160 | 11 | 542.750 |
| Z.300 | W | 1.000 | 400 | 2 | 153.330 |
| | | | | | 6.496.767 |

NIEUWPOORT

VRIJDAG 15 JUNI 1984

| | | |
|------------|---------|------------|
| VIS | | |
| N.590 | 439 kg. | 48.328 fr. |
| N.22 | 126 kg. | 21.984 fr. |
| N.88 | 405 kg. | 42.384 fr. |
| N.788 | 172 kg. | 35.628 fr. |
| N.736 | 576 kg. | 64.333 fr. |
| N.720 | 146 kg. | 31.822 fr. |

| | | |
|---------|---------|------------|
| N.349 | 323 kg. | 25.755 fr. |
| N.512 | 247 kg. | 35.454 fr. |
| GARNAAL | | |
| N.782 | 85 kg. | 27.492 fr. |

Op de vrijdagmarkt losten acht kustvaartuigen hun vangst.

Tong nr. 1 kreeg 234 à 238 fr./kg. en tong nr. 2 250 à 256 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 werd 268 à 274 fr./kg. geboekt en voor fruitong of tong nr. 4 274 à 282 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 261 à 271 fr./kg. en kleine tong 189 à 201 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 329 à 348 fr./kg. aangekocht, middenslagtarbot tegen 220 à 256 fr./kg., varia tegen 180 à 210 fr./kg. en griet tegen 180 à 240 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3.250 à 3.500 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drieling pladijs 3.000 à 3.250 fr. de ben en voor visjes 1.600 à 1.800 fr. de ben. Grote zandschar bewam 40 à 44 fr./kg., kleine zandschar 1.150 à 1.300 fr. de ben en bot 500 à 700 fr. de ben.

Nogmaals werd op de vrijdagmarkt vastgesteld dat garnaal tot een peperdure delicatessie promoveert. Zo werd als eenheidsprijs 318 fr./kg. neergepend.

ZATERDAG 16 JUNI 1984

| | | |
|---------|--------|------------|
| GARNAAL | | |
| N.782 | 65 kg. | 18.085 fr. |

MAANDAG 18 JUNI 1984

| | | |
|-------|-----------|-------------|
| VIS | | |
| N.88 | 423 kg. | 40.179 fr. |
| N.22 | 352 kg. | 45.862 fr. |
| N.575 | 2.101 kg. | 133.402 fr. |
| N.700 | 647 kg. | 73.356 fr. |
| N.788 | 217 kg. | 26.473 fr. |
| N.349 | 558 kg. | 51.246 fr. |
| N.512 | 1.085 kg. | 118.402 fr. |
| N.590 | 535 kg. | 35.701 fr. |
| N.720 | 542 kg. | 47.398 fr. |
| N.736 | 1.197 kg. | 63.297 fr. |

Tien kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 bewam 229 à 235 fr./kg. en tong nr. 2 246 à 254 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 278 à 286 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 240 à 254 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 252 à 261 fr./kg. en kleine tong 175 à 188 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 358 à 376 fr./kg. aangekocht, middenslag tarbot tegen 226 à 248 fr./kg., varia tegen 170 à 238 fr./kg. en griet tegen 190 à 230 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2.800 à 3.200 fr. de ben opgetekend, voormiddenslag- of drielingpladijs 2.700 à 3.000 fr. de ben en voor visjes 2.800 à 1.600 fr. de ben.

Op de maandagmarkt bestond de aanvoer hoofdzakelijk uit tong, varia en pladijs. Zo werd geen Westvis en rog aangevoerd.

Grote zandschar werd tegen 2.100 à 2.200 fr. de ben geboekt, kleine zandschar tegen 1.100 à 1.250 fr. de ben en bot tegen 500 à 800 fr. de ben. Robaard haalde 80 à 90 fr./kg. en knorhaan 1.750 à 2.250 fr. de ben.

WOENSDAG 20 JUNI 1984

| | | |
|-------|-----------|-------------|
| VIS | | |
| N.172 | 2.349 kg. | 163.019 fr. |
| N.52 | 3.915 kg. | 434.751 fr. |
| N.346 | 1.925 kg. | 108.501 fr. |
| N.88 | 261 kg. | 31.197 fr. |
| N.720 | 383 kg. | 6.560 fr. |
| N.700 | 404 kg. | 52.749 fr. |
| N.575 | 589 kg. | 32.257 fr. |
| N.22 | 186 kg. | 32.143 fr. |
| N.349 | 284 kg. | 24.403 fr. |
| N.788 | 204 kg. | 29.517 fr. |
| N.738 | 1.310 kg. | 78.477 fr. |

Drie Westvaartuigen en acht kustvaartuigen zorgden op de woensdagmarkt samen voor een aanvoer van ongeveer 11.800 kg. vis, dit voor

een bruto-opbrengst van 993.574 fr. In ruime mate werd er Westvis, tong en varia aangevoerd. Tong nr. 1 bewam 240 à 248 fr./kg. en tong nr. 2 251 à 262 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 278 à 286 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 260 à 270 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 204 à 211 fr./kg. en kleine tong 174 à 182 fr./kg. Voor grote tarbot werd 330 à 354 fr./kg. geboekt, voor middenslagtarbot 230 à 280 fr./kg., voor varia 180 à 220 fr./kg. en voor griet 268 à 310 fr./kg. Staartvis werd tegen 294 à 318 fr./kg. geboekt. Zonnevis tegen 260 à 346 fr./kg., tongschar tegen 122 à 184 fr./kg., robaard tegen 80 à 90 fr./kg. en rode soldaten tegen 425 à 4.500 fr. de ben.

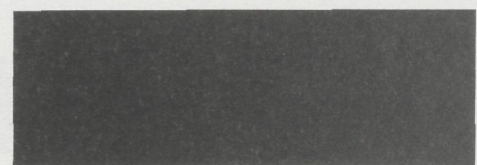
Voor grote pladijs werd 2.800 à 3.250 fr. de ben genoteerd, voor drieling- of middenslagpladijs 2.700 à 3.000 fr. de ben en voor visjes 1.300 à 1.550 fr. de ben. Ondanks de drukkende hitte werd voor alle westvis een peperdure prijsnotering geboekt.

Vlaswijting kreeg 3.800 à 4.100 fr. de ben, kongel 1.960 à 2.300 fr. de ben, kabeljauw 6.000 à 6.400 fr. de ben en gul 4.000 à 5.500 fr. de ben.

Voor grote wijting werd 4.100 à 4.300 fr. de ben genoteerd en voor kleine wijting 2.700 à 2.900 fr. de ben. Grote zandschar bewam 2.100 à 2.280 fr. de ben en kleine zandschar 1.000 à 1.100 fr. de ben. Moerrog werd tegen 5.100 à 5.300 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4.500 à 4.800 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4.000 à 4.250 fr. de ben en katrog tegen 2.250 à 2.700 fr. de ben.

Doorn- of speurhaai boekte 2.500 à 2.800 fr. de ben, zeehond 1.700 à 1.900 fr. de ben en zand- of zeehaai 550 à 800 fr. de ben.

Er werd op de woensdagmarkt vanwege de handelaars een grote belangstelling waargenomen en alle genoteerde prijzen waren ruimschoots bevredigend.



BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week verkochten terug een drietal Belgische vaartuigen te Grimsby. Het gaat over de Z.284 „Vicky” van de rederij Paeye Willy, de Z.121 „Barentszee” van de rederij Seabird en de Z.571 „Zephyr” van reder Claeys Raymond.

Samen brachten deze vaartuigen 1.900 van onze bennen aan de markt te Grimsby voor een gezamenlijke brutobesomming van 4,76 miljoen B.fr.

De grootste brutobesomming werd verwezenlijkt door de Z.121 „Barentszee”, die 700 bennen in de markt zette, hoofdzakelijk pladijs en hiervoor 1,86 miljoen B.fr. verwezenlijkte, hetzij een gemiddelde per ben (50 kg.) van 2.660 fr.

Tweede beste besomming werd gemaakt door de Z.284 „Vicky”, die 650 bennen in de afslag zette voor een brutobesomming van 1,68 miljoen B.fr. hetgeen een gemiddelde per ben vertegenwoordigt van 2.580 fr.

Tenslotte kwam eveneens de Z.571 „Zéphyr” van reder Claeys Raymond aan de beurt met 420 van onze bennen voor een brutobesomming van 1,215 miljoen B.fr. of een gemiddelde van 2.900 fr. per ben van 50 kg.

Er werd vooral pladijs aan de markt gebracht. Alle drie de vaartuigen verkochten door bemiddeling van het agentschap Chapman.

