

# HET VISSERIJBLAD



52e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 5 APRIL 1985 - NR. 14

# VAN DE SANDE BRESKENS



- ◀ ALLE CASCO en SCHEEPSREPARATIES
- ◀ SPECIALITEITEN: REPARATIE VISSERISCHEPEN  
REPARATIE SLEEPBOTEN

#### VERDER:

- ALLE LAS- en CONSTRUCTIEWERKEN
- MACHINALE BEWERKINGEN ZOALS:  
DRAAIEN  
FREZEN  
KOTTEREN  
BOREN  
IN EIGEN BEHEER
- ONTWERPEN en VERVAARDIGEN VAN:  
VISLIEREN  
ANKERLIEREN  
TROSSENLIEREN  
KOPPELLIEREN
- LEVERING en MONTAGE VAN o.a.  
DAF en INDUSTRIE ONDERDELEN
- REVISEREN EN REPAREREN van:  
ALLE MERKEN DIESELMOTOREN  
ALLE MERKEN KEERKOPPELINGEN  
HULPWERKTUIGEN  
MACHINES
- ONTWERPEN-VERVAARDIGEN EN AANBRENGEN VAN  
HYDRAULISCHE EN PNEUMATISCHE INSTALLATIES

### REPARATIES EN SERVICE TER PLAATSE

Machinefabriek-Scheepswerf  
Postbus 25, 4510 AA Breskens  
Tel. 01172-1765  
's avonds 01172 - 1590 Telex 55332

# Restaurant 't SCHUURKE

VOORHAVENLAAN 20, (Vuurtorenwijk)  
OOSTENDE - ☎ (059) 32 36 03

Naar aanleiding van het reuzesukces van vorig jaar organiseren wij dit jaar terug

## Plechtige communie- en Lentefeesten

Kleine Beurs - over de Sint Petrus & Pauluskerk

Uiterst gezellig kader met een keuze uit twee gastronomische menu's.

Ambiance verzekerd met disco bar van 16 tot 20 u.

### MENU

*Verse roze zalm met  
jonge fijne groentjes  
licht kruidensausje*

*Zeevruchtencocktail van  
Oostendse garnalen  
en kreeftjes*

*Tomatenroomsoep*

*aspergeroomsoep*

*Kalfsgebraad en  
verschillende primeurgroenten  
kleine aardappelkroketjes*

*zeeduivel met  
kreeftenroomsaus  
hertoginne aardappelen*

*traditioneel ijslammetje*

*traditioneel ijslammetje*

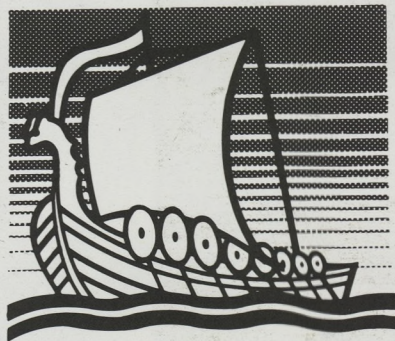
Het vieruurtje met heerlijke room en fruittaart  
met koffie en aangepaste disco muziek

*Bespreek tijdig het feest voor Uw kinderen  
Mogelijkheid om 's avonds deel te nemen aan een koud buffet.  
Neem zo spoedig mogelijk contact met Uw tafelhouder 't Schuurke.*

### MEDEDELING van VAN DE SANDE B.V. te Breskens

Aan onze geachte klanten en degenen die het willen worden.  
Ons bedrijf is nog steeds gevestigd in Breskens en is ook nog steeds  
bereid en in staat U alle gevraagde service en diensten te verlenen.  
Van de Sande B.V.

# FULTON MARINE NV



Nijverheidsstraat 2 B-2658 RUISBROEK/PUURS  
Tel (03) 888 23 91 Tlx 33041 fulmar b

Vele jaren ervaring in ontwerp, bouw en herstelling van  
de meest diverse en gesofistikeerde schepen voor zee-,  
kust-, Rijn- en binnenvaart.

Onze beproefde know-how en ultramodern ingerichte  
werkplaatsen garanderen een oerdegelijke kwaliteit en  
perfekte afwerking.

# SCHEEPSWERVEN VAN HEMIKSEM NV

Herbekestraat 62 B-2620 HEMIKSEM Tel (03) 887 53 96 Tlx 33324 fulhem b

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: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het  
visserijblad

Vrijdag 5 april 1985 – Nr. 14

# Z.289 „JAN BREYDEL” VERGAAN NA AANVARING MET CONTAINERSCHIP Zeskoppige bemanning kon tijdig gered worden

In de nacht van donderdag op vrijdag van vorige week heeft zich een scheepsramp voorgedaan die gelukkig geen mensenlevens vergde maar die wel resulteerde in het vergaan van de kloeke Zeebrugse treiler Z.289 „Jan Breydel” van de rederij Vandenbroucke-Schiltz. De feiten deden zich voor in een van de drukst bevaren gebieden in de Noordzee, met name even benoorden de Noordhinder in de buurt van de Eurogeul, de scheepsverbinding tussen Hoek van Holland en het Engelse Felixtowe. Niettegenstaande de „Jan Breydel” in hooguit twintig minuten zonk kon de zeskoppige bemanning zich in veiligheid brengen in het reddingsvlot en nadien, via een heli-copter, naar Zeebrugge overgebracht worden.

## AMPER VIER UUR NA AFVAART

De Z.289 „Jan Breydel” had donderdagavond, omstreeks 20 u. de thuishaven verlaten met bestemming visvak 305. Aanvankelijk liep schipper Vandierendonck de wacht maar omstreeks 23 u. werd de wacht overgegeven aan matroos Oosterlyncx. De schipper had in de navigatiecomputer het volgende away-punt programmeerd, zijnde ongeveer 4 mijl ten oosten van Cross-Sand-Lichtboei. Daarop begaf de schipper zich te ruste.

Ongeveer drie kwartier na middernacht werd schipper Vandierendonck gewekt door een reeks harde schokken. Aanvankelijk dacht de schipper dat zijn vaartuig was vast gekomen maar gezien de omstandigheden realiseerde hij zich dat dit niet kon. Onmiddellijk haastte hij zich naar de scheepsbrug en daar zag hij een groot containerschip langs het achterschip van de „Jan Breydel” voorbij glijden, gepaard met verscheidene kloppen aan stuurboordzijde achter. Toen hij de situatie had overzien en zich naar de buitenbrug begaf stelde schipper Vandierendonck vast dat het stuurboord achterdek reeds onder water stond. Ondertussen waren ook drie opvarenden in de scheepsbrug gekomen maar de scheepsjongen was daar toen nog niet bij. Matroos José Martins Verde, een Portugees, begaf zich onmiddellijk naar het logiest om de scheepsjongen te halen.

Onmiddellijk werd via de VHF gepoogd in verbinding te komen met het containerschip dat achteraf de „Arabian Express” bleek te zijn maar de verbinding was zeer onduidelijk. Nadien werd een PAN-PAN-bericht uitgezonden met opgave van de positie waarin de aanvaring zich had voorgedaan.

## VAARTUIG LIEP DIRECT VOL WATER

Korte tijd later kwam de scheepsjongen ook in de scheepsbrug. Hij had, allicht ingevolge de zware stoten, een bloedneus opgelopen maar voor de rest bleek hij ongedeerd.

Daarop begaf de schipper zich naar het logiest en daar stelde hij vast dat dit reeds vol water stond, zelfs tot aan het toegangsluik. In de motorkamer zag de motorist nog geen water; alleen kwam er wat water uit een kraan van het logiest. Meerdere keren werd deze toestand gecontroleerd.

Van zodra de schipper in de scheepsbrug kwam, aanstonds na de aanvaring, had hij het gevoel dat zijn vaartuig slagzij maakte omdat achterschip in het water zonk. Stuurman Savels en assistent-matroos Oosterlyncx hielden zich ondertussen klaar om het vlot buiten te zetten zodra het bevel daartoe zou gegeven worden.

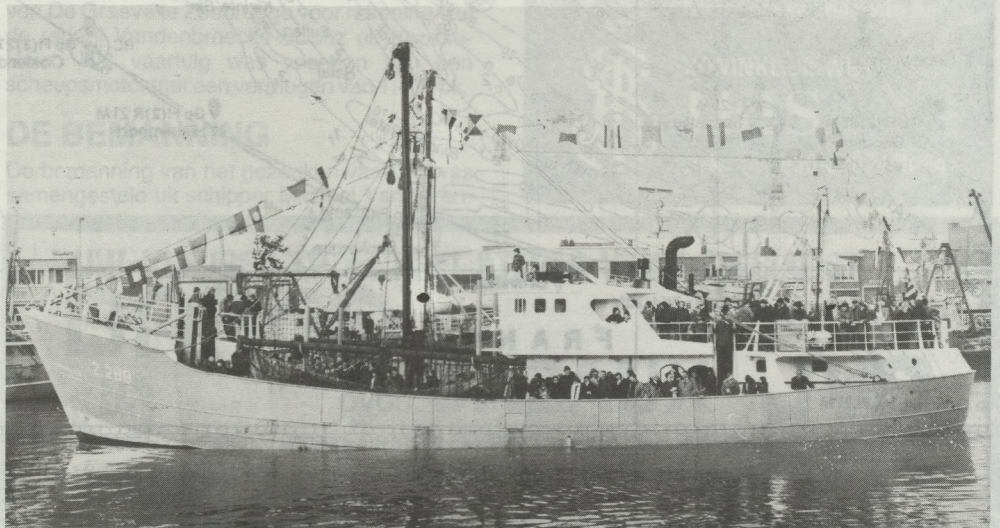
Niettemin liet schipper Vandierendonck aan Oostenderadio weten dat hij nog zou pogen de haven van Zeebrugge aan te doen. Toen gepoogd werd de schroef weer in te schakelen, die op stop stond, hoorde men onmiddellijk een hels lawaai waarop de schroef weer werd afgezet. Toen de schipper de reddingvesten ging halen in het kookhuis stelde hij vast dat het water daar nagenoeg een halve meter hoog stond. Daarop gaf de schipper het bevel het vlot

uit te zetten en werd via Oostenderadio om assistentie van een heli-copter verzocht, gezien het vaartuig toen te veel water maakte.