GETIJEN TE OOSTENDE

JUNI

| | | | | |
|---------------|------|-----|------|-----|
| 22 vrijdag | 0733 | 377 | 0138 | 051 |
| | 1951 | 363 | 1400 | 087 |
| 23 zaterdag | 0834 | 378 | 0239 | 067 |
| | 2054 | 365 | 1505 | 093 |
| 24 zondag | 0934 | 383 | 0341 | 074 |
| | 2152 | 373 | 1608 | 091 |
| 25 maandag | 1029 | 391 | 0441 | 073 |
| | 2244 | 385 | 1705 | 082 |
| 26 dinsdag | 1118 | 400 | 0531 | 066 |
| | 2330 | 399 | 1753 | 070 |
| 27 woensdag | 1159 | 410 | 0612 | 057 |
| | — | — | 1836 | 059 |
| 28 donderdag | 0011 | 415 | 0652 | 050 |
| | 1236 | 421 | 1915 | 048 |
| NM 29 vrijdag | 0051 | 431 | 0730 | 043 |
| | 1314 | 432 | 1957 | 035 |
| 30 zaterdag | 0133 | 444 | 0811 | 036 |
| | 1355 | 440 | 2041 | 020 |

JULI

| | | | | |
|----------------|------|-----|------|------|
| 1 zondag | 0218 | 452 | 0855 | 030 |
| | 1439 | 444 | 2130 | 005 |
| 2 maandag | 0308 | 455 | 0942 | 026 |
| | 1526 | 443 | 2221 | -008 |
| 3 dinsdag | 0359 | 452 | 1033 | 026 |
| | 1618 | 438 | 2314 | -015 |
| 4 woensdag | 0453 | 446 | 1125 | 032 |
| | 1710 | 430 | — | — |
| EK 5 donderdag | 0551 | 437 | 0009 | -012 |
| | 1807 | 420 | 1219 | 045 |
| 6 vrijdag | 0631 | 427 | 0106 | 000 |
| | 1909 | 411 | 1319 | 060 |
| 7 zaterdag | 0758 | 417 | 0209 | 015 |
| | 2017 | 404 | 1428 | 070 |
| 8 zondag | 0906 | 411 | 0315 | 027 |
| | 2126 | 403 | 1538 | 069 |
| 9 maandag | 1011 | 408 | 0420 | 033 |
| | 2232 | 407 | 1644 | 059 |
| 10 dinsdag | 1110 | 408 | 0520 | 035 |
| | 2330 | 414 | 1744 | 046 |
| 11 woensdag | 1158 | 411 | 0611 | 038 |
| | — | — | 1838 | 034 |
| 12 donderdag | 0019 | 423 | 0656 | 043 |
| | 1241 | 417 | 1927 | 025 |

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

| | 18 juni | | 19 juni | | 20 juni | |
|-------------------|---------|-----|---------|-----|---------|-----|
| Lappen | 240 | 255 | 230 | 238 | 239 | |
| Grote | 225 | 257 | 235 | 245 | 231 | |
| 3/4 | 250 | 278 | 245 | 265 | 239 | 252 |
| Bloktongen | 260 | 280 | 250 | 260 | 239 | 252 |
| Vóór-kleine | 225 | 230 | 220 | 230 | 196 | 210 |
| Kleine | 195 | 221 | 190 | 200 | 183 | 190 |
| Slips | 185 | 204 | 180 | | 173 | 180 |

ZEEBRUGGE

| | | | | | | |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| Grote | 266 | 278 | 250 | 254 | 260 | 285 |
| Bloktongen | 300 | 309 | 260 | 287 | 271 | 298 |
| Fruittongen | 262 | 328 | 191 | 216 | 246 | 262 |
| Schone kleine | 240 | 267 | 191 | 216 | 246 | 262 |
| Kleine | 203 | 232 | 194 | 201 | 207 | 234 |
| Tout petit | 187 | 210 | 183 | 198 | 176 | 208 |
| Slips | 180 | 182 | 180 | 187 | 172 | 183 |

NIEUWPOORT

| | | | | | | |
|---------------------|-----|-----|-------|--|-----|-----|
| Tong I | 229 | 235 | ..... |  | 240 | 248 |
| Tong II | 246 | 254 | ..... |  | 251 | 262 |
| Tong III | 278 | 286 | ..... |  | 278 | 286 |
| Tong IV | 240 | 254 | ..... |  | 260 | 270 |
| Tong V | 252 | 261 | ..... |  | 204 | 211 |
| Kleine tongen | 175 | 186 | ..... |  | 174 | 182 |

PLADIJS

OOSTENDE

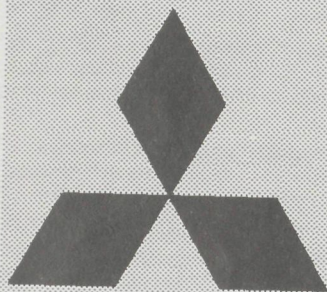
| | 18 juni | | 19 juni | | 20 juni | |
|-----------------------|---------|----|---------|----|---------|--|
| Platen | 66 | 76 | 55 | 76 | ..... |  |
| lek (groot-klein) ... | 72 | 78 | 53 | 70 | ..... |  |
| Derde slag | 70 | 76 | 40 | 45 | ..... |  |
| Platjes | 25 | 42 | 25 | 28 | ..... |  |

ZEEBRUGGE

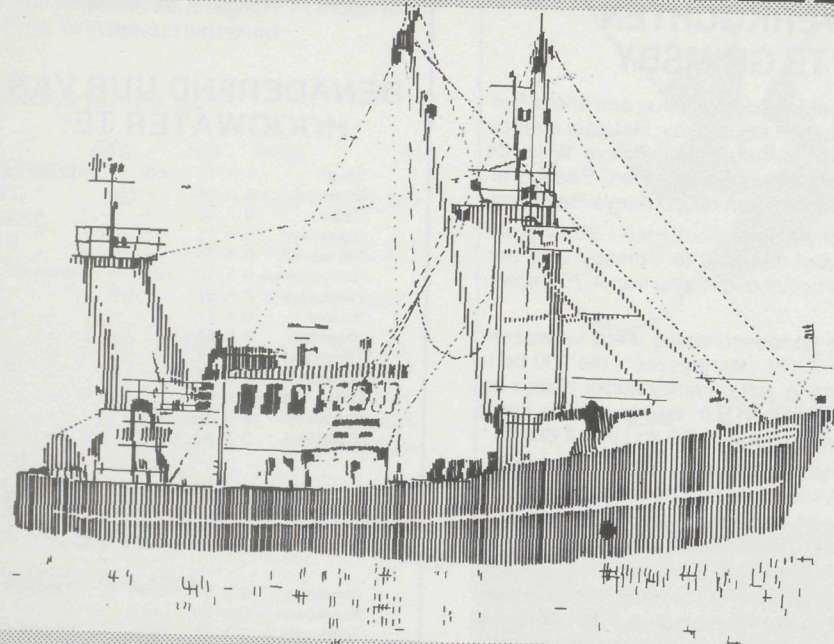
| | | | | | | |
|-----------|-------|----|-------|----|-------|----|
| I | 43 | 58 | 54 | 56 | 60 | 66 |
| II | 50 | 64 | 53 | 54 | 56 | 62 |
| III | 52 | 60 | 54 | 58 | 57 | 60 |
| IV | 34 | 42 | 29 | 38 | 35 | 40 |
| V ..... | ..... |  | ..... |  | ..... |  |

NIEUWPOORT

| | | | | | | |
|---------------------|-------|----|-------|--|-------|----|
| Moeien ..... | ..... |  | ..... |  | ..... |  |
| Grote pladijs | 56 | 64 | ..... |  | 56 | 65 |
| Platjes | 26 | 32 | ..... |  | 26 | 31 |
| Drielingen | 54 | 60 | ..... |  | 54 | 60 |



MITSUBISHI DIESELMOTOREN



PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.

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

postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND

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

telex: 24175 padsl

postbus 1, 4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND

telefoon: 09-311113-1551/1488

S.C.A.P.

Service dealer voor België

H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

telefoon 059-32 08 20 - 32 39 79

telex: 81229

MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex: 47330 smofa nl

zuinig en betrouwbaar

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Oostende | | Zeebrugge | | Nieuwpoort | | Nieuwpoort | |
|------------------------|----------|------|-----------|------|----------|------|-----------|------|----------|------|-----------|------|------------|------|------------|------|
| | 18/6 | 18/6 | 18/6 | 18/6 | 19/6 | 19/6 | 19/6 | 19/6 | 20/6 | 20/6 | 20/6 | 20/6 | 18/6 | 18/6 | 20/6 | 20/6 |
| Tarbot groot | 330 | 356 | 324 | 339 | 340 | | 327 | 332 | 338 | | 354 | 376 | 358 | 376 | 330 | 354 |
| Tarbot middel | 282 | 309 | 264 | 280 | 300 | | 276 | 285 | 289 | | 295 | 336 | 226 | 248 | 230 | 280 |
| Tarbot klein | 263 | | 185 | 246 | 269 | | 272 | 274 | 255 | | 264 | 290 | | | | |
| Griet groot | 251 | 262 | 310 | 320 | 267 | 281 | 305 | | 266 | | 325 | 350 | 190 | 230 | 268 | 310 |
| Griet middel | 235 | 246 | 254 | 268 | | | 240 | | | | 247 | 269 | | | | |
| Griet klein | 173 | 190 | 124 | 180 | 199 | | 158 | | 185 | | 116 | 120 | | | | |
| Schelvis groot | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schelvis middel | 55 | | | | 76 | | | | | | | | | | | |
| Schelvis klein | 26 | 47 | | | 30 | 44 | | | | | | | | | | |
| Heek grote | 110 | 125 | | | 103 | 138 | | | | | | | | | | |
| Heek middel | 85 | 102 | 64 | 85 | | | | | | | | | | | | |
| Heek klein | 64 | | | | | | | | | | | | | | | |
| Lom | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Leng | 70 | 76 | | | 72 | | | | 52 | 54 | | | | | | |
| Rog I | | | | | | | | | | | | | | | 102 | 106 |
| Keilrog | 116 | | | | 102 | 118 | | | | | | | | | 90 | 96 |
| Rog | 83 | 98 | 89 | 103 | 63 | 99 | 88 | 87 | | | 90 | 96 | | | | |
| Tilten | 62 | 82 | 90 | 94 | 60 | 84 | 79 | 52 | 85 | | 94 | 96 | | | 90 | 96 |
| Scherpstaart | 35 | 70 | 96 | 120 | 64 | 81 | | | | | 102 | 119 | | | 90 | 96 |
| Halve Mans | 46 | 82 | 64 | 76 | 68 | 90 | 45 | 66 | | | 70 | 76 | | | | |
| Teelt | | | 70 | 72 | | | 77 | 55 | | | 55 | 68 | | | | |
| Katrog | 24 | | 35 | 40 | 27 | 32 | 29 | 25 | 12 | | 32 | 45 | | | 45 | 54 |
| Kabeljauw | 79 | 116 | 101 | 110 | 102 | 117 | 87 | 89 | | | 100 | 109 | | | 120 | 128 |
| Gul (groot) | 78 | 102 | 80 | 86 | 94 | 102 | 82 | 85 | | | 84 | 92 | | | 110 | |
| Gul (middel) | 70 | 98 | 78 | 81 | 80 | 88 | 73 | 86 | | | 87 | 98 | | | | |
| Gul (klein) | 35 | 62 | 39 | 42 | 30 | 63 | 34 | 37 | | | 39 | 44 | | | 80 | |
| Hozemondhamme | 142 | 321 | 146 | 314 | 144 | 323 | 149 | 255 | | | 144 | 279 | | | 294 | 318 |
| Wijting groot | 68 | 73 | 60 | 84 | 69 | 73 | 63 | | | | | | | | 82 | 86 |
| Wijting klein | 32 | 44 | 29 | 45 | 33 | 40 | 46 | 49 | | | 54 | 60 | | | 54 | 58 |
| Schar | 18 | 22 | 20 | 26 | 10 | 21 | 17 | | | | 24 | 30 | 25 | 42 | 21 | 44 |
| Steenschol | 21 | 165 | 32 | 93 | 46 | 160 | 47 | 100 | 24 | 88 | 39 | 94 | | | | |
| Zeehaai | 46 | 58 | | | 26 | 60 | | | | | 50 | 60 | | | 11 | 16 |
| Hondshaai | 13 | 29 | | | 15 | 26 | | | 16 | 18 | | | | | | |
| Doornhaai | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Pieterman | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Makreel | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Horsmakreel | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeekreeft | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schaat | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeebaars (klipvis) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Kongeraal | 15 | 43 | | | 15 | 36 | | | | | | | | | 38 | 44 |
| Schartong | 70 | | | | 49 | | | | | | | | | | 122 | 184 |
| Volle haring | | | | | | | | | | | | | | | | |
| IJle haring | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Haringshaai | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Steenholk | 32 | 36 | | | 27 | 36 | | | | | | | | | | |
| Heilbot | | | | | 314 | | | | | | | | | | | |
| Steur | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Koolvis | | | | | 28 | 40 | | | | | | | | | | |
| Zeewolf | | | | | 50 | 85 | | | | | | | | | | |
| Pollak | 78 | 118 | | | 71 | 82 | | | | | | | | | 76 | 82 |
| Zonnevis | | | | | | | | | 322 | | | | | | 260 | 346 |
| Koningsvis | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Vlaswijting | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeeduivel | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Schotse schol | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Zeehond | | | 30 | 36 | | | 44 | 38 | | | 28 | 30 | | | 34 | 38 |
| Bot | | | | | | | | | | | | | | | 10 | 16 |
| Rode Poon (roobaard) | 75 | | | | | | | | | | | | | | 80 | 90 |
| Grauwe poon (knorhaan) | 10 | 18 | 19 | 24 | 10 | 12 | | | | | 19 | | | | 38 | 45 |
| Rode knorhaan | 60 | 115 | | | 16 | 30 | | | | | | | | | | |
| Posten | | | | | | | | | | | | | | | | |

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 11 juni** werd aangevoerd: 4.400 kg tong; 155 kisten tarbot en griet; 160 kisten kabeljauw; 1 kisten koolvis; 14 kisten schelvis; 113 kisten wijting; 928 kisten schol; 71 kisten schar; 2 kisten makreel en 170 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

heilbot 17,72; tarbot 17,88-15,94; grote tong 15,48-14,63; grootmiddel tong 12,46-11,50; kleinmiddel tong 12,17-10,74; tong één 11,71-10,53; tong twee 11,25-10,90; voor de **Golf-tong** werd betaald: grote 12,30-11,00; grm. 11,17-10,75; klm. 10,80-10,73; één 11,05-10,75; twee 10,60-10,35.

Per 40 kg.:

schartong 90; St. Jacobsschelpen 106; pieterman 44; hammen met kop 350-122; wolf 180-126; tongschar 314-92; horsmakreel 31-11; leng 136; tarbot 631-312; griet 614-247; kabeljauw één 224-186; kabeljauw twee 212-154; kabeljauw drie 176-166; kabeljauw vier 170-150; kabeljauw vijf 164-96; schol één 164-138; schol twee 164-140; schol drie 140-122; schol vier 83-65; makreel twee 94; wijting vier 132-64; schelvis één 134; schelvis twee 140; schelvis drie 130; schelvis vier 140-104; koolvis drie 168; krab 19-16; poontjes 70; schar 70-50.

De besommingen waren:

HD 62 f 13.300; KW 11 f 30.900; KW 22 f 46.000; KW 25 f 45.300; KW 34 f 17.100; KW 36 f 43.500; KW 88 f 15.600; KW 113 f 15.400; KW 145 f 12.900; KW 152 f 5.700; KW 189 f 26.900; IJM 44 f 18.400.

Aan de **woensdagmarkt van 13 juni** werd aangevoerd: 1.475 kg tong; 14 kisten tarbot en griet; 102 kisten kabeljauw; 60 kisten wijting; 162 kisten schol; 33 kisten schar en 192 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 16,43-16,23; grote tong 15,71-15,38; grootmiddel tong 13,33-12,54; kleinmiddel tong 13,21-11,76; tong één 12,99-11,89; tong twee 12,24-10,83.

Per 40 kg.:

tarbot 626-344; griet 529-269; kabeljauw drie 220; kabeljauw vier 250-224; kabeljauw vijf 132-114; schol één en twee 190-162; schol drie 148-112; schol vier 96-56; wijting vier 140-92; schar 133-30; horsmakreel 40-34; rode poon twee 192-190; rode poon drie 204-104; bot 38-26; poontjes 30.

De besommingen waren:

GO 9 f 8.600; HD 71 f 1.200; VD 6 f 1.800; VD 18 f 3.600; KW VD 19 + VD 73 f 11.400; VD 20 f 2.700; VD 24 + VD 54 f 13.200; WR 10 f 1.300; WR 71 f 2.000; WT 75 f 2.800; WR 88 f 5.100; WR 98 f 4.300; WR 138 f 5.500; WR 248 f 3.400; YE 25 f 500.

Aan de **donderdagmarkt van 14 juni** werd aangevoerd: 2.485 kg tong; 43 kisten tarbot en griet; 335 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 109 kisten wijting; 305 kisten schol; 25 kisten schar; 2 kisten makreel en 264 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 17,24-16,50; grote tong 16,65-15,36; grootmiddel tong 14,04-12,51; kleinmiddel tong 13,49-11,87; tong één 13,33-10,96; tong twee 11,54-10,81; zalm 23,79.

Per 40 kg.:

tarbot 618-341; griet 604-254; kabeljauw één 240; kabeljauw twee 246-196; kabeljauw drie 264-200; kabeljauw vier 248-204; kabeljauw vijf 204-124; schol één 170-140; schol twee 176-140; schol drie 176-124; schol vier 92-50; witte koolvis drie 178; wijting vier 130-100; schelvis vier 130; schar 85-45; makreel twee 96-88; tongschar 300-103; hammen met kop 310; mullets 622-572; rode poon twee 256-174; rode poon drie 240-110; steenbolk 105-84; horsmakreel 34-18; bot 38-28; poontjes 50-40;

De besommingen waren:

TH 42 f 15.200; UK 129 f 1.000; VD 6 f 1.800; VD 18 f 4.000; VD 19 + VD 73 f 11.400; VD 24 + VD 54 f 7.200; VD 20 f 1.800; VD 77 f 6.400; WR 10 f 2.100; WR 71 f 2.200; WR 88 f 700; WR 98 f 780; WR 138 f 2.600; IJM 18 f 13.200; IJM 21 f 800; IJM 115 f 35.200.

Aan de **vrijdagmarkt van 15 juni** werd aangevoerd: 1.965 kg tong; 50 kisten tarbot en griet; 438 kisten kabeljauw; 164 kisten wijting; 210 kisten schol; 37 kisten schar; 2 kisten makreel en 172 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:

tarbot 19,82-16,80; grote tong 17,99-15,98; grootmiddel tong 16,42-13,70; kleinmiddel tong 14,32-13,16; tong één 14,04-11,79; tong twee 12,26-11,25.

Per 40 kg.:

horsmakreel 52-40; bot 30-40; rode poon één 262; rode poon twee 240-100; rode poon drie 240-102; tarbot 712-378; griet 590-340; kabeljauw één 276-264; kabeljauw twee 284-256; kabeljauw drie 234-182; kabeljauw vier 244-192; kabeljauw vijf 218-114; schol één 192-182; schol twee 188; schol drie 182-144; schol vier 110-57; makreel twee 90-65; schar 96-70; wijting vier 140-90; tongschar 188-137; mullets 530; krabbepoten 114; poontjes 42-35.

BRESKENS

Aanvoer over de week van 10 t.m. 16 juni 1984

Gemidd. prijs per kg.

| | |
|-----------------------------|--------------|
| 1.299 kg. export garnalen | voor f 14,43 |
| 2.609 kg. pellerij garnalen | voor f 14,14 |
| 3.127 kg. bot | voor f 0,81 |
| 1.092 kg. schar | voor f 1,67 |
| 11.147 kg. schol | voor f 2,88 |
| 3.498 kg. tong | voor f 13,65 |
| 847 kg. tarbot | voor f 14,18 |
| 706 kg. griet | voor f 11,49 |
| 2.304 kg. kabeljauw | voor f 3,10 |
| 537 kg. wijting | voor f 1,82 |
| 24 kg. rog | voor f 4,72 |
| 893 kg. poon | voor f 2,33 |
| 39 kg. haai | voor f 2,52 |
| 13 kg. ham | voor f 17,66 |
| 55 kg. baars en herder | voor f 19,45 |
| 82 kg. tongschar | voor f 6,34 |
| 1.147 kg. inktvis | voor f 2,24 |
| 263 kg. bolk | voor f 1,80 |
| 111 kg. paling | voor f 14,54 |
| 159 kg. horsmakreel | voor f 0,29 |