## IN HET VLOT

Een voor een stapte de bemanning vervolgens in het vlot over. Voordien was de schipper er in geslaagd de scheepspapieren te recupereren. Schipper Vandierendonck stapte als laatste in het vlot. Op dat moment maakte het vaartuig reeds slagzij over stuurboordzijde van ongeveer 20 graden terwijl het achterdek reeds onder water zat. Door afduwen en geleiden via de kabels van de stuurboordbok slaagde men er in het vlot naar de voorsteven te laten afdrijven. Eens voorbij de voorsteven dreef het vlot dan verder weg. Ondertussen was het containerschip terug gekeerd naar de plaats van de aanvaring en kon het vlot met de bemanning van de „Jan Breydel” opvangen via een schijnwerper. Tijdens het drijven langs het vaartuig zag de schipper dat het vissersvaartuig zienderogen zonk. Op een bepaald moment, in het licht van de schijnwerper van de „Arabian Express” zag men dat nog enkel de voorpiek boven water zat. Afwisselend richtte men aan boord van het containerschip de schijnwerper op de zinkende „Jan Breydel” en het vlot met de bemanning van dit vaartuig. Toen men op een gegeven ogenblik weer naar de „Jan Breydel” zocht was die niet meer te zien; alleen wat dekmaterieel dreef op het wateroppervlak.

(vervolg op blz. 2)



Een archiefphoto van de Z.289 „Jan Breydel” tijdens de doopplechtigheid in 1980.



Een zeekaart met aanduiding waar de aanvaring tussen de Z.289 „Jan Breydel” en de „Arabian Express” zich heeft voorgedaan. Het vaartuig ligt gezonken in een van de drukst bevaren gebieden van de Noordzee, even benoorden de Noordhinder en vlak in de buurt van de Eurogeul.

(vervolg van blz. 1)

Volgens de schipper bedraagt het tijdsverloop tussen het gewaar worden van de schokken en het moment dat men voor het laatst de zinkende „Jan Breydel” zag ongeveer 25 minuten. Door de wind en de tij dreef het vlot tot op ongeveer 75 meter van de „Arabian Express” maar toen men langs de voorsteven dreef zag schipper Vandierendonck dat het containerschip averij had opgelopen aan de bulbsteven en bij het deinen zag men dat er voortdurend water uit die bulb liep. Pas dan realiseerde schipper Vandierendonck zich dat zich een aanvaring had voorgedaan.

## BEMANNING GERED

Vanop het containerschip werd gepoogd een vanglijn te gooien naar het vlot maar door de wind bleek die vanglijn onbereikbaar voor de opvarenden van de „Jan Breydel”. Verschillende keren werd langs de stuurboordzijde van het containerschip heen en weer gevaren tot uiteindelijk een ander klein Noors schip ter hulp



Schipper Michael Vandierendonck.



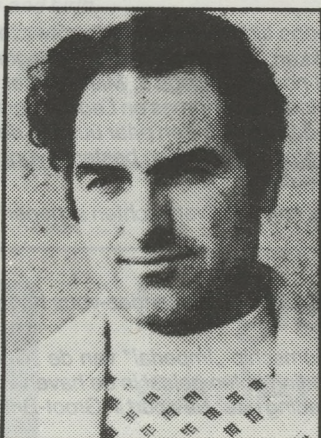
Motorist Dany Janssens.



Assistent-motorist Dany Oosterlyncx, wachtsman op het ogenblik van de feiten.



Stuurman Luc Savels.



Matroos José Martins Verde.



Scheepsjongen Michel Decorte.

## SCHEEPSJONGEN MICHEL DECORTE AAN DOOD ONTSNAPT!

Even was er ongerustheid aan boord van de zinkende treiler Z.289 „Jan Breydel” toen iedereen, behalve de 17-jarige scheepsjongen Michel Decorte niet op dek kwam. Uiteindelijk kwam hij toch bovendeks, hevig bloedend uit de neus, maar voor de rest ongedeerd. Eenmaal veilig aan de wal deed hij zijn ontstellend verhaal, nog getroffen door de emotie maar gelukkig dat zijn leven werd gered.

Scheepsjongen Decorte vertelt:

– Ik lag in mijn kooi te slapen toen ik plots door een hevige dreun uit mijn bed werd geslingerd. Een verschrikkelijke situatie was dat. Ik vermoed dat de bulb van het andere vaartuig zich, vlak bij mijn kooi, doorheen de scheepsromp moet geboord hebben. Ik werd in een kolkende watermassa geslingerd en werd daarbij aan de neus gekwetst, gelukkig zonder erg want achteraf bleek dat deze niet gebroken was. Gelukkig kon ik mijn kalme bewaren en ben terug gezwommen naar mijn kooi om mijn overlevingsvest te pakken. Ook matroos Verde Martins was ondertussen ter hulp gekomen en zo kwam ik veilig bij mijn varensgezellen, vertelt een emotionele scheepsjongen.

Dat overlevingsvest heeft dus in feite zijn redding betekent. Zo'n vest had scheepsjongen Decorte zich, als enige van de opvarenden van de „Jan Breydel” zich in de vorige zomer aangekocht. Het gaat om een fel gekleurd, waterdicht pak dat bovendien is voorzien van enkele vuurpijlen. De scheepsjongen had dat vroeger al gezien aan boord van enkele andere vissersvaartuigen en besloot toen zich ook zo'n overlevingspak aan te schaffen. Het moet allicht de beste koop van zijn leven zijn geweest.

Het zijn trouwens de vuurpijlen uit dat overlevingspak die nadien, aan boord van het vlot, werden afgeschoten waardoor de ter hulp gesnelde vaartuigen zich een precies beeld konden geven van de juiste positie waarin de drenkelingen zich bevonden.

kwam. Dat vaartuig slaagde er in langs zij het vlot te komen en via een vangnet kon de bemanning van de Zeebrugse treiler tenslotte aan boord kruipen. Onmiddellijk daarop kwam schipper Vandierendonck in verbinding met Oostenderadio die over de situatie werd ingelicht. Kort daarna kwam een heli copter ter plaatse en kon de bemanning van de „Jan Breydel” opgepikt worden. Aanstonds werd vertrokken en omstreeks drie uur in de nacht werden schipper Vandierendonck en zijn varensgezellen afgezet op de Zeemachtbasis van Zeebrugge. Vanuit de heli copter werd de reder op de hoogte gesteld.

Totdaar het relaas van de feiten.

## EEN KLOEKE TREILER

De Z.289 „Jan Breydel” was een stalen treiler die in 1980 werd gebouwd door de scheepswerven De Graeve te Zeebrugge voor rekening van de rederij Vandenbroecke-Schiltz uit Knokke-Heist. Het vaartuig was voorzien van een scheepsmotor met een vermogen van 1.400 pk.

## DE BEMANNING

De bemanning van het gezonken vaartuig was samengesteld uit schipper Michael Vandieren-

donck, motorist Janssens Dany, assistent-motorist Oosterlyncx Dany, stuurman Savels Luc, matroos Martins Verde José en scheepsjongen Decorte Michel.

Schipper Michael Vandierendonck is begin vorig jaar ook al in de actualiteit gekomen. Dat gebeurde toen de Z.424 „Zeepaard” verging waarbij vijf slachtoffers te betreuren vielen. Normaal had schipper Michael Vandierendonck toen aan boord van die treiler moeten zijn maar hij had toen verlof voorzien zodat hij toen ontsnapte aan een noodlottige afloop.

Vrijdagmorgen al werd de volledige bemanning onderhoord op het Waterschoutskantoor te Zeebrugge waar een onderzoek werd ingesteld naar de precieze oorzaak van de aanvaring.

Steun het  
Nieuwbouwfonds van het



KONINKLIJK WERK  
**IBIS**  
prk 000-0207440-54

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST

**BARCO**



pvba **CAZAUX JVC**  
rack-s

ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK

Vindictivelaan 11  
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.

**HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN**

# VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

## RENDEZ-VOUS (1)

De Oostendse loods Mycke keerde mopperend terug van loodskotter nummer 2 die afgemeerd lag langs de havenkant. Zijn overste had hem teruggeroepen even vooraleer de kotter naar zee zou vertrekken, om een taak aan de wal waar te nemen. Het was mooi en stil weer en het was met spijt dat hij de loodsboot de haven van Oostende zag verlaten, onder volle zeil en gesleept door de stoomsleepboot.

Men kan toch nooit van niks zeker zijn in dit beroep, dacht hij, en wat zouden ze straks thuis verwonderd opkijken wanneer hij zou aankloppen. Hij haalde even zijn schouders op en liet zijn blik over het afvarende schip, de havenhoofden en de kalme Noordzee glijden vooraleer hij het sombere kantoor binnenstapte.

Even dacht hij eraan dat het wel eens tijd werd dat het loodswezen over stoomschepen zou kunnen beschikken, de zeilboten waren dringend aan vernieuwing toe. Even benijdde hij nog z'n collega's, Miel, Michel, Karel, Pieter, Leo en Gust en de twee hulploodsen Thomas en Leo. Onder het bevel van loodsschipper Tournoy zouden ze over een paar uur aan de Westhinderbank aankomen en er de inkomende schepen bestemd voor de havens op de kust en de Schelde opwachten.

Loods Mycke schreef zuchtend met krijt de te verwachten schepen op het bord.

Hij noteerde 7 april 1910.

Niemand kan vermoeden dat „loodsboot 2” een rendez-vous had met de dood.

Op 8 april 1910 had het Britse stoomschip „Imperial” van de „Canadian Pacific Express Company” een landing kolen gelost in de haven van Antwerpen en vertrok voor een zelfde lading naar Newport in Groot-Brittannië.

\* \* \*

Aan de Westhinderband had de Belgische zeilloodsboot „nummer 2” plaatsgenomen naast de Nederlandse zeilkotter „nummer 3”. De beide vaartuigen beloerden mekaar als kat en hond, want wie bij het eerst aankomende vaartuig zou aankomen zou meteen een loods mogen bemannen. Tussen Nederlanders en Belgen werd in „oppositie” gevaren en dit leidde dikwijls tot een onverbiddelijke strijd tussen de verschillende kotters.

Een paar mijlen verderop lag de Belgische loodsboot „nummer 13” klaar om de loodsen van de afvarende schepen af te halen.

Loods Mycke had het al voorvoeld; wat te verwachten was met dergelijk mooi weer was mist. Aldra lag de zuidelijke Noordzee stil onder een dikke mantel.



## RENDEZ-VOUS (2)

Aan boord van de Nederlandse loodsboot „nummer 3” had de loods Vader de wacht en evengoed als zijn collega aan boord van de Belgische kotter hield hij het ander schip scherp in de gaten. Beide schepen lagen boord aan boord.

Ze zagen duidelijk elkanders vuren en zouden zich niet laten verschalken! Vader hield een oog op het kompas, ijsbeerde wat van bakboord naar stuurboord, luisterde scherp uit en poogde door het mistgordijn te peilen.

Dat hadden we nog tekort, dacht hij, mist. Hier kan men nooit zeker zijn van het mooie weer, stormde het niet, het was mistig...

Plots sperde hij de ogen wijd open. Uit de witte muur kwam een reusachtige vorm, een stoomschip, opdoemen. Het gleed rakelings langs zijn bakboordzijde voorbij en toen het midscheeps ter zijner hoogte was, zag hij een figuur die over de brugleuning met de roephoorn die hem toeschreeuwde: „ik heb vermoedelijk een aanvaring gehad, waarschijnlijk met een loodsboot, want er stonden letters op de zeilen...”

Loods Vader probeerde nog vlug de naam van het schip te lezen op de achtersteven „...trial”, „triandale” of „Imperial”, het bleek heel moeilijk in de mist en de duisternis, met zekerheid de naam te lezen.

Toen verdween even snel en spookachtig als het gekomen was de grote cargo in de dikke nevel.

Ondertussen waren alle hens aan dek van de Nederlandse loodsboot en men stelde vast dat de vuren van de Belgische kotter verdwenen waren. Ofwel waren ze door de mist aan het zicht onttrokken ofwel was dit het aan-gevaren schip?

Eensklaps hoorde hij geroep en een bemande reddingsboot lag langs zij van de kotter. Het bleek een reddingsboot te zijn door het aanvarende schip te water gelaten, het had bevel gekregen te zoeken naar drenkelingen. Onderwijl zou het S/S „Imperial”, want dat was het, de reis voortzetten.

Zonder ook maar iets te ontdekken werd in de slechtste omstandigheden van zichtbaarheid verder naar drenkelingen gespeurd. De eerstvolgende loods die werd geland bracht aan de wal de mare van een bijna zekere ramp.



## HOOP

Op 10 april, twee dagen later, kwam te Oostende het stellige bericht dat de Belgische zeilkotter „nummer 2” overvaren was geweest en dat er geen overlevenden waren.

Dezelfde dag om 15 uur meerde de pakketboot „Princesse Henriette” af te Oostende en kreeg bevel onmiddellijk na het ontschepen van de passagiers naar de westhinderbank te vertrekken om deel te nemen aan de opsporingen samen met twee Oostendse sleepboten onder bevel van een loodsverster.

De zee was al deze dagen gewillig en de vraag rees hoe het mogelijk was dat geen enkele schipbreukeling gevonden was?

Een utopische verwachting.

Een eindeloze pijniging voor de wachtende gezinnen.

Bange dagen gaan voorbij en de zee brengt geen antwoord.

Tot het Belgische Aviso „VILLE d'ANVERS” Oostende aandoet met een wrakstuk van loodsboot „nummer 2”. Vervolgens komt een vissersvaartuig met een reddingsgordel en een vest waarin de initialen A.V. genaaid zijn.

Deze kunnen de naam August Vollemare beduiden.

Vanaf dit moment bestond geen twijfel meer: het schip moest met man en muis vergaan zijn!

Stuk voor stuk kon het enigma opgelost worden. Het schip was radikaal in twee stukken „gesneden” geweest door de „Imperial”. Deze zware zeilen waren meer dan vermoedelijk naar beneden gestort en de bemanning verstikt. Ze waren onvervalste doodlakens geworden.

In het rijk van de hoop is het evenwel nooit winter!

De donderdag na de ramp kwam uit Engeland het nieuws dat een Belgische bemanning gered was geweest door een Britse cargo. De wonderen waren de wereld nog niet uit!

Tot men weldra beter geïnformeerd werd: ook het Belgisch koopvaardij-schip „Antwerpenaar” was vergaan maar de bemanning was gered.

De duistere onmiddellijkheid van het bestaan had loods Mycke van zijn makers gescheiden en het was zijn geluk geweest. Hij dacht eraan dat de loodsschipper Tournoy nog maar twee jaar meer te poesteren had om met pensioen te gaan, hij had al 31 jaren dienst verzekerd, hij had vier volwassen kinderen. Emiel Allegoed had al eens schipbreuk beleefd 12 jaar voordien, hij was vader van vier kinderen. Kollega Michel Vanwongerghem had 3 kinderen en was eveneens 12 jaar voordien bij een schipbreuk betrokken geweest, toen was zijn broer omgekomen. Hulploods August Vollemaere was vader van zeven kinderen. Karel Verbrugge liet vijf wezen achter, Pieter Janssens en Leo Hendrixx elk twee. Hulploods Thomas Caroen was vader van drie kinderen terwijl Louis Clou nog vrijgezel was.

De schoonvader van Louis Janssens was het jaar voordien gedood geweest door springen van een meertrus; Pieter Dyck was schipper bij de vrijwilligë redder te Oostende.

## KOST

Als mensen moeten leven, waar sterven zij dan?

De ramp ligt altijd klaar voor de grote sprong en denk maar nooit het zal mij nooit overkomen.

Doch er is geen tijd om te staan kijken en te staren;

En naar we geredelijk mogen aannemen was dit ook zo voor loods Mycke. Schepen blijven varen en aankomen aan de Westhinderbank en moeten bemand worden. Zoveel mogelijk met eigen loodsen.

Daarom vaart enkele uren later al een andere kotter uit met een nieuwe bemanning.

Op deze ijzige, mistige morgen pogen wij te peilen naar al het menselijke, waarvan niets ons vreemd is, dat achter de saaie verslagen van de gebeurtenissen uit 1910 kan schuilen. We denken aan ene loods die de dans ontsprong is, door toevalligheden.

Het ware leven, een stel van duizend mogelijkheden, kansen en mislukkingen. Een meedogenloze cyclus van storm, mist, geboorte, zon, zee, hemel, de sterren, de dood, de liefde.

Wat muziek, een boek.

De morgen van vandaag verschilt voorzeker niet zoveel van deze van 1910 in de maand april, toen de loodskotter „nummer twee” haar fatale rendez-vous tegemoet ging. Koud en mistig, reeds dagenlang.

What is this life if, full of care, we have no time to stand and stare...

We moeten naar dagelijkse taak, we moeten aan de kost komen.

In 't zweet ons'aanschijs, zoals de dichter zegt.

Ook de loods Mycke moest aan de kost komen, voor hem en de zijnen. Hij ontsprong de dans maar heeft ook allang het tijdelijke voor het eeuwige verwisseld. We denken aan alle leed, alle kommer, alle mislukkingen uit die tijd, uit deze ramp.

Wat nu allemaal vergeten is.

Er zijn veel parallellen in mensenlevens, in lot en in noodlot.

Je moet daar maar eens diep over nadenken.

The past and present are as one  
Accordant and discordant,  
youth and age,  
death and birth,  
For out of one comes all -  
From all comes one.

## BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN TE GRIMSBY

Verleden week verkochten twee Belgische vaartuigen te Grimsby. Het gaat over de „Vicky” Z.284 en de „Atlas” Z.105. Samen zetten zij bijna 1.500 van onze bennen in de markt, voor een gezamenlijke brutobesomming van 4,950 miljoen B.Fr.

Primus was de „Vicky” van de rederij Paeye die 3,072 miljoen maakte en hiervoor 933 van onze benne in de afslag plaatste, hetgeen een gemiddelde prijs per ben van 50 kg betekent van 3.300 fr.

De „Atlas” Z.105 deed het minder goed met een brutobesomming van toch nog altijd 1,870 miljoen B.Fr. voor een aanvoer van 563 bennen, hetzij een gemiddelde per ben van 3.320 B.Fr.

Eén van onze regelmatige bezoekers van de afslag te Grimsby, de O.231 „St. Carolus” komt dinsdag 9 april te Oostende verkopen, waarschijnlijk ook wel vanwege de goede prijzen in de Oostendse afslag en ook om eens zelfs de thuishaven aan te doen voor klein onderhoud.

Hopen we voor de rederij en de bemanning dat het een goed weerzien wordt met de eigen afslag, kwestie van goede prijzen.

## SCHIPPERS!

**Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.**



## belgisch- nederlandse zeemans- almanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat  $\pm 1.400$  blz.

Deze almanak is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr. + 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) + 140 fr. verzendingskosten (voor België) en 175 fr. verzendingskosten (voor Nederland). Te storten op pc. 000-0418987-44, of BBL 384-1605797-46, op naam van pvba Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

**GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.**

## WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar:

### IN BELGIË:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.

Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.

OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.

Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

### IN NEDERLAND:

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.

# PASTER PYPE EN ZIJN TIJD 1854-1926

## DEEL X

De visserssloop TR 1931 van Trouville bracht het lijk binnen van de visser Louis Degraeve, die deel uitmaakte van de bemanning van de Oostendse sloop O.136 „PREMIER SEPTEMBRE 1890”.

Het vaartuig was uit de haven vertrokken met 7 man aan boord. De zes anderen zijn eveneens verdronken. Zij waren in aanvaring gekomen met een Engelse sloop. De TR 1931 was getuige van het drama maar kon slechts Louis Degraeve oppikken. Hij leefde nog toen hij aan boord van de Franse sloop kwam, maar stierf onderweg.

De bemanning van de O.136 bestond uit:  
Pauwaert August: 28 jr., stuurman  
Degraeve Louis: 28 jr., matroos  
Titerickx Lambert: 20 jr., matroos  
Dumon Eduard: 22 jr., matroos  
Smissaert Charles: 19 jr., matroos  
Titerickx Charles: 12 jr., jongen  
Reilzen Jules: 13 jr., jongen

Bijna de gehele Oostendse bevolking, diep getroffen door de vreselijke ramp, stond op het strand in afwachting dat de lijken zouden aanspoelen.

Op donderdag 22 oktober spoelde het eerste lijk te Middelkerke aan, dit van Hagers Henri, stuurman van de sloop O.25 „CHARLOTTE”, die voor de haven gezonken was. Hij werd te Oostende begraven.

Op 28 oktober spoelde te Lombardsijde het lijk aan van Adolphe Gezelle, stuurman van de sloop O.76 „JOU-JOU”, het was in gevorderde staat van ontbinding. Hij werd te Lombardsijde begraven. Dadelijk was Paster Pype in de weer om de weduwen en wezen bij te staan en hulp te verlenen aan de vissers die hun tuig verloren hadden.

De stoomtreiler O.10 „MARIE-STEPHANIE” toebehorende aan Willems Camiel uit Oostende, onder bevel van schipper Durand, was op 12 januari 1899 uit Oostende vertrokken om de visserij te bedrijven in de Noordzee.

De visserij werd normaal uitgevoerd tot 21 januari. Er heerste een hevige storm uit het S.O. en het hagelde en vroom.