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 13 t.e.m. 15-6-1984

Door 50 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

| Hoeveelheid | Vissoort | Opbrengst | Prijs in kg. |
|--------------------|-----------|-----------------------|--------------|
| 11.449 kg. | Tong | f 147.700,01 | van f 12,90 |
| 8.497 kg. | Tarbot | f 99.872,88 | van f 11,75 |
| 64.775 kg. | Schol | f 179.252,77 | van f 2,77 |
| 11.665 kg. | Kabeljauw | f 38.523,78 | van f 3,30 |
| 1.855 kg. | Griet | f 16.605,81 | van f 8,95 |
| 3.350 kg. | Schar | f 10.335,15 | van f 1,11 |
| 2.260 kg. | Wijting | f 5.242,63 | van f 2,32 |
| 135.369 kg. | Diversen | f 588.596,10 | |
| 245.220 kg. | | f 1.086.128,53 | |

COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 10 t.m. 16 juni 1984

| | kg. | gem. prijs |
|------------------|--------|------------|
| Export Garnalen | 10.789 | 16,27 |
| Handels Garnalen | 694 | 14,62 |
| Tong | 4.016 | 14,31 |
| Schol | 5.174 | 2,56 |
| Schar | 657 | 1,61 |
| Bot | 6.841 | 0,92 |
| Tarbot | 120 | 11,42 |
| Griet | 85 | 7,91 |
| Kabeljauw | 260 | 3,02 |
| Wijting | 142 | 2,67 |
| Zeebaars | 375 | 20,42 |
| Harder | 1.368 | 3,03 |
| Paling | 896 | 13,48 |
| Zeekatten | 147 | 2,21 |
| Diversen | 409 | — |

NEDERLAND

GOEDEREDE

DONDERDAG 14 JUNI 1984

| VISSOORT | KGS | Guldens | Gem. |
|-------------|-------|---------|-------|
| Tong gr | 11 | 138 | 12,50 |
| Tong gm | 41 | 475 | 11,58 |
| Tong km | 52 | 608 | 11,70 |
| Tong I | 62 | 721 | 11,63 |
| Tong II | 236 | 2.631 | 11,15 |
| Tarbot I | 5 | 86 | 17,12 |
| Tarbot III | 21 | 252 | 11,99 |
| Tarbot IV | 14 | 115 | 8,22 |
| Griet II | 18 | 135 | 7,48 |
| Kab 5 (G) | 57 | 70 | 1,22 |
| Wijt. 3 (G) | 60 | 156 | 2,60 |
| Schar 1/D | 207 | 205 | 99 |
| Poon 2 | 6 | 9 | 1,50 |
| Bot | 1.430 | 1.104 | 77 |
| Schol 1 (O) | 21 | 66 | 3,12 |
| Schol 2 (O) | 107 | 399 | 3,73 |
| Schol 3 (O) | 488 | 1.542 | 3,16 |
| Schol 4 (O) | 1.255 | 1.696 | 1,35 |
| Krab | 16 | 16 | 98 |
| Steenbolk | 3 | 2 | 77 |
| Diversen | 1 | 1 | 1,01 |
| Garn BNL 2 | 115 | 1.610 | 14,00 |
| TOTAAL | 4.226 | 12.035 | |

VRIJDAG 15 JUNI 1984

| VISSOORT | KGS | Guldens | Gem. |
|--------------|--------|---------|-------|
| Tong gr | 1.696 | 30.505 | 17,99 |
| Tong gm | 5.743 | 86.543 | 15,07 |
| Tong km | 4.945 | 69.712 | 14,10 |
| Tong I | 5.114 | 69.028 | 13,50 |
| Tong II | 2.804 | 32.180 | 11,48 |
| Tarbot I | 1.446 | 26.508 | 18,33 |
| Tarbot II | 849 | 13.149 | 15,49 |
| Tarbot III | 1.684 | 22.290 | 13,24 |
| Tarbot IV | 1.335 | 14.621 | 10,95 |
| Tarbot afw | 129 | 1.235 | 9,57 |
| Griet I | 417 | 5.991 | 14,37 |
| Griet II | 1.349 | 13.805 | 10,23 |
| Schol 4 (G) | 9.388 | 21.347 | 2,27 |
| Kab 1 (G) | 81 | 463 | 5,71 |
| Kab 2 (G) | 1.388 | 7.227 | 5,21 |
| Kab 3 (G) | 4.435 | 19.759 | 4,46 |
| Kab 4 (G) | 3.759 | 15.932 | 4,24 |
| Kab 5 (G) | 11.325 | 25.736 | 2,27 |
| Kab (afw) | 6 | 3 | 50 |
| Wijt. 3 (G) | 5.584 | 14.876 | 2,66 |
| Schar 1/D | 9.363 | 10.513 | 1,12 |
| Makr. III | 16 | 36 | 2,26 |
| Poon gr | 174 | 329 | 1,89 |
| Poon 1 | 1.461 | 2.783 | 1,91 |
| Poon 2 | 2.366 | 3.085 | 1,30 |
| Rog I | 22 | 117 | 5,32 |
| Rog II | 107 | 442 | 4,13 |
| Schel. 3 (G) | 15 | 61 | 4,04 |
| Bot | 3.792 | 2.879 | 76 |
| Tongschar | 198 | 1.054 | 5,32 |
| Schol 1 (O) | 948 | 3.770 | 3,98 |
| Schol 2 (O) | 6.542 | 25.806 | 3,94 |
| Schol 3 (O) | 41.245 | 124.698 | 3,02 |
| Schol 4 (O) | 35.164 | 63.043 | 1,79 |
| Haai + P | 127 | 593 | 4,67 |
| Krab | 228 | 465 | 2,04 |
| Inktvis W | 51 | 537 | 10,54 |
| Inktvis ZW | 87 | 234 | 2,69 |
| Steenbolk | 3.417 | 6.072 | 1,78 |

| | | | |
|------------|---------|---------|-------|
| Mullen | 113 | 564 | 4,99 |
| Kreeft | 2 | 21 | 10,65 |
| Hammen | 13 | 186 | 14,31 |
| Paling | 7 | 59 | 8,49 |
| Diversen | 16.088 | 88.081 | 5,47 |
| Garn BNL 2 | 87 | 1.218 | 14,00 |
| TOTAAL | 185.110 | 827.559 | |

VLISSINGEN

VRIJDAG 15 JUNI 1984

| VISSOORT | KGS | Guldens | Gem. |
|--------------|---------|---------|-------|
| Tong gr | 980 | 18.834 | 19,22 |
| Tong gm | 2.986 | 48.544 | 16,26 |
| Tong km | 2.645 | 39.878 | 15,08 |
| Tong I | 3.274 | 45.163 | 13,79 |
| Tong II | 1.512 | 17.189 | 11,37 |
| Tarbot I | 582 | 10.814 | 18,58 |
| Tarbot II | 404 | 6.213 | 15,38 |
| Tarbot III | 569 | 7.557 | 13,28 |
| Tarbot IV | 326 | 3.571 | 10,95 |
| Tarbot afw | 3 | 31 | 10,41 |
| Griet I | 316 | 4.421 | 13,99 |
| Griet II | 315 | 2.985 | 9,48 |
| Schol 1 (G) | 947 | 3.982 | 4,20 |
| Schol 2 (G) | 2.827 | 11.068 | 3,92 |
| Schol 3 (G) | 10.769 | 36.328 | 3,37 |
| Schol 4 (G) | 13.356 | 32.373 | 2,42 |
| Kab 1 (G) | 136 | 852 | 6,26 |
| Kab 2 (G) | 343 | 2.096 | 6,11 |
| Kab 3 (G) | 867 | 4.787 | 5,52 |
| Kab 4 (G) | 1.550 | 7.749 | 5,00 |
| Kab 5 (G) | 7.036 | 18.607 | 2,64 |
| Wijt. 3 (G) | 1.159 | 2.968 | 2,56 |
| Wijt. 4 (G) | 1.601 | 3.125 | 1,95 |
| Schar 1 | 7.717 | 11.030 | 1,43 |
| Tongschr 1 | 1.118 | 7.999 | 7,15 |
| Tongschr II | 2.906 | 12.437 | 4,28 |
| Zeebaars | 59 | 1.237 | 20,96 |
| Tng besch. | 8 | 16 | 1,95 |
| Poon gr | 522 | 1.765 | 3,38 |
| Poon 1 | 1.555 | 4.023 | 2,59 |
| Poon 2 | 796 | 1.061 | 1,33 |
| Rog I | 23 | 120 | 5,21 |
| Rog II | 209 | 1.038 | 4,96 |
| Rog III | 1.084 | 2.662 | 2,46 |
| Koolv. 4 (G) | 4 | 14 | 3,60 |
| Schel. 3 (G) | 10 | 46 | 4,61 |
| Bot | 15.931 | 13.803 | 87 |
| Haai + P | 38 | 220 | 5,80 |
| Haai - P | 495 | 353 | 71 |
| Zandhaai | 289 | 389 | 1,35 |
| Inktvis W | 208 | 2.340 | 11,25 |
| Inktvis ZW | 6.418 | 14.460 | 2,25 |
| Steenbolk | 2.189 | 3.316 | 1,51 |
| Mullen | 43 | 286 | 6,65 |
| Kreeft | 1 | 15 | 15,00 |
| Hammen | 31 | 504 | 16,25 |
| Paling | 14 | 198 | 14,11 |
| Diversen | 20.702 | 99.438 | 4,80 |
| Krabben | 50 | 98 | 1,95 |
| Kommeraal | 12 | 44 | 3,66 |
| H. Makreel | 972 | 271 | 28 |
| Zonnevis | 10 | 85 | 8,53 |
| Krab. poot | 37 | 229 | 6,18 |
| TOTAAL | 117.954 | 508.631 | |

LAUWERSOOG

Ondanks dat de vloot eerst dinsdag ter visserij is uitgevaren, was er vrijdag een ruime aanvoer, nl. 3.600 kisten waarvan 2.500 kisten kabeljauw/gul en 250 kisten tong/tarbot. De aanvoer van schol was niet groot. Genoemde hoeveelheid werd ter verkoop aangeboden door 38 schepen. De vraag naar zowel rond- als platvis was groot, zodat de resultaten van deze korte visweek voor de visserman niet tegen vielen. Voor kleine torregul werd tot f 2,63 per kg. betaald. In de loop van de markt kwam er nog een vrij grote partij van deze afmeting en zakte de prijs tot onder de twee gulden. Voor kabeljauw V werd van f 3,73 tot f 3,38 gegeven.