Terwijl het vaartuig aan het vissen was, stootte het plots op de Middle Crossbank. Het was toen juist 17.30 u. wanneer een der schroefbladen afbrak en met geweld doorheen de romp van het schip sloeg, en een zware lek veroorzaakte.

Alles werd in het werk gesteld om het schip te redden, doch tevergeefs. Noodseinen werden uitgezonden, maar er kwam geen hulp opdagen.

Daar het schip snel zonk, waren de bemanningsleden verplicht zich naar de reddingsboot te begeven.

De tien manschappen zaten de gehele nacht in de reddingsboot zonder dat er hulp kwam opdagen. Doornat en bevroren van de ijzige wind en koude, keken ze wanhopig naar redding uit.

In de vroege morgen kwam een Duits schip voorbij, maar deze merkte de seinen van de ongelukkigen niet en vaarde verder. Eindelijk werden de schipbreukelingen, 32 uren na het drama, door de Engelse treiler LT 3 „LIZZIE-GRANT” in een erbarmelijke toestand opgepikt, en kregen droge kleren en beste zorgen.

De stoker Pattyn, 45 jaar, gehuwd en vader van 8 kinderen was zeer ziek wegens koude en ontberingen, en stierf op de „LIZZIE-GRANT” in het zicht van Lowestoft. Twee andere vissers bevonden zich in dezelfde staat en werden naar het ziekenhuis overgebracht. De andere leden van de bemanning werden in de „Sailors Home” te Lowestoft verzorgd.

Op dinsdag 24 januari 1899 rond de middag, verspreidde zich het nieuws in de stad: een telegram komende van Lowestoft en verzonden door M.N.H. Catchepoele bereikte Mr. Willems, reder te Oostende, dat een stoomsloop van Lowestoft LT 3 „LIZZIE-GRANT”, reder M. Britton, dinsdag in deze haven aangekomen is met aan boord de bemanning van de Oostendse stoomtreiler O.10

„MARIE-STEPHANIE” die tijdens de laatste storm verging.

De ongelukkige Pattyn werd te Lowestoft begraven, terwijl de overledenden per schip over Antwerpen naar Oostende terugkwamen. Alleen Pierre De Rycker bleef in het hospitaal van Suffolk achter. Zijn toestand was zeer ernstig. De Rycker was gehuwd en vader van 12 kinderen.

De „VILLE D'ANVERS” die zich toen in de wateren voor Lowestoft bevond, met aan boord de commandant Fourcault en Paster Pype, liep te Lowestoft binnen.

Beiden woonden de begrafenis van stoker Pattyn bij, en brachten een bezoek aan Pierre De Rycker in het hospitaal van Suffolk. Wanneer de „VILLE D'ANVERS” te Oostende terugkwam, begaf Paster Pype zich onmiddellijk naar de beproefde families en bracht hen troost en steun.

**Archief E. Vanalderweireld  
bewerkt door  
Martine Vandenberghe.**

*Niets van deze tekst of foto's  
mag overgenomen worden  
zonder schriftelijke toelating  
van de uitgeefster.*



Een klas van theoretische zeevaart.



Herhaling in de lessen van navigatie.



# SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ (3)

**N.v.d.R.:** De eerste twee afleveringen van deze sociologische studie van het L.E.I. (auteurs: H. EVERAERT & R. JANSOONE) werden gepubliceerd in onze twee vorige nummers. Wij vervolgen nu met een 3e aflevering + eigen commentaar.

## II. DE BEROEPSKEUZE EN -VORMING

### 1. De beroepskeuze

De motivering van de beroepskeuze van de scheepsjongens werd nagegaan aan de hand van de vraag: „Waarom bent U scheepsjongen geworden?” Het verstrekken van antwoorden werd vergemakkelijkt doordat aan de respondenten de keuze werd gelaten tussen meerdere mogelijkheden en doordat een laatste antwoordcategorie open werd gehouden. Tevens konden gelijktijdig meerdere antwoorden gegeven worden. Volgend staatje geeft aan door hoeveel procent van de respondenten elke antwoordcategorie werd genoemd:

– de „roep van de zee”	: 54,8 pct.
– uit familiale traditie	: 37,0 pct.
– bij gebrek aan iets beters	: 13,7 pct.
– om van school af te zijn	: 12,3 pct.
– goed vissersinkomen	: 8,2 pct.
– zeer apart werk en leven	: 2,7 pct.
– andere redenen	: 17,8 pct.

Meer dan de helft van de respondenten noemt de „roep van de zee” als bepalende faktor bij de beroepskeuze. Opmerkelijk is dat dit motief meer genoemd wordt door de scheepsjongens in de bokkenvisserij (60,5 pct.) en de garnaalvisserij (53,3 pct.) dan door hen die werkzaam zijn in de plankenvisserij (40,0 pct.). Nochtans worden de scheepsjongens op de op de drie typen van schepen nagenoeg evenzeer aangelokt door de „familiale traditie” (plankenvisserij: 40 pct., bokkenvisserij: 31,6 pct. en garnaalvisserij: 40 pct.) (1).

De vraag rijst in hoever de beide motieven, nl.: de „roep van de zee” en de familiale traditie onafhankelijk van elkaar staan dan wel de uitdrukking zijn van eenzelfde gemeenschappelijke faktor die als het „specifiek vissersmilieu” kan aangeduid worden. Een aanwijzing hieromtrent kan men vinden in de afkomst van beide categorieën van respondenten. Hieruit blijkt dat van de „roep”-respondenten 92 pct. een vader hebben (of hadden) met een **niet**-maritiem beroep als hoofdactiviteit terwijl bij 91 pct. van de „traditie”-respondenten de hoofdactiviteit van de vader zich situeerde in de zeevisserij of een ander maritiem beroep (2). Dit wijst er op dat beide motieven, in belangrijke mate, onafhankelijk van elkaar werkzaam zijn. Zulks is niet zonder belang met het oog op de reikwijdte van het rekruteringsveld. Het betekent immers dat de toetreding tot het vissersberoep niet enkel wordt gestimuleerd door de traditie die in het milieu levendig wordt gehouden maar ook door de verlokking van de zee die buiten dit milieu een sterke aantrekkingskracht schijnt uit te oefenen (3).

De uitkomsten tonen ook enkele factoren aan die op een weinig overwogen beroepskeuze wijzen zoals „gebrek aan iets beters” en „om van de school af te zijn”. „Het goed vissersinkomen” van zijn kant schijnt slechts van weinig betekenis te zijn. Ten slotte zijn er nog 17,8 pct. respondenten die andere motieven aangeven en daarbij vooral wijzen op het feit dat zij reeds vooraf met het zeemansleven vertrouwd waren doordat zij een familielid (vader, broer, oom, enz.) op zee hebben of gehad hebben (5) of doordat zij vrienden in dit milieu hebben (4); van de overigen werd de keuze vooral bepaald door „de toekomstmogelijkheden”, „de werkzekerheid” en „om van de legerdienst af te zijn”. Het ziet er dus naar uit dat vooral ook van de familie- en vriendenrelaties met de opvarenden een niet geringe invloed uitgaat.

Van zeer groot belang in verband met de beroepskeuze is uiteraard ook de houding die de ouders hiertegenover aannemen. Gezien de keuze vaak gebeurt op zeer jeugdige leeftijd mag men aannemen dat de ouders deze, in belangrijke mate, mede zullen bepalen. Vastgesteld wordt dat in 47,9 pct. van de gezinnen de keuze om scheepsjongen te worden door beide ouders positief werd onthaald; in 34,2 pct. van de gezinnen namen de vader en/of de moeder er een negatieve houding tegenover aan en door 17,8 pct. van de ouders werd neutraal gereageerd. De weerstanden tegen de voorgenomen beroepskeuze houden vooral verband met het hard en gevaarlijk leven op zee waardoor nogal wat ouders voor hun zoon een beroep aan wal verkiezen. Hier en daar is de negatieve houding ook ingegeven door de hogere ambities die de ouders voor hun zoon koesterden.

Op het persoonlijk vlak is de keuze van een beroep in de zeevisserij vooral belangrijk daar zij, in tegenstelling met de meeste beroepen aan wal, de menselijke activiteiten op een aantal domeinen in grote mate beperkt. Met name geldt dit voor het gezins- en huwelijksleven en ook voor het ontspanningsleven, die nogal sterk afwijken van wat in onz samenleving als „normaal” wordt beschouwd. Hieromtrent ondervraagd, zeggen 49,3 pct. van de scheepsjongens ervan overtuigd te zijn dat het ontbreken van gezins- en sociaal leven in de zeevisserij (zeker of in beperkte mate) als een pijnlijk gemis wordt ervaren; 39,7 pct. zijn van het tegendeel overtuigd terwijl 11 pct. hierover geen opinie hebben. De variaties volgens scheepstype zijn hier sterk uitgesproken: in de plankenvisserij spreken 80 pct. van „een pijnlijk gemis” tegen slechts 46,6 pct. in de garnaalvisserij en amper 34,2 pct. in de bokkenvisserij. Hieraan kan nog toegevoegd worden dat scheepsjongens die het wegvalen van het gezins- en sociaal leven als een leemte ervaren, in meerderheid hierin ook een oorzaak zien van voortijdige afvloeiing uit de zeevisserij. Dergelijke opinies over het zeevisserijleven zijn niet zonder betekenis daar zij toch de opvattingen weerspiegelen van de jongeren die reeds enige beroepservaring hebben verworven en geroepen zijn om het voortbestaan van onze zeevisserij te verzekeren.

### Onze commentaar

Waarom kiest een jongen voor het beroep van visser? Dat is ongetwijfeld één van de kernvragen van deze enquête. De „roep van de zee” (voor buitenstaanders misschien een nogal „romantisch” gegeven, maar in de visserij zelf een ingewortelde realiteit) blijft als motivering zeer hoog scoren, nl. 55% van de antwoorden. Voorts voelen 37% van de jongens zich tot de visserij aangelokt „uit familiale traditie”... en slechts 8% omwille van het „goed vissersinkomen” (dat sommigen misschien wel zullen verward hebben met „goed scheepsjongensinkomen”, wat inderdaad in nogal wat gevallen iets totaal anders is dan het „goed vissersinkomen” waarop iedere flinke en bijdehandse scheepsjongen op termijn mag rekenen).

Eerder verontrustend is het feit dat de **negatieve** motiveringen („bij gebrek aan iets beters” = 14%, „om van school af te zijn” = 12%) alles samen 26% scoren, hetzij ruim één vierde van de scheepsjongens. Dat is ongetwijfeld vrij veel en dat betekent dat een niet gering aantal jongens eigenlijk niet gemotiveerd zijn voor dit beroep... en dan ook nogal gemakkelijk ervan afstappen. Gedurende lange tijd is de zeevisserij inderdaad – spijtig genoeg – een tweedeklus-beroep geweest (wat men reeds kon merken in de visserijschool) en de serieuze sociale en financiële verbeteringen tijdens de laatste twintig jaar hebben de sociale status van de visser blijkbaar nog niet erg veel opgevijseld, zelfs niet eens (en daar misschien nog het minst!) in de beroepsmiddelen zelf, waar men nog altijd de neiging heeft om voortdurend aan de klaagmuur te staan en anti-reklame te maken, liever dan de vele positieve aspecten van het beroep te benadrukken.

De auteurs stellen zich de vraag in hoever de beide motieven, nl. „roep van de zee” en „familiale traditie”, onafhankelijk van elkaar staan dan wel de uitdrukking zijn van een **zelfde** gemeenschappelijke faktor die als het „specifiek vissersmilieu” zou kunnen aangeduid worden. Een aanwijzing hieromtrent menen zij te vinden in de afkomst van beide categorieën van respondenten: 92% van de „roep”-respondenten hebben (of hadden) een vader met een **niet**-maritiem beroep, terwijl anderzijds 91% van de „traditie”-respondenten een vader hebben (of hadden) in de zeevisserij of in een ander maritiem beroep. Aan deze inderdaad opmerkelijke vaststelling knopen de auteurs van deze enquête volgende bedenking: „Dit wijst erop dat beide motieven, in belangrijke mate, **onafhankelijk** van elkaar werkzaam zijn. Zulks is niet zonder belang met het oog op de reikwijdte van het **rekruteringsveld**. Het betekent immers dat de toetreding tot het vissersberoep niet enkel wordt gestimuleerd door de traditie die in het milieu levendig wordt gehouden, maar ook door de verlokking van de zee die **buiten** dit milieu een sterke aantrekkingskracht schijnt uit te oefenen”.

(vervolg op blz. 8)

(vervolg van blz. 7)

Doch in voetnota voegen zij hieraan toe: „Deze vaststelling dient enigszins **genueanceerd** te worden omdat van de vaders met een hoofdactiviteit in een **niet-maritiem** beroep een aantal uit de zeevisserij zijn afgevloeid. De omvang van dit fenomeen is echter **niet** bekend”.

Precies deze voetnota is, naar wij menen, niet zonder belang, want indien „de omvang van dit fenomeen” nader zou bekend zijn, dan zou wel eens kunnen blijken dat heel wat van die zgn. „niet-maritieme” vaders in feite een al dan niet ver maritiem verleden hebben... zodat het ons lang niet uitgesloten lijkt dat uiteindelijk beide motiveringen elkaar grotendeels zouden kunnen overlappen.

Het zal wel niemand verbazen dat nog steeds ruim 34% van de ouders negatief reageren wanneer zoonlief de wens uitdrukt, visser te willen worden. Voeg daarbij nog een 18% die „neutraal” reageert (wat voor zo'n jongen ook al niet erg aanmoedigend is!), en je hebt dan nog wel geteld 48% van de ouders (die ten slotte toch voor 60% uit de visserij zelf afkomstig zijn!) die de beroepskeuze van hun spruit „positief” onthalen. Denderend is dat zeker niet, en deze vaststelling spreekt boekdelen voor de moeilijke rekrutering waarvoor ons bedrijf zich permanent geplaatst ziet. Het zou, in dat verband, wel interessant geweest zijn, na te gaan in hoeverre die 48% positief ingestelde ouders al dan niet vooral terug te vinden zijn bij de ouders die te situeren zijn in de maritieme sector, meer bepaald in de visserij. Dat is nog lang niet evident, als je weet hoe in de visserijmiddens zelf maar al te graag de faktor „hard en gevaarlijk leven” dik in de verf wordt gezet, wat misschien eigenlijk in veel gevallen een soort van alibi is voor een enigszins achterliggende faktor, nl. „hogere ambities” voor zoonlief, hetgeen dan weeral verband houdt met dat hardnekkig en zo onvatbaar status-syndroom in onze visserij.

Interessant is ook de nogal delikate belichting van het aspect „gezins- en sociaal leven”, met – daaraan onmiddellijk verbonden – de weerslag op voortijdige „uittreding” of „afvloeiing” uit de visserij. Buitenstaanders kunnen zich allicht erover verbazen dat dergelijke eerder delikate vragen gesteld worden aan jonge snaken van 16 à 17 jaar. Maar dan mag men niet vergeten dat jongens in dit bedrijf eerder „vroegrijp” worden dan hun leeftijdsgenoten aan wal (die nu wel ook niet meer zo groen om hun oren zijn als twintig jaar geleden). Een scheepsjongen werkt niet alleen in de zeevisserij, hij leeft er ook in, dag en nacht, samen met de volwassenen aan boord, wier wel en wee hij van nabij en nogal intiem leert beleven. De scheepsjongen, hoe jong ook, is dus veelal een vrij goed geplaatste oor- en ooggetuige van een fundamenteel aspect van het zee-mansleven waaraan dikwijls wordt voorbijgegaan.

In dat opzicht is het zeer interessant te vernemen, dat vrijwel de helft van de scheepsjongens ervan overtuigd zijn „dat het ontbreken van gezins- en sociaal leven in de zeevisserij, zeker of in beperkte mate als een **pijnlijk gemis** wordt ervaren; 39,7% zijn van het tegendeel overtuigd, terwijl 11% hierover geen opinie hebben”.

De variaties volgens de soort van visserij zijn hierin nogal opvallend: in de plankenvisserij

spreken niet minder dan 80% van een „pijnlijk gemis”, tegen (wat uiteraard niet hoeft te verbazen) heel wat minder, nl. 47% in de kustvisserij... en amper 34% in de bokkenvisserij (zou het dan toch waar zijn dat „geld verzoet de arbeid... en ook al de rest”??).

We hebben sterk de indruk dat achter heel deze diepmenselijke problematiek de figuur van de **vissersvrouw** een zeer belangrijke rol speelt. Vroeger was de vissersvrouw immers een vrouw afkomstig uit een vissersgezin, of, met andere woorden, een vrouw die **vooraf** zeer goed wist en besepte wat het concreet betekende een zeman te huwen, een vrouw dus die niet **achteraf** ging zeuren en zagen, om haar immer uithuizige man een of ander baantje aan, tegen of onder de wal te doen zoeken. Maar sedert een aantal jaren trouwen vissersjongens niet noodzakelijk met een vissersmeisje, wel integendeel. Het zou dan ook bijzonder interessant zijn indien in een eerstvolgende enquête de omvang van dit fenomeen nader zou bekeken worden door hetzij in de enquête vragen in te lassen aangaande de moeder en de gehuwde zuster(s) van de jongen, hetzij – indien een luik „bemanning” wordt toegevoegd – vragen te stellen betreffende de echtgenote (of verloofde) van de visser.

(volgende aflevering:  
„De beroepsvorming”)

- (1) In de enquête van 1976-77 werden „de belangstelling voor de zee” en „familieomstandigheden” eveneens als belangrijkste factoren bij de beroepskeuze genoemd. Op cit. p. 27.
- (2) Hierbij is geen rekening gehouden met de respondenten die beide motieven gelijktijdig hebben vermeld. Hun aantal bedroeg 4 op 73 wat andermaal illustreert dat de genoemde hoofdmotieven niet tot een gemeenschappelijke noemer zijn te herleiden.
- (3) Deze vaststelling dient enigszins genueanceerd omdat van de vaders met een hoofdactiviteit in een niet-maritiem beroep een aantal uit de zeevisserij zijn afgevloeid. De omvang van dit fenomeen is echter niet bekend.

## Z.91 „NOORDHINDER” WORDT IN BEDRIJF GENOMEN

Zaterdag as. om 15 u. wordt in de vissershaven van Zeebrugge andermaal een nieuwe treiler in bedrijf genomen. Het gaat met name om de bokkentreiler Z.91 „Noordhinder” die op de scheepswerven De Graeve werd gebouwd voor rekening van de Rederij „Noordhinder” uit Knokke-Heist met de gebroeders Rappe als de stuwende krachten achter de onderneming. De rederij „Noordhinder” is overigens reeds exploitant van twee andere treilers, met name de Z.30 „Westhinder” en de Z.90 „Oosthinder”. Thans wordt daar een derde eenheid aan toegevoegd zodat voornoemde rederij een van de meest vooraanstaande bedrijven uit de Oosthoek is geworden.

Peter van de „Noordhinder” wordt onze „Weerman” Armand Pien.

Bovendien wordt eind van de maand april nog een ander vissersvaartuig in bedrijf genomen, met name de O.333 „Marco” die voor rekening van de Rederij Martinsen-Coussaert in aanbouw is op de scheepswerven SCAP te Oostende. Het gaat hier eveneens om een grote bokkentreiler.

Twee nieuwe eenheden in één maand tijd. Wie zegde ook weer dat de nieuwbouw in de vissersvloot loopt als een sneltrein?

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!



## DENK AAN DE TOEKOMST

De G-Bank kan u daarbij helpen,  
met een rationele spaarformule.

## HET RENTEBOEKJE

Het is een gemakkelijke en zekere manier van sparen om reserve aan te leggen voor onvoorziene uitgaven.

Kies zelf uw spaarformule. Geef aan uw G-bankkantoor opdracht om op vaste tijdstippen een overeengekomen bedrag van uw lopende rekening op een **Renteboekje** over te schrijven, u geniet hierbij van een voordelige intrest die belastingvrij is tot 50.000 F.

Spreek er eens over met ons.

Generale Bankmaatschappij



Bank van mij

# De Orde van de Beneluxgarnaal...

Tijdens de intronisatie vorige week van enkele hoge Pieten in de **Orde van de Beneluxgarnaal**, te Brussel ('t was zo goed als uitsluitend een nederlands onderonsje) heeft de Heer Langstaart de Belgen bijna ontroerd bedankt voor de **1.000 ton kabeljauw** die zijn vissers vorig jaar van ons cadeau hebben gekregen.

Ofwel weet die man niet beter en weet hij helemaal niet hoe die ruil uiteindelijk is afgelopen (op zijn positie zou hij dat zeker moeten weten) en dat zou hij het beter als visserijverantwoordelijke opstappen, ofwel is hij wel op de hoogte en heeft hij het lef ons in onze eigen hoofdstad te komen uitlechten... Je zou iemand voor minder in de gordijnen jagen!

De Noorderburen die steken 1.000 ton kabeljauw op zak in ruil voor de strikte verbintenis de **visserijdruk in de kustwateren te stabiliseren**. Maar als zij uiteindelijk voor dit laatste over de brug moeten komen dan slikken ze hun belofte in.