De grote en middel gul lag bij de aanvang ruim boven de vier gulden om te eindigen op twintig tot dertig cent hier onder. Voor gestripte wijting werd tot f 3,28 betaald.

Bij de tongen waren grote prijsverschillen. Zo werd er voor de laptong van f 16,29 tot f 17,80 gegeven. Grootmiddel bracht f 14,15 - f 15,74 per kg. op, kleinmiddel f 13,34 - f 15,01, tong I f 12,64 - f 14,27 en de sliptong lag op f 11,61 - f 11,19. Bij de spanvissers was het hoogste resultaat f 79.584.

Slechts enkele garnalenvissers kunnen de week, ondanks de hoge prijzen, met een goed resultaat afsluiten. Voor de tijd van het jaar zijn de vangsten te gering. De prijs lag deze week tussen f 13,50 en f 16,54 per kg.

De gemiddelde weekprijs was f 15,13. Het hoogste resultaat f 14.348 werd behaald voor een vangst van 889 kg.

De weekaanvoer bestond uit 7.231 kg. garnalen en 348.516 kg. vis hetgeen een weekresultaat van f 1.579.860 opleverde.

Zaterdagmorgen was het weer dringen in de haven, zowel aan het afslagdeelte als aan de openbare loswal. Alleen al voor de visafslag waren 20 schepen. Met het uitbaggeren van de haven is gelukkig een aanvang gemaakt. Voor allen is het te hopen, dat zeer spoedig aangevangen wordt met de havenuitbreiding. Zoals het nu gaat kunnen er alleen maar grote schaden aan de schepen ontstaan, hetgeen de naam van Lauwersoog niet te goede komt.

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 12/6 t/m 15/6.

| | | |
|------------------------|-------------|-----------------------|
| Pelling garnalen | 7.231 kg. | 13,50 - 16,54 per kg. |
| Tong | 41.971 kg. | 10,08 - 17,80 per kg. |
| Schol | 48.023 kg. | 1,29 - 3,64 per kg. |
| Tarbot | 3.576 kg. | 8,10 - 17,43 per kg. |
| Griet | 12.17 kg. | 7,60 - 11,66 per kg. |
| Kabeljauw | 159.170 kg. | 1,16 - 5,03 per kg. |
| Wijting | 7.605 kg. | 1,34 - 3,30 per kg. |
| Schelvis | 4.512 kg. | 1,25 - 3,76 per kg. |
| Schar | 5.516 kg. | 0,75 - 1,71 per kg. |
| Bot | 9.982 kg. | 0,65 - 0,92 per kg. |
| Hamvis | 137 kg. | 3,48 - 12,— per kg. |
| Poon | 3.562 kg. | 0,65 - 2,96 per kg. |
| Heek | 294 kg. | 2,19 - 5,98 per kg. |
| Horsmakreel | 189 kg. | 1,11 - per kg. |
| Tongschar | 2.183 kg. | 1,68 - 5,47 per kg. |
| Koolvis | 72 kg. | 1,26 - 2,96 per kg. |
| Krab | 78 kg. | 0,47 - 2,89 per kg. |
| Wolf | 82 kg. | 3,01 - 4,89 per kg. |
| Diverse soorten zeevis | 53.116 kg. | 0,12 - 14,87 per kg. |

AMBTENAREN-INFLATIE IN HET NEDERLANDSE P.V.V.

Naar het schijnt zou het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visprodukten (P.V.V.) in 1984 graag een inkomen krijgen van nagenoeg 88 miljoen (4,86 miljoen gulden).

Mooi medegenomen als dit, zonder pijn te doen aan de visserman, te verwezenlijken valt en nog meer als de visserman hiervoor iets terug krijgt.

Als we echter naderhand vernemen dat van deze 88 miljoen B.fr. er 64,5 miljoen (3,565 miljoen gulden) besteed wordt aan salarissen en gerede kosten, dan begrijpen we beter de vele rimpels en fronsen die de visserman zich daaromtrent in Nederland maakt.

Aan Stuurboord-Visserijeditie ontlene we dat het personeelskader van het Nederlandse P.V.V. tussen de vijftig en de zestig dames en heren haalt die ieder aan deze organisatie boven het miljoen B.fr. per jaar kosten, natuurlijk de één wat meer dan de andere.

Hiervan uitgaande begrijpen we best dat het Produktschap meer een vette kaas is voor dames en heren die er zich knusjes voor het hele jaar en volgende in logeren.

„Adel verplicht” meent men in het Produktschap en dus eerst de P.V.V. en daarna de vissersman, ook al gebeurt dat met de centen van deze laatste.

Het Nederlandse P.V.V. wordt er anderzijds ook op gewezen dat een bepaalde pers geen „persona grata” is, niet alleen omdat het niet als een lijfblad gekoesterd en gezegend wordt, maar vooral omdat deze pers geen blaadje voor de mond houdt en aan een strikte neutraliteit houdt, ook al kost dit bewuste pers de banliksems van de heren van het Produktschap.

De visserman hoort echter graag twee klokken en wenst ook al eens de andere kant van de medaille te zien. Voor de visserman een gelukkig feit dat er potkijker(s) zijn.

Dat er publiciteit gemaakt wordt voor de „Hollandse Nieuwe” is maar goed, ook eventueel met een uitstapje met muziek en Hollandse maatjes- en andere mooie meisjes, maar dat **dit ene uitstapje van een paar uur een slordig half miljoentje B.fr. kost, is zeker niet voor niets en geen** propaganda voor de wijze waarvoor het geld van de gemeenschap dient.

Al met al, wordt hier nog maar slechts een tipje van het kookpotje uit de innerlijke P.V.V.-keuken gelicht, waarbij we zeker niet beweren, dat al het andere het licht niet verdraagt.

Wat ons echter wel voor de kop stoot is het feit, dat wat innerlijk gebeurt, zo stil gehouden wordt, precies of zij die bijdragen betalen niet mogen weten, wat met de gelden gebeurt.

Het Produktschap voor Vis en Visprodukten kan zich echter gesterkt weten door het feit, dat dit niet alleen een Nederlands opvattingconcept is, maar ook een Belgisch.

Ook wij hier ten lande weten zo weinig, wat er in de Rederscentrale met de gelden van onze vissers gebeurt, hoe deze gelden besteed worden en wat aan representatie-, reis- en verblijfskosten enz. gependend wordt.

Ook bij ons kan de vrouw van Cesar niet in verdenking komen. Het clubje van de heilige koeien zorgt trouwens dat alles perfect in orde is en niet

te verrechtvaardigen verkwistingen verzwegen blijven.

Hiervan moet elkeen overtuigd zijn. Klare wijn als we het zo mogen noemen.

KLACHTEN OVER KONSUMENTENPRIJS VAN MAATJESHARING

Laat ons onmiddellijk met de deur in huis vallen en er op wijzen, dat het niet de visser is die teveel aangeboden krijgt voor zijn maatjesharing, maar dat het de winkelprijs is die in bepaalde gevallen erg duur uitvalt.

De Nederlandse konsumentenbond liet in dit verband een onderzoek instellen in de voornaamste steden van het land en alhoewel de haring nergens goedkoop of schappelijk in prijs is, blijken er toch grote verschillen te bestaan, al naar gelang de steden en de winkel.

Volgens de konsumentenbond is de maatjesharing het goedkoopst in Den Haag, waar men zich deze kan aanschaffen tussen de 25 en 40 B.fr. In heel wat andere grootsteden betaalt men tussen 45 en 60 B.fr. en Amsterdam gaat de prijs van 40 tot 63 B.fr.

Graag hadden we vanwege de Nederlandse Konsumentenbond nog wensen te vernemen of het hier over dezelfde kwaliteitsharing gaat, alhoewel wij moeilijk kunnen aanvaarden, dat er voldoende kwaliteitsverschillen voorkomen om dergelijke verschillen ook maar enigszins te kunnen rechtvaardigen.

Wel werd vastgesteld, dat de laagste prijzen op de markten voorkomen en dat winkels soms beterkoop verkopen, dan de viskramen!

In plaats van aan de hand van een feestelijk uitstapje met majoretten en andere haringmeisjes een promotiekampagne in te richten voor meer haringverbruik, zou het Nederlandse Produktschap voor Vis en Visprodukten (P.V.V.) er beter aan doen, die plaatsen aan te wijzen, waar men, voor goede kwaliteit, het goedkoopst gerief wordt en langs radio en t.v. de aanvoer bekend maken van een bij uitstek nationaal produkt, waarvoor het Koninklijke huis zelf een uitstekende propagandist is.

Dit zou de anderen er toe aanzetten, hun prijzen aan te passen en tevens zouden de lagere prijzen het verbruik bevorderen. Wellicht kan men zelfs verkooppunten inrichten indien de detailhandel, door het stellen van dure prijzen, ten slotte een rem wordt voor de afzet van de „Hollandse Nieuwe”.

Anderzijds menen we overtuigd te zijn, dat dergelijke initiatieven, niet alleen heel wat minder aan de P.V.V. en dus aan de visser zouden kosten, maar tevens heel wat beter resultaten zouden afwerpen, die het verbruik gevoelig zouden bevorderen zowel in Holland als in België waar dit produkt zeer geliefd is, waardoor het rechtstreeks aan de visserman ten goede zou komen.

Efficiënter in elk geval, maar minder paradepaarden in het daglicht.

■ Aan de hand van een vraag die aan de Nederlandse minister Braks in de Tweede Kamer gesteld werd, kan uitgemaakt worden, dat in Nederland thans zes vaartuigen als nevenactiviteit zouden uitgebaat worden door instellingen, onder meer banken. We veronderstellen dat het hier gaat om in beslag genomen vaartuigen waarvan de reder in gebreke is gebleven kwa zijn financiële verplichtingen en dat de bank(en) verkozen hebben de vissersvaartuigen draaiende te houden als we het zo mogen uitdrukken. Gewoonlijk is het dezelfde bemanning die aan boord blijft.