Stabiliseren betekent voor hen dat de enorme vloot van bestaande en toekomstige **Eurokotters** toegang moeten krijgen tot de kustwateren. Dat is zo hun manier van stabiliseren van de visserijdruk.

**Waar twee ruilen moet één huilen**, zeggen ze boven de Moerdijk! Voor de 1.000 ton ruil zijn het zeker de wat al te naïve Belgen die vast moeten huilen.

Maar uiteindelijk zullen alle echte kleine kustvissers, zowel Belgen als Nederlanders, van armoe staan huilen, eens die armada Eurokotters de kustzone zal omploegen en leegvissen. De kapotte vis zullen ze mogen vangen!

**Wat bezielt de Nederlandse overheid om op alle gebied zo'n kortzichtig beleid te voeren?** Denken zij dan nooit aan dat appeltje voor de dorst?

Toen in het begin van de jaren zeventig de Urkse vissers zelf om een **beperking van het motorvermogen rond 1.000 p.k.** smeekten was het de **grote TIENstra**, je weet wel die met zijn fameus vingertje, die ze wandelen stuurde.

Hij vond dat de economie zelf wel de grens zou trekken tot welk motorvermogen nog rendabel

kan gevestigd worden. Was die grote man toen echt groot geweest en inplaats van zijn vingertje op te steken, een vuist gemaakt dan had zijn visserij nu niet in zak en as gezeten.

Ja, 't is mooi de mensen vrij te laten maar vrijheid bestaat erin te mogen doen wat anderen niet schaaft. In Nederland schaaft de ene groep vissers de andere en in Europees verband schaaft de Nederlandse visserij vooral de Belgische partner.

Ook voor de problemen die onze kustvisserij boven het hoofd hangen, treft diezelfde overheid de grote schuld. Vroeger mocht je slechts **met vaartuigen tot 50 Brt in de kustwateren**.

Plots kwamen de Nederlanders in de Europese visserijraad met het verzoek die 50 Brt op te trekken tot 70 Brt. Ze kwamen met het foefje dat met de spoelsoortemachinerie en al de andere nieuwe apparaten op dek de stabiliteit van die kleine scheepjes in gevaar kwam.

De Belgische Minister heeft zich verzet tegen dit verzoek maar is uiteindelijk toch door de knieën gegaan in één of ander Europees compromis. Zo'n compromis is een akkoord over alles wanneer elk land zijn neen in een ja wil veranderen.

**De Belgen bleven neen denken maar... zeggen ja.** Ze moesten toen al weten dat al te goed buurmans gek is! Want wat is er toen gebeurd?

De altijd sluwe „bloembollenkwekers" hadden toen al een scheepsplan uitgewerkt van de **fameuse Eurokotter**, een middenslagschip van rond de 90 Brt die met allerlei truukjes, bij de officiële meting onder de 70 Brt bleef.

Bovendien betaalde de Europese Commissie nog 25% steun voor de bouw van die miskleunen. Je moet het maar kunnen. **Het resultaat van dat overheidsgevoel is dat nu een ganse vloot Eurokotters op de kustzone zal worden losgelaten.** De echte kustvisser in België maar ook in Nederland zal dan mogen op zijn kin kloppen...

De brave Belgen hebben in 1983 het tij nog willen keren voor het kalf helemaal verdrongen was. Ze vroegen een **bijkomende beperking boven de 70 Brt en de 300 p.k.** (niemand kan garanderen dat een motor slechts 300 p.k.

heeft). De diensten van de Europese Commissie werken nu al twee jaar aan een voorstel en ze zijn nog nergens!

Het Belgisch voorstel om de lengte van de korrestok te beperken (zoals vroeger in de Engelse kustzone) werd door de meeste landen aanvaard, maar de mannen van de **Zilveren Vloot** saboteerden weer gans de zaak zodat er nog steeds geen beslissing kan vallen. Die langzaamaanactie kan nog jaren duren en dan zal het spreekwoordelijke kalf al lang verdrongen zijn!

**Wat hebben de echte kustvissers in Nederland nog in de pap te brokken?**

**Als je ziet hoe hun overheid hun belangen aan de laarzen lapt, dan ken je het antwoord.**

**Ons verhaal is echter nog niet uit want toen kwamen de 1.000 ton kabeljauw**, die de Nederlanders brood nodig hadden, om de hoek kijken. Toen dachten de onnozele Belgen dat ze de Nederlanders vasthadden en hen tot concessies konden dwingen. „Duizend ton krijg je maar de visserijdruk in de Belgische kustwateren mag niet langer toenemen".

De Nederlanders haptten toe, kregen de 1.000 ton kabeljauwkota en ... lieten de Belgen voor de rest in de kou staan! Hebben is hebben, maar krijgen is de kunst.

**Zedenles?** Eén zaak is zeker, al doende leer je. Zo te zien gaan die rappe Hollanders ook in 1985 kabeljauw tekort hebben om het jaar rond te vissen.

**Maar bij ons zullen ze niet meer moeten komen, ze zullen bot vangen. Want zelfs een Belgische ezels (lees: ambtenaar) stoot zich geen twee maal aan dezelfde steen!**

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

## 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 1985. Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Verzendingskosten 140 fr. (België) Verzendingskosten 175 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982. Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen. Verzendingskosten 140 fr. Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1985 - 40 fr.
4. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen. Verschillende soorten zeevis. Schaal- en weekdieren. Sportvissen. Zoetwatervissen. Prijs 500 fr. + 102 fr. verzendingskosten. Visgronden. Prijs 350 fr. + 102 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee" door Ere-burgemeester Pierre Vandamme. Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 35 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe. Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 20 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 + 20 fr. verzendingskosten.
10. Met de Mercator naar de Stille Zuidzee, door A. De Bock. Prijs 330 fr. + 20 fr. BTW + 27 fr. verzendingskosten (België). Prijs 330 fr. + 43 fr. verzendingskosten (Nederland).

# NIEUW VERKOOPSRECORD IN OOSTENDSE VISMIJN

Op maandag 31 maart kreeg men, met slechts veertien vaartuigen aan de afslag te Oostende, een recordbesomming van 19.173.161 fr., hetzij dus een gemiddelde brutobesomming per verkopend vaartuig van bijna 1,370 miljoen B.fr. met hierin eveneens een topbesomming voor het IJslandse vaartuig van reder Henri Pintelon, de O.216, van meer dan 3,7 miljoen fr.!

Vorige recordbesomming van de Oostendse afslag werd behaald op 14 maart 1983 met een aanvoer door 15 vaartuigen, die samen een brutobesomming verwezenlijkten van 17.644.478 fr., hetzij een gemiddelde per verkopend vaartuig van 1,176 miljoen fr.

In 1983 had men hiervoor echter, onder meer ook een aanvoer van 25 duizend kg tong voor nodig samen met de andere vis.

Vorige maandag werd er slechts 7.093 kg tong aangevoerd, maar een pluspunt voor de grote topbesomming in de vismijn waren anderzijds de grote afslagprijzen die geboden werden voor hetgeen men normaal de volkse vis noemt, namelijk kabeljauw, gul, wijting, vlaswijting en de tongenprijzen die tegenover de vorige week met honderd fr. het kg gerezen was. De omvangrijke aanvoer van de IJslandse O.216 was daarbij van de beste kwaliteit waardoor ook deze vis een heel mooie prijs kreeg. Anderzijds was er eveneens veel staartvis op de markt, een paar vaartuigen zelfs tot 90 ben.

Kortom, een samenloop van omstandigheden, mede de staking in Denemarken, heeft ervoor gezorgd dat er topprijzen voor de vis werden genoteerd, met aanzienlijke vangsten.

Voor de visserij is dit beslist nodig, want de brandstofprijzen doen vele reders de das om, daar kan niet genoeg op gewezen worden, want dit is eveneens een ramp voor de visserij, een calamiteit voor deze tak van de economie waarvoor de overheid veel te weinig belangstelling toont.

## HOOGWATERBOEKJE 1985

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 voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

En het is zeker ook niet een ééndagsvlieg met goede prijzen en een goed resultaat voor de visser, die een gans jaar kan goedmaken. Zeker nog altijd onvoldoende voor de talrijke openstaande rekeningen.

Voor de stedelijke vismijn van Oostendse duimen we nu opdat binnenkort de kaap der 20 miljoen zou overschreden worden, hetgeen, in aanmerking genomen het betrekkelijk klein aantal schepen die er komen verkopen, zeker een prachtig resultaat zou zijn.

## Nieuwe warmtewisselaars maken Ford „Basildon“-serie geschikt als scheepsmotoren Komplete eenvoudig te monteren eenheden verkrijgbaar bij Bowman

Voor de Ford motoren BSD 332, 444 en 666 zijn thans koelaggregaten verkrijgbaar, die druktank, warmtewisselaar en watergekoeld uitlaatspruitstuk in één compacte montage-eenheid combineren. De firma **E.J. Bowman (Birmingham) Limited**, te Birmingham B6 4AP, Engeland, staat in voor snelle levering.

Deze lichtgewicht - eenheden (zie foto) zijn moeiteloos te installeren: men bevestigt ze met bouten op de plaats van het bestaande uitlaatspruitstuk.

### Werking

Van buiten de boot wordt zeewater aangezogen om de koeling te verzorgen van het in de motor circulerende zoetwater, dat op zijn beurt weer de koeling van het uitlaatspruitstuk onderhoudt. Na omloop door het circuit wordt het zeewater weer buiten boord geloosd.

### Uitvoering en onderhoud

Een gegoten huls omsluit de pijpenbundel die de warmte van het koelwater van het zeewater

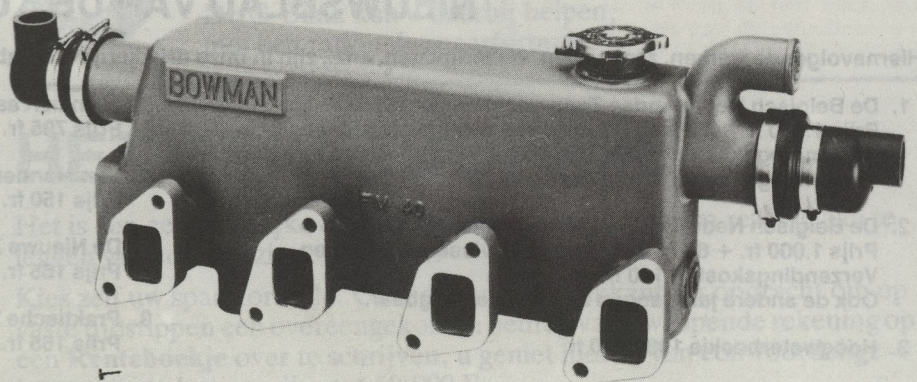
afgeeft. Alle onderdelen die met zeewater in aanraking komen zijn van korrosiebestendig materiaal.