■ Er zijn in Nederland in totaal 542 vergunningen uitgereikt voor de visserij op tong en pladijs. Zoals men weet moeten de vaartuigen in Nederland, om aan platvisserij te kunnen doen, over een contingent beschikken. Dit behoort het vaartuig toe. Het kan afgestaan worden (verkocht) of overgelaten, of door de reder gebruikt worden op een ander tweedehands of nieuw vaartuig. Men had een ogenblik gedacht in Nederland aan een beheersfonds voor (vrij gekomen) contingenten. Maar, begrijpelijk is tot op heden nog nooit een contingent beheerloos geworden.

■ Voor Nederlandse belangstellenden bestaat de mogelijkheid een cursus in vakbekwaming voor visbewerker te volgen en dit in zes verschillende plaatsen van het land. Men kan alle gewenste inlichtingen hieromtrent verkrijgen bij de Stichting Vakopleiding Vishandel, per adres: postbus 54, 3730 AB De Bilt, telefoon 00/31/30/76 18 45.

■ Een paar maand terug kwam een grote diepvrieshekreiler in het Nederlandse Scheveningen 200 ton makreel en 800 ton horsmakreel lossen. Europese E.E.G.-inspecteurs die vroegen om de lading te mogen zien, stelden vast dat het omgekeerd om 800 kisten makreel en slechts 200 kisten horsmakreel ging. Deze laatste vissoort is niet beperkt. Voor de makreel bestaat er echter kwota. Het ging er dus om de gevangen hoeveelheid van de gekwoteerde en dus beperkte vissoort zo laag mogelijk te houden. Men veronderstelt nu dat het om een werkelijke vorm van fraude ging, die zich reeds dikwijls herhaald heeft. Op basis hiervan heeft de Nederlandse minister toen op 20 mei de bewuste makreelvisserij voor gesloten verklaard. Dergelijke spelletjes duren inderdaad net zo lang tot het kruike breekt. Ondertussen zal men filosofisch antwoorden, dat, wat men intussen heeft, binnen is. Quo vadis?

■ In Nederland zal tijdens het visseizoen 1984/1985 in de binnenwateren tussen 1 juni en 1 september van 1984 het verbod op het nachtvisseren met de gewone en speciale hengel opgeheven worden. Anderzijds mag na 1 september tot het eind van het visseizoen op 31 mei 1985 tot 2 uur NA zonsondergang worden gevestigd. De vrijstelling van dit verbod geldt niet voor het IJsselmeer en de daaraan gelegen havens. Staatssecretaris Ploeg heeft hiertoe besloten in afwachting van een nieuwe regeling voor de nachtvisserij.

Maaskant bv Bruinisse in financiële problemen

Wij lezen in de provinciale Zeeuwse Courant:

BRUINISSE - De bedrijven van Maaskant bv Bruinisse/Stellendam-machinefabrieken, nieuwbouw vissersschepen, scheepslieren en scheepsreparatie - verkeren sinds enige tijd in grote financiële problemen. Maandag is ontslag gevraagd voor ongeveer 33 van de 117 werknemers, 16 man in Bruinisse, 17 in Stellendam. De ontslagen betreffen niet de 10 man personeel bij Maaskant Instruments bv Bruinisse. Het personeel is afgelopen donderdag ingelicht over de stand van zaken.

Naar het zich thans laat aanzien is het voortbestaan van de totale Maaskant-organisatie in gevaar. Districtsbestuurder W. Waumans van de Industriebond FNV maakt desgevraagd duidelijk, dat voor zover hij kan overzien, Maaskant waarschijnlijk nooit meer zelfstandig zal kunnen voortbestaan. „Zonder overname lijkt de onderneming niet te redden”.

Intussen wordt nog hard gewerkt aan mogelijke oplossingen. Als onderdeel daarvan wordt mede het ontslag van de 33 personeelsleden aangemerkd. Morgen, woensdag wordt surséance van betaling aangevraagd bij de rechtbank te Middelburg. En er zijn onderhandelingen gaande over overname en voortzetting van het bedrijf.

Acht BV's

De sinds kort na de tweede wereldoorlog in Bruinisse gevestigde onderneming telt in feite acht bv's. De huidige problemen spelen zich af bij drie bedrijven. Instruments bv Bruinisse is daarbij niet rechtstreeks betrokken en voornamelijk werkzaam voor de petrochemische industrie. Bij de overige bv's van Maaskant is geen personeel werkzaam.

De financiële problemen zijn zodanig dat de bank (Nederlandse Middenstands Bank Zierikzee) de geldkraan vrijwel heeft dichtgedraaid. Maaskant heeft grote verliezen geleden. Volgens districtsbestuurder Waumans van de Industriebond FNV is de kern van de moeilijkheden tweeledig.

Volgens hem kan Maaskant een groot aantal door ruil verkregen tweedehandsschepen, met een totale verkoopwaarde van meer dan 10 miljoen, niet kwijt. „Daarnaast heeft het bedrijf te kampen met de teruglopende markt voor vissersschepen. Vooral echter het financieren van de tweedehandsschepen is oorzaak van de problemen”.

De districtsbestuurder geeft als commentaar dat de Industriebond FNV erkent dat de ontslagen bij Maaskant Bruinisse/Stellendam niet te vermijden zijn. Overigens voegt hij hier direct aan toe dat de arbeidsbureaus nader zouden kunnen onderzoeken of mogelijkerwijs een selectie van betrokkenen kan plaats vinden. Verder zegt hij erover teleurgesteld te zijn dat voor de ontslagen werknemers geen afvloeiingsregeling is getroffen.

Adviseur C. Ribbens van de Maaskant-directie bevestigd desgevraagd dat surséance van betaling wordt aangevraagd. Hij signaleert de teruggang van de scheepsnieuwbouw en vooral de onverkoopbaarheid van de inruilschepen als oorzaken van de financiële perikelen. Deze

schepen leggen beslag op de liquiditeit van Maaskant, aldus de adviseur.

Maaskant Shipyards heeft vorig jaar nog een omzet van 70 miljoen gulden gehaald. Vijftig procent van de in Nederland varende vissersschepen zijn bij Maaskant gebouwd. Er is een levendige export van schepen en lieren naar

Schotland, Engeland, België en Ierland. Ook de orderportefeuille is nog goed gevuld.

Ribbens ontkent dat er geen afvloeiingsregeling voor het ontslagen personeel is. „Want Maaskant doet er alles aan om de mensen zo keurig mogelijk door deze moeilijke omstandigheden heen te helpen”.

SCHEEPSWERVEN DE GRAEVE ROGER EN S.C.A.P. IN INTERNATIONALE BELANGSTELLING

We mogen werkelijk zeggen dat scheepswerven, die de internationale pers halen, alleen vanwege de kwaliteit van hun produkten en bouworders, deze belangstelling verdienen.

In de uitgave van „Fishing News International” van 1 juni 1984, lezen we over België dat de regering alle inspanningen richt op een voortdurende modernisering van de vloot.

Meest van deze nieuwe constructies zijn boomkorrevisers, vooral dan voor Zeebrugge, waar de scheepswerf De Graeve Roger op maximum kracht werkt met een bouworderboek voor acht nieuwe vissersvaartuigen.

Over S.C.A.P. Oostende wordt gezegd, dat deze thans bezig is met de bouw van twee moderne bokkentrailers voor eigenaars uit Zeebrugge.

Tot vóór kort, vervolgt men in Fishing News International die in alle landen veel gelezen wordt, bouwde men in België trailers die niet bo-

ven de 33 meter uit gingen met motoren van 1.000 tot 1.200 p.k.

Thans waagt men er zich eveneens aan vaartuigen tot 37 meter, uitgerust met motoren van 1.500 tot 1.600 p.k.

Volgens zelfde internationaal vakblad, krijgen de Belgische bouwers tot 80% staatskrediet aan 4% voor trailers beneden de 37 meter en niet boven de 1.200 p.k. Deze hogere rente zou bedoeld zijn om de Belgische bouwers te weerhouden van de bouw van te grote schepen met te zware motoren, om te beletten dat men in dit land in Hollandse overdrijvingen zou vallen, waar het altijd om meer en meer p.k. gaat.

Men noemt het in Fishing News International de „Dutch Power Race”. (De Nederlandse p.k.-krachtmeting).

Het artikel luidt:

Holland and Belgium re-equip their fleets

the fleet, which presently numbers around 200.

Most of the new Belgian fishing vessels are beam trawlers for the port of Zeebrugge, where the De Graeve yard is working flat-out on eight vessels for local owners. The S.C.A.P. yard in Ostend is also building two trawlers for Zeebrugge.

Until recently most of the new beamers built for the Belgian fishing industry have been around 33 metres long with propulsive powers of 1000-1200 hp. The latest ves-

sels are 37m long with 1500-1600 hp engines.

Belgian fishermen are presently able to obtain a government loan for 80 per cent of a new vessel at four per cent interest (for craft of less than 37m and 1200 hp) or six per cent (above 37m and 1200 hp). The higher interest rate for the larger and more powerful vessels is said to have been introduced to discourage Belgian fishermen from joining the same power race as the Dutch.

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VREEMDE VISSERIJ VOOR GROENLANDSE KUSTEN

Zoals onze lezers reeds weten, treedt Groenland op 1.1.1985, dus einde dit jaar, uit de Gemeenschap, alhoewel intussentijd tussen de E.E.G. en Groenland bilaterale visserijverdragen vast gelegd werden, waardoor Groenland praktisch alle voordelen van een toetreding behoudt, maar ondertussen heel wat onafhankelijker kan optreden.

Ondertussen vernam de Duitse Europarlementair, dhr. Reinhol Bocket, dat Groenland zelf of Denemarken (het moederland dat nog altijd verantwoordelijk is voor defensie en buitenlandse zaken) toelating zou verleend hebben aan Portugese fabriekschepen om in Groenlandse wateren een visserij te gaan uitoefenen.

Daarom ook de hieronder weergegeven „vraag” en „antwoord”.

Visserij voor de Groenlandse kust

Het Deense dagblad „Jyllands-Posten” heeft gemeld dat een Portugees fabriekschip van de bevoegde economische afdeling van het Groenlandse zelfstandige bestuur toestemming heeft gekregen om in de wateren voor Godthaab te vissen.

Een tweede Portugees fabriekschip zou op weg zijn naar Godthaab. De vergunningen zouden door de minister voor Groenland Tom Hoyem zijn gekenschetst als een belemmering in de onderhandelingen met de Europese Gemeenschap over de Groenlandse kwestie.

1. Kan de Raad mededelen of Deense respectievelijk Groenlandse autoriteiten, buiten het door de Europese Gemeenschap vastgestelde kader om, aan schepen die varen onder de vlag van derde landen, zoals Portugal of de Farøer, toestemming verlenen om voor de Groenlandse kust te vissen?
2. Zo ja, kan de Raad mededelen of bovengenoemde gang van zaken verenigbaar is met het Gemeenschapsrecht?

Antwoord:

De Raad wijst erop dat het, op grond van artikel 155, eerste streepje, van het Verdrag tot oprichting van de Europese Economische Gemeenschap, de taak van de Commissie is toe te zien op de toepassing van de bepalingen van dit Verdrag als van de bepalingen welke de instellingen krachtens dit Verdrag vaststellen.

Weerom zo een voorzichtig „mossel noch vis antwoord”, zelfs nog niet eens de mededeling, dat de zaak onderzocht zal worden, noch een duidelijke stellingname dat Groenland tot 31.12.1984 inbegrepen, nog altijd lid is van de E.E.G. en dat het dus de E.E.G. is, die ter zake bevoegd is, en bijgevolg de verantwoordelijkheden hiervan zal opeisen, en dus in die zin zal tussenkomen.

CANADA

■ Canada, waar de visserij in de laatste jaren een geweldige expansie kende, zoekt afzetmarkten voor deze vis en in verband hiermede werd aan Rusland een toelating verleend voor het vissen van liefst 100 duizend ton vis in Canadese wateren, mits de verplichting voor Rusland voor een waarde van 650 miljoen B.fr. Canadese vis af te nemen. Rusland bekomt anderzijds eveneens faciliteiten in Canadese havens voor dienstverlening en gebruik van de scheepswerven voor herstellingen. Zoals men ziet tellen in zaken geen politieke tegenovergestelde structuren. Het geld kent geen grenzen!

FRANKRIJK

■ Ongeveer 200 kleine vaartuigjes die men gebruikt op de oesterparken, hebben in een demonstratie de haven van het Franse La Rochelle overrompeld. Dit ging gepaard met toeten en blazen en met het afschieten van gekleurde vuurpijlen. De oestertelers, voornamelijk uit Marennes-Oléron en van het eiland Ré, kwamen aldus hun ongenoegen uiten over de kwasi verdubbeling van de huurpachten van de oesterparken door de Domaniale overheid. Meer dan 500 oestertelers zijn dan te La Rochelle opgetrokken naar de Maritieme Prefektuur waar zij een onderhoud hadden met de prefekt.

EEN ZEER ONTPLOFBAAR SPRINGTUIG DAT NIET TOT ONTPLOFFING KWAM.

Op de veertigjarige herdenkingsdag van de landing van de geallieerde troepen op de Franse kust, kreeg de bemanning van de bijna 17-meter lange polyester kusttreiler „Weatherill” met als thuishaven het Britse Whitby, een zeventienhonderd kg. zwaar wegende zeemijn in de netten, dagtekenend uit de tweede wereldoorlog.

Dit gebeurde op de visserij op 5 mijl uit de kust van Whitby. De mijn werd aan boord genomen terwijl men de kustwacht verwittigde. Deze laatste verwittigde de ontminningsdienst, die aan de hand van de beschrijving van het gevaarte, dit zo gevaarlijk bestempelde, dat een team ontminningsdeskundigen opgedragen werd per helikopter naar de plaats te vliegen waar de treiler zich bevond. De treiler zelf had opdracht gekregen niet naar binnen te komen en voor anker te gaan liggen.

De bemanning werd verzocht het vaartuig te verlaten en over te stappen op de intussen toegesnelde reddingsboot van Whitby.

Na onderzoek van de mijn besloot het team ont-

mijners de boot terug in diep water te brengen, daar de mijn te laten zinken en op voldoende diepte tot ontploffing te brengen.

Drie van de vier bemanningsleden gingen terug aan boord en brachten het vaartuig tot meer dan 26 meter diepte, als voldoende geacht door de experts.

Duikers van de Navy werden er toen bijgehaald, die diepteladingen aan de mijn verbonden, maar het zeer gevaarlijk en ontplofbaar tuig weigerde mede te ontploffen!

De plaats waar de mijn ligt werd toen afgebakend en de visserij verwittigd. De mijn werd intussen bij beter weder en zeer kalme zee aan de hand van zwaardere diepteladingen tot ontploffing gebracht.

Bevreemdend is toch wel, dat men veertig jaar na de oorlog nog altijd mijnen en zware ontplofingstuigen op de zeebodem vindt, op plaatsen waar er sinds zovele jaren aan intensieve visserij gedaan wordt.



De diepzeebom aan boord van het Britse vaartuig bij het onderzoek door de ontminningsdiensten (Foto Fishing News, Highway House, Black Frairs Road 87, London SE1 8HB).

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

NAKLANK VAN DE BESCHIETING VAN SPAANSE TREILERS

Onze lezers herinneren zich zeker de beschieting door de Franse marine van twee Spaanse vissersvaartuigen, die niet ingingen op het verzoek van de Franse marine om te stoppen en die door vluchten trachtten te ontkomen.

Door een Frans fregat werd toen werkelijk met scherp geschoten en twee Spaanse bemanningsleden werden gewond.

Deze zaak heeft 3 maanden terug (het incident gebeurde op 7 maart 1984) de ganse Spaanse pers in het verweer gejaagd en de relaties tussen beide landen zeer geschaad.

De zaak krijgt nu haar beslag voor vissen zonder vergunning in Franse (E.E.G.)-wateren voor de rechtbank van Lorient waar onverwachts de advocaat van de Spaanse ambassade een klacht neergelegd heeft tegen onbekenden voor vrijwillige slagen en verwondingen.

Tevens stellen de gewonde Spaanse vissers zich burgerlijke partij. De vrijwillige verwondingen zouden bestendige invaliditeit en werkonbekwaamheid hebben veroorzaakt. Tot nog toe heeft de Franse regering altijd geweigerd het geval van een toekenning van schadevergoeding in overweging te nemen.

De advocaat voor de Spaanse slachtoffers wenst wel de zaak van deze laatsten te scheiden van het Frans-Spaans incident zelf. Volgens zijn verklaringen vertegenwoordigt hij enkel beide slachtoffers en deze zaak zou dan ook gescheiden moeten voorkomen.

Het gaat echter over militairen in bevolen dienst en in dit geval zal de rechtbank van Lorient zich dan moeten onbevoegd verklaren. De zaak zal dan afzonderlijk voorkomen voor de rechtbank van militaire zaken van Rennes en dat is zeker wel hetgeen betrokken advocaat zoekt, namelijk de behandeling van de verwondingen en de opgelopen invaliditeit, los van het incident, dat beide landen verdeelt.

In dit geval zal het departement van Landsverdediging, op verzoek van de Procureur van de Franse Republiek verplicht worden een speciale onderzoeksrechter aan te duiden. Het is echter ook mogelijk dat Landsverdediging weigert een bijzonder onderzoeksrechter aan te duiden, zodat de zaak nooit aan een rechtbank kan voorgelegd worden.

Wat de reactie van de advocaat voor de Spaanse ambassade dan zal zijn, kan men min of meer veronderstellen, namelijk het bekend maken van de weigering recht te doen aan twee gekwetste vissers en eventueel de zaak voor te dragen voor het Europees hof.

GROOT-BRITANNIË

■ In Groot-Brittannië en meer speciaal te Grimsby, moet een vissersvaartuig aan 7 regels voldoen vooraleer de eigen bemanning zelf de vis mag lossen. Deze regels zijn bv. een beperkt aantal opvarenden, niet boven een zekere grootte uitgaan, geen bepaalde verre visserij uitoefenen, enz. Een zevende regel is onder meer dat het vaartuig niet langer dan 14 getijen mag in zee zijn. Een vissersvaartuig dat aan alle zes eerste regels voldeed en aldus de eigen vis loste, was door onvoorziene omstandigheden, 17 getijen op zee geweest. Ter goeder trouw werd dit vaartuig door de eigen bemanning gelost, maar op klacht vanwege de transport-dokkersbond voor de rechtbank betrokken. De reder werd veroordeeld tot een boete en kosten ten bedrage van 27 duizend B.fr. en de schipper tot 8 duizend B.fr. Dat is de dokkersbond op zijn smalst. Is het dan te verwonderen dat men deze haven niet wil aandoen?

■ De „Jacinta” een meer dan veertig meter lange hektreiler van de Britse rederij „Mar en Son” verwezenlijkte verleden week in de afslag

te Hull bijna 6,1 miljoen B.fr. Het vaartuig zette, na een reis van 21 dagen op de Noorse kust, 2.300 van onze bennen aan land voor een brutobesomming van 6,1 miljoen fr. Hiervan 1.130 ben gulsoorten. Hiermede werd een gemiddelde prijs van 2.650 fr. de ben verwezenlijkt.

■ Aan de hand van een antwoord uitgaande van de Commissie te Brussel, is er nog altijd geen opvangprijs voor kreeftjes bepaald omdat tot nog toe geen enkel lidstaat een verzoek bij de Commissie hieromtrent heeft ingediend. Hieromtrent ondervraagd, antwoordde de Britse minister die de verre visserij onder zijn bevoegdheid heeft, dat het initiatief bij zijn departement hiervoor van de producentenorganisaties moet uitgaan, hetgeen tot nog toe niet gebeurd is. Zit men soms te slapen bij de producentenorganisaties om dan verwonderd te doen dat er voor bepaalde vissoorten geen opvangprijs voorzien is? Of zijn deze organisaties zoals bij ons en in Holland, ook al luxepaarden geworden?