De koelbuizen zelf zijn gemaakt van een koper-nikkellegering om zowel een lange levensduur als korrosiebestendigheid te waarborgen.

Het onderhoud is eenvoudig: voor het inspecteren en schoonmaken van de pijpenbundel behoeft men slechts de doppen aan de uiteinden van de huls te verwijderen, waarna men de bundel eruit kan nemen.

Nadere inlichtingen en geïllustreerde brochures betreffende deze koeleenheden (en soortgelijk materiaal dat andere bekende motorfabrikanten voor installatie op schepen geschikt maakt) zijn op aanvraag verkrijgbaar bij:

E.J. Bowman (Birmingham) Ltd., Chester Street, Birmingham B6 4AP, Groot-Brittannië. Telefoon: 44-21-359 5401; Telex 339 239 Bowman G.



NS 2582

Op de afbeelding een exemplaar van Bowmans nieuwe serie warmtewisselaars met uitlaatspruitstuk in één gekombineerd, zoals die thans beschikbaar zijn voor de serie Ford „Basildon“ motoren.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Een topweek voor de Oostendse vismijn met maandag alleen reeds voor ruim 19 miljoen visverkoop. Een redelijke ruime aanvoer die echter vooral duur verkocht werd. Meteen werd het voor de O.216 een absolute topper met een opbrengst van 3,7 miljoen. Alleen de O.81 deed ooit beter maar is ook veel groter. Rode zeebaars vormde weer het hoofdbrok van de vangst en kreeg rond de 70 fr. het kg. Een prijs die er zijn mag.

Voor de kanaalschepen zijn het ook vette prijzen geworden, ook hier waren het de prijzen die de opbrengsten vrij hoog tilten. Tongen zijn verkocht tussen 250 en 410 fr. het kg, tarbot steeg boven de 600 fr. en groter kreeg tot 300 fr. het kg. Kabeljauw is schaars en uit het buitenland bijna niet te krijgen. Meteen liep de prijs hier op tot bij de 8.000 fr. de ben, de laagste kabeljauwprijs schommelde nog rond de 100 fr.

Voor de Westschepen was het eveneens een gunstige week. Ook al bestonden de vangsten hier voor het grootste gedeelte uit wijting. Kleine wijting noteerde rond de 40 fr., de grote sortering viel wel terug van 70 naar rond de 55 fr.

Zeer duur was ook pladijs, de grote sorteringen kregen zelfs tot 80 fr. en meer. Roggen waren weliswaar niet goedkoop maar vielen toch enigszins uit de toon in vergelijking met de meeste andere vissoorten. Keilrog haalde hooguit 85 fr., de andere sorteringen tussen 55 en 75 fr.

Alleen de kustvissers moeten werkloos blijven toezien. Er wordt weinig uitgevaren, vooral dan door de garnalvissers. Van heel de week hebben we dan ook geen garnaltje in de afslag gezien. De visvangers geraken hun schamele vangstjes momenteel nog kwijt aan de trap zodat ook geen kustvis in de afslag geraakte.

### VRIJDAG 29 MAART 1985

KANAAL	dag.	vis	tong	fr.
O.499	20	200	4.000	2.181.502
WEST				
N.597	10	250	—	943.901

### MAANDAG 1 APRIL 1985

IJSLAND	dag.	vis	tong	fr.
O.216	18	1.100	—	3.770.947
KANAAL				
O.279	16	350	—	1.375.275
O.369	16	210	—	992.080
O.135	16	240	—	900.551
N.40	16	240	—	1.001.052
WEST				
Z.502	12	320	—	965.136
N.752	12	120	—	396.531
N.709	14	280	—	1.069.332
N.36	14	200	2.000	1.623.945
O.51	15	300	—	2.473.790
Z.296	15	180	3.000	1.678.274
N.723	10	100	—	315.353
N.3	12	220	—	802.685

### DINSDAG 2 APRIL 1985

KANAAL	dag.	vis	tong	fr.
O.83	16	150	1.500	1.268.507
Z.183	17	200	2.000	2.053.421
O.35	17	300	—	894.207

WEST	dag.	vis	tong	fr.
Z.431	10	80	900	750.808
O.306	12	240	—	614.311

### WOENSDAG 3 APRIL 1985

WEST	dag.	vis	tong	fr.
N.708	11	160	—	486.431
O.500	10	35	750	412.986
Z.507	5			
KANAAL				
O.232	15	200	—	442.779
Z.200	15	180	2.100	1.628.410
Z.196	12	150	2.000	1.060.503

## IJSLANDSE VISSOORTEN

### Prijs per kg. op maandag 1 april 1985

Schelvis groot	66,00/	72,00
Mid. schelvis	57,00/	63,00
Kleine schelvis	57,00/	
Kabeljauw	113,00/137,00	
Gul	73,00/	98,00
Wijting		
Schaat	85,00/	
Zeebaars	62,00/	72,00
Witte leng	63,00/	71,00
Blauwe leng	81,00/	
Schartong (Schotse schol)	51,00/	63,00
Heilbot	225,00/	285,00
Koolvis	61,00/	66,00
Hondstong (mieten)	67,00/	
Zeewolf	85,00/	
Staart		

## Verwachtingen

### VERWACHTINGEN

#### VRIJDAG 5 APRIL

KANAAL: Z.519 (120 vis - 1800 tong)  
 NOORD: Z.121 (450 vis - 700 tong)  
 WEST: O.108 (1300 tong - 130 vis)

#### DINSDAG 9 APRIL

IJSLAND: O.318 (700 m. t.t.z. 530 bonen, 140 schelvis, 30 kab.)  
 NOORD: O.231 (400 m.)  
 KANAAL: O.206 - O.33 - O.309 - O.118 - Z.185 (vermoedelijk)

#### WOENSDAG 10 APRIL

WEST: O.26  
 KANAAL: O.127

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### MAANDAG 1 APRIL 1985

Z.300	KN	2.500	90	10	1.107.130
Z.576	KN	2.700	160	15	1.320.760
Z.19	KN	1.800	250	13	1.481.860
Z.39	KN	2.000	330	15	2.648.890

Z.162	KN	2.800	220	15	2.233.510
Z.134	KRP	300	70	10	768.060
Z.123	KRP	200	100	10	854.360
Z.14	KN	3.000	300	12	2.687.500
<b>13.102.070</b>					

### DINSDAG 2 APRIL 1985

Z.60	KN	3.500	300	17	3.008.450
------	----	-------	-----	----	-----------

### WOENSDAG 3 APRIL 1985

Z.84	KN	3.500	340	16	2.949.745
Z.48	KN	2.000	300	15	2.640.944
Z.53	KN	4.000	300	16	1.963.748
Z.284	N	600	750	—	2.527.618
Z.99	W	2.500	300	16	1.752.205
Z.483	W	400	200	11	853.170
Z.46	KN	3.800	400	17	2.924.178
Z.559	KRP	300	70	12	685.625
Z.510	KRP	250	70	12	576.475
Z.198	KRP	300	50	12	574.235
<b>17.447.943</b>					

## NIEUWPOORT

### VRIJDAG 29 MAART 1985

VIS	dag.	vis	fr.
N.720	2.393 kg.	241.769 fr.	
N.172	2.694 kg.	211.990 fr.	
N.512	941 kg.	114.656 fr.	

Op de vrijdagmarkt losten twee bokkenvissers en twee Westvaartuigen samen ongeveer 1000 kg tong en 9000 kg vis, dit voor een totale brutopbrengst van 943.820 fr. Tong nr. 1 kreeg 264 à 272 fr./kg en tong nr. 2 280 à 294 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 308 à 344 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 320 à 361 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 285 à 337 fr./kg en kleine tong 208 à 255 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 448 à 470 fr./kg opgekocht, middenslagtarbot tegen 310 à 360 fr./kg, varia tegen 180 à 230 fr./kg en griet tegen 285 à 320 fr./kg. Voor tongschar werd 120 à 180 fr./kg betaald, voor staartvis 340 à 360 fr./kg en voor robaard 90 à 98 fr./kg. Alle marktprijzen der Westvis kenden een fikse stijging. Zo werden alle soorten tegen een dure prijzennotering aan de man gebracht. Vlaswijting boekte men aan 3250 tot 4750 fr. de ben en kongel aan 2600 tot 2800 fr. de ben. Grote pladijs werd tegen 3200 à 3750 fr. de ben opgekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2700 à 3000 fr. de ben en visjes aan 1500 tot 2050 fr. de ben. Kabeljauw veilde men tegen 5750 à 6500 fr. de ben en gul tegen 4000 à 5500 fr. de ben. Voor grote wijting werd de marktprijs op 3300 à 3400 fr. de ben gesteld en voor kleine wijting op 2450 à 2600 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2580 à 2700 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 2200 à 2300 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4750 à 5300 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4500 à 4750 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4000 à 4500 fr. de ben en katrog tegen 2500 à 2800 fr. de ben. Zeehond bekwam 3300 à 3400 fr. de ben, zee- of zandhaai 2750 à 3250 fr. de ben en knorhaan 2500 à 2750 fr. de ben. Vanwege de handelaars werd een ruime belangstelling waargenomen. Alle bekomen prijzen noteringen waren op de vrijdagmarkt peperduur. Dit resulteerde tot lonende besommingen voor alle vaartuigen.

**MAANDAG 1 APRIL 1985**

VIS		
N.738	3.738 kg.	239.849 fr.
N.346	1.109 kg.	69.469 fr.
N.49	193 kg.	20.630 fr.
N.563	6.580 kg.	428.385 fr.
GARNAAL		
N.782	30 kg.	9.558 fr.