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.

Steun het
Nieuwouwfonds van het



KONINKLIJK WERK
IBIS

prk 000-0207440-54

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

VISVERWERKEND BEDRIJF IN DE FAROE VOOR HET VERVAARDIGEN VAN KRABVLEES

Zoals men waarschijnlijk zo langzaam aan weet, is de imitatie krabstick thans in. Op de Faroë komt er thans een imitatie krabverwerkend visvleesbedrijf. Dit bedrijf waarvan de oprichtingskosten 76 miljoen B.fr. bedragen, zal imitatie krabvlees vervaardigen uit blauwe wijting. Meteen voor de blauwe wijting een afzetpoortje omdat tot nog toe de blauwe wijting hoofdzakelijk voor vismeel doeleinden gevist werd. Imitatie krabvlees onder de vorm van sticks wordt reeds, onder meer in Japan vervaardigd uit Alaska koolvis en vlaswijting. Het nieuwe bedrijf in de Faroë zal het eerste Europees visverwerkend bedrijf zijn voor imitatie krabvlees. Het is het bijna 4 duizend Brt metend Faroës faktorijschip „Reysatindur”, dat voor het te verwerken rauw materiaal zal zorgen. Dit materiaal zal onmiddellijk na de vangst aan boord klaar bereid worden, hetgeen een topkwaliteit aan het imitatie krabvlees zal bezorgen. Voor de bereiding hiervan wordt natuurlijk, (hoe kan het anders) Japanees basisuitrustingsmachinerie gebruikt. Hiervoor had het officieel Industrieelbureau van de Faroë verleden jaar reeds Japan bezocht om

een overzicht te krijgen over de produktie en de manier van het produceren van krabvlees. Het ware echter Japan niet, als dit land niet terzeldertijd hiervan gebruik gemaakt heeft om van de Faroë een kwotum te vissen blauwe wijting, waarvan het vlees bijzonder kan verwerkt worden voor krabbensticks, los te krijgen. Zeggen we nog, dat de verkoop van het imitatie krabvlees een geweldige ontplooiing gekend heeft zodanig, dat de nood zich deed gevoelen voor een eigen bedrijf in West-Europa. Men moet al een goede fijnproever zijn om het verschil tussen echte krabvlees en nagmaakt krabvlees te herkennen. Ook de smaak van krab heeft men aan deze nieuwe stick kunnen bezorgen.

■ De Franse officieren aangesloten bij het C.G.T.-syndikaat van de koopvaardij, hebben de 35 uren werkweek geëist en de staatssecretaris Lengange verzocht besprekingen daaromtrent te openen. De officieren van hetzelfde communistisch syndikaat van de diepzeevisserij staan intussen af te wachten wat deze besprekingen zullen geven om ook deze eisen in de visserij te stellen! Precies of de visserij zich aan uurregelingen kan laten binden. Kan men het zich anderszids voorstellen, dat er aan boord van de vissersvaartuigen, telkens 2 schippers, 2 stuurlieden, enz... aanwezig zijn opdat men toch maar de 35 uur, noch zelfs de 40 uur niet zou overschrijde. ! Ten ware men dan een tijd als een pleziervaartuig op de golven zou blijven liggen. Na een jaar zijn alle reders failliet te verklaren en de syndikale bonzen zullen gelukkig zijn, met zoveel meer werklozen!

EENARMIGE VISSER MET GEBROKEN ANDERE ARM TE WATER

Een éénarmige visser, die met zijn vaartuig met als thuishaven Petershead in Schotland, naar de visserij uitvoer, heeft op deze visserij een drama beleefd, dat nog op het nippertje een goede afloop kreeg.

Toen een kabel in het schroef terecht kwam, werd hij door het eind getroffen en in zee gerukt. Hij was reeds tien minuten in het water terwijl de andere bemanningsleden hem reddingsgordels en touwen toewierpen, die hij echter niet aannam.

De te water zijnde visser riep de bemanningsleden herhaaldelijk toe, maar door het gerucht van de motor en de golfslag, kon men hem niet verstaan, tot het plots tot de schipper door-drong, dat hij wenste te beduiden dat zijn ene beschikbare arm gebroken was en hij zich hier niet van bedienen kon.

De te water zijnde visser dreef toen ruggelings op het water en men zag dat hij langzaam begon te zinken en nog moeilijk het hoofd enigszins boven water kon houden.

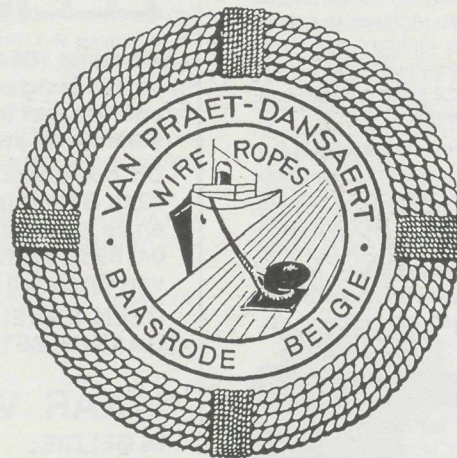
Toen trok de motorist zijn zware hinderende kleding uit en sprong te water. Alleen kon hij echter slechts behulpzaam zijn om het hoofd van de drenkeling boven water te houden tot hij hulp kreeg van nog een te water gesprongen bemanningslid. Samen konden zij de drenkeling naar het schip brengen waar hij aan boord genomen werd. Op dit ogenblik was de éénarmige visser reeds bewusteloos.

Een bijgeroepen helikopter lifte de drenkeling aan boord en bracht hem over naar het hospitaal op de Orkney's, waar de éénarmige visser enkele dagen zal moeten verblijven.

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

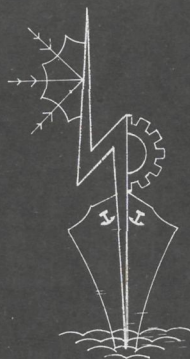
Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

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

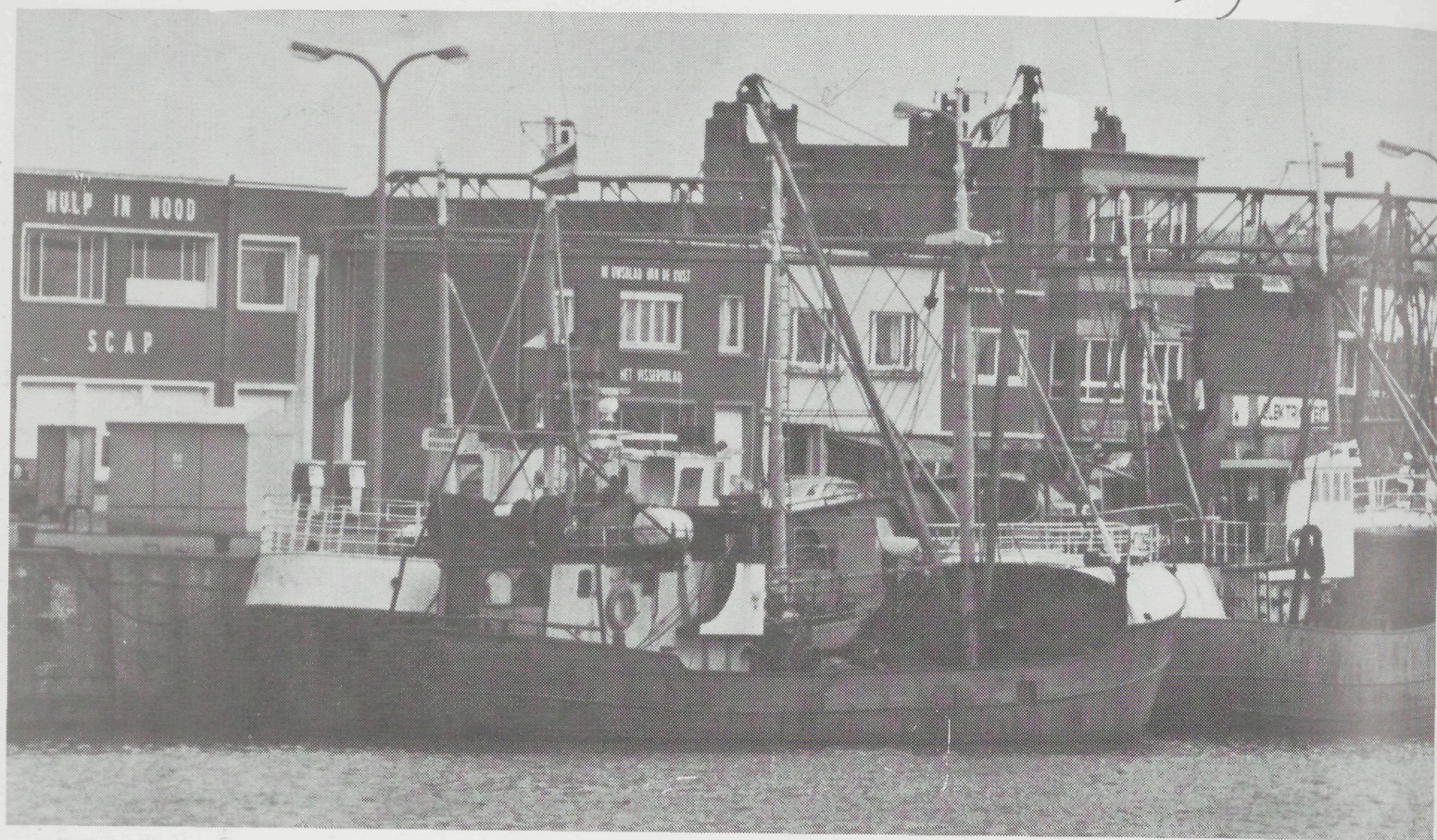
50.33.27

R. DEDRIE

26.64.99

JOS PRAET

59



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAL 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



Gedekte risico's :
 eigen schade — schade aan derden —
 opslepingen — totaal verlies —
 lichamelijke schade aan derden —
 navigatietoestellen — zeegoed — vistuig



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