**Maandagmarkt op zijn paasbest**

Geen Pasen zonder zoets en geen vis zonder boter. Dat het op de maandagmarkt boter bij de vis werd hoeft zeker geen betoog. Voor de reiders deponeerde de paasklok gouden eieren. Op de maandagmarkt werden door vier Westvaartuigen ongeveer 12.000 kg vis gelost. Voor alle aangevoerde soorten werden uitzonderlijke dure prijsnoteringen bekomen. Er werd praktisch geen tong en varia aangevoerd, zodat het aanbod zich hoofdzakelijk tot Westvis beperkte. Tong der sortering nr. 1 à kleine kreeg 305 à 368 fr./kg, staartvis 300 à 348 fr./kg en varia 190 à 240 fr./kg. Tongschar haalde 140 à 214 fr./kg, rode soldaten 110 à 115 fr./kg en robaard 105 à 115 fr./kg. Voor vlaswijting werd 4250 à 4600 fr. de ben geboekt en voor kongel 2750 à 3250 fr. de ben. Grote pladijs kocht men tegen 4500 à 5000 fr. de ben aan, drieling- of middenslag pladijs tegen 4750 à 5000 fr. de ben en visjes tegen 3200 à 3500 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen de uitzonderlijke dure marktprijs van 8500 à 9100 fr. de ben aan de koper gebracht en gul van 3400 tot 6500 fr. de ben. Grote wijting werd tegen 2900 à 3100 fr. de ben genoterd en kleine wijting tegen 2300 à 2500 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2680 à 3000 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 2250 à 2400 fr. de ben. Moerrog werd tegen 5450 à 5550 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4700 à 5000 fr. de ben, scherpstaarten tegen 4250 à 4500 fr. de ben en katrog tegen 3200 à 3400 fr. de ben. Voor zeehond werd de marktprijs op 3000 à 3150 fr. de ben gesteld en voor knorhaan op 4000 à 4200 fr. de ben. Een grote interesse vanwege de leurhandelaars en de winkeliers der Westkust werd op de maandagmarkt vastgesteld. Voor alle aangevoerde soorten werd eveneens een peperdure prijsnotering bekomen.

**WOENSDAG 3 APRIL 1985**

VIS		
N.88	243 kg.	35.227 fr.
N.788	172 kg.	44.338 fr.
N.590	573 kg.	85.340 fr.
N.700	647 kg.	177.371 fr.
N.349	264 kg.	41.045 fr.
N.736	591 kg.	69.454 fr.
N.22	412 kg.	59.915 fr.
N.525	425 kg.	72.325 fr.
O.494	408 kg.	102.585 fr.

Negen kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt hun vangst. Tong nr. 1 bekwam 244 à 258 fr./kg en tong nr. 2 271 à 280 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 382 à 388 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 379 à 386 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 330 à 340 fr./kg en kleine tong 222 à 240 fr./kg. Voor varia werd 180 à 230 fr./kg genoteerd en voor griet 260 à 320 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 4250 à 4500 fr. de ben aangekocht, drieling- of middenslag pladijs tegen 4500 à 5000 fr. de ben en visjes tegen 3300 à 3500 fr. de ben. Voor zandschar werd de marktprijs op 2750 à 3500 fr. de ben gesteld.

**VISAANVOER**

**NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)
29 maart	4		9.871	943.820
1 april	4		11.622	767.891
3 april	9		3.735	687.600

**GARNAALANVOER**

**NIEUWPOORT**

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
1 april	1		30	9.558	299	299

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



**MET DE  
MERCATOR  
NAAR DE  
STILLE ZUIDZEE**



**A. DE BOCK**

**Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 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.**

# Tong- en pladijsschalen

## TONG

### OOSTENDE

	1 april	2 april	3 april
Lappen .....	241 261	245 255	224 227
Grote .....	282 327	302 320	252 260
3/4 .....	338 400	384 389	376 389
Bloktongen .....	374 414	401 420	390 404
Vóór-kleine .....	320 361	353 378	355 474
Kleine .....	252 291	261 288	235 280
Slips .....	238 248	223 228	230 269

### ZEEBRUGGE

Grote .....	262 279	266 272	254 247
Bloktongen .....	308 327	307 312	265 248
Fruittongen .....	367 404	378 385	370 339
Schone kleine .....	370 406	417	411 372
Kleine .....	313 336	350	359 328
Tout petit .....	260 281	231 279	235 228
Slips .....	188 201	220 222	193 160

### NIEUWPOORT

Tong I .....	368 305	.....	244 258
Tong II .....	368 305	.....	271 280
Tong III .....	368 305	.....	382 388
Tong IV .....	368 305	.....	379 386
Tong V .....	368 305	.....	330 340
Slips .....	.....	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	1 april	2 april	3 april
Platen .....	80 86	73 82	78 84
Iek (groot-klein) ...	78 83	71 84	69 78
Derde slag .....	60 70	45 69	50 63
Platjes .....	26 47	20 35	39 42

### ZEEBRUGGE

I .....	76 86	70 72	70 53
II .....	82 70	.....	65 48
III .....	66 76	56	55 25
IV .....	48 34	20	26 19
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Pladijs .....	90 100	.....	85 90
Drielingen .....	95 100	.....	90 100
Platjes .....	64 70	.....	66 70

## FUSIE TUSSEN DE OOSTENDSE VISSERISCHOLEN?

Gemeenteraadslid Affons Laridon zou, uit „goed ingelichte bron” geruchten hebben opvangen dat de mogelijkheid voor een fusie tussen de twee Oostendse visserijscholen zou overwogen worden. In dit verband richtte hij een vraag tot het Oostendse schepencollege waarvan wij onderstaand de inhoud weergeven:

Uit goed ingelichte bron verneem ik dat er door de Schepen van Onderwijs besprekingen gevoerd werden met de inrichtende macht van de Vrije Visserijschool P. Pype en dit i.v.m. een eventuele fusie tussen bovenvermelde Vrije Visserijschool en de Stedelijke Visserijschool J. Bauwens.

Mag ik vernemen:

1. of het hier over een persoonlijk initiatief van de Schepen van Onderwijs gaat of over officiële besprekingen van het Stadsbestuur?
2. welke voorstellen gedaan werden aan de inrichtende macht van de Vrije Visserijschool?
3. wat het resultaat is van de besprekingen?

In een antwoord laat het Schepencollege verstaan dat er door de Oostendse schepen van Onderwijs in die zin geen initiatief werd genomen tot het bewerken van een fusie. Wel werd door het Ministerie van Verkeerswezen op deze mogelijkheid gewezen. Er werden echter hieromtrent geen voorstellen aan de inrichtende macht gedaan zodat er ook geen verder gevolg werd aan gegeven.

## VRAGEN EN ANTWOORDEN

**VRAAG: WIE MOET ER TOESTEMMING VERLENEN IN GEVAL VAN ADOPTIE VAN EEN NIET BELGISCH MINDERJARIG KIND?**

**ANTWOORD:**

### Wettiging door adoptie

Wanneer de pleegouders een niet Belgisch minderjarig kind willen wettigen door adoptie dan moeten er verschillende toestemmingen worden verleend die zullen worden bepaald én volgens de Belgische wet, toepasselijk op de ouders die het kind willen aannemen én volgens de betrokken wet van het kind dat beter dan wordt aangenomen.

De wettiging door adoptie is in België toegelaten tussen Belgen en vreemdelingen in de vormen die voorzien zijn door het Belgische Burgerlijk Wetboek op voorwaarde dat elke partij voldoet aan de wettelijke bepalingen die hun persoonlijk statuut hen opleggen.

Dit heeft tot gevolg dat wanneer de wet van één der partijen de wettiging door adoptie niet kent in zijn wetgeving, voor die mensen de wettiging door adoptie niet mogelijk is: bv. de wet van Algerië laat niet toe dat een kind van het land aangenomen wordt door vreemde pleegouders en de Marokkaanse wet kent de adoptie niet.

Wanneer gekend is dat de wetgeving van het land van de pleegouders en de wetgeving van het land van het geadopteerd kind de adoptie toelaten, zullen wij naar die wet verwijzen om te zien welke toestemming moeten worden verleend.

## BIJ DE NOTARIS

Als het kind bv. de Vietnamese nationaliteit heeft, dan zal men in de Vietnamese wet moeten nazien wie moet toestemmen om te adopteren; indien het vreemd kind in België woont, mag men beroep doen op de Belgische wettelijke bepalingen, die zijn:

– Indien de twee ouders van het pleegkind nog leven, moeten zij beiden toestemming geven tot de wettiging door adoptie;

– Indien het een natuurlijk kind is dat erkend is door één van zijn ouders, zal de toestemming dienen gegeven te worden door de ouder die het kind heeft erkend;

– Indien het een natuurlijk niet-erkend kind is, zal een familieraad worden samengesteld die deze toestemming dient te geven. Wij weten dat de adoptie-akte wordt opgemaakt hetzij door de vrederechter, hetzij door een notaris.

De adoptie-akte hetzij door de vrederechter, hetzij door de notaris opgemaakt zal nadien moeten worden bekrachtigd door de rechtbank.

*Informatie overgemaakt door de Nederlands-talige Regionale Commissie van de Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen, Bergstraat 30-32 te 1000 Brussel.*

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	1 april		1 april		2 april		2 april		3 april		3 april		1 april		3 april	
Tarbot groot .....	550	607	568	599	545	624	560	.....	527	.....	603	454	368	.....	.....	.....
Tarbot middel .....	408	518	408	532	330	461	.....	374	471	.....	.....	.....	305	.....	.....	.....
Tarbot klein .....	317	.....	282	303	270	.....	263	389	252	320	288	292	.....	.....	.....	.....
Griet groot .....	296	303	346	321	285	324	396	.....	323	335	326	300	.....	.....	260	320
Griet middel .....	221	261	299	230	220	246	266	272	216	231	241	215	.....	.....	.....	.....
Griet klein .....	186	.....	168	165	173	185	163	257	138	173	200	140	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek groot .....	138	146	.....	.....	135	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel .....	108	124	.....	.....	115	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein .....	78	.....	.....	.....	85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng .....	60	90	.....	.....	65	70	.....	.....	34	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I .....	.....	.....	85	80	.....	.....	69	.....	.....	.....	82	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog .....	69	86	.....	.....	70	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog .....	65	87	.....	.....	70	75	.....	.....	76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tiltien .....	.....	.....	79	82	.....	.....	62	.....	.....	.....	57	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart .....	52	69	71	75	50	70	14	58	69	.....	55	48	.....	.....	.....	.....
Halve mans .....	66	80	.....	.....	62	76	.....	.....	54	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt .....	.....	.....	72	59	.....	.....	48	51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog .....	35	42	38	40	30	38	30	32	38	.....	33	27	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw .....	100	167	104	107	120	158	97	103	144	.....	198	68	.....	.....	.....	.....
Gul (groot) .....	98	115	89	105	70	127	79	99	82	90	81	55	.....	.....	110	130
Gul (middel) .....	81	100	78	82	66	79	77	.....	65	74	134	59	.....	.....	.....	.....
Gul (klein) .....	57	73	50	67	45	63	57	.....	55	64	85	50	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme .....	200	306	.....	.....	198	283	.....	.....	199	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot .....	67	73	55	72	50	64	43	44	52	66	57	39	.....	.....	.....	.....
Wijting klein .....	35	48	.....	.....	31	35	.....	.....	32	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar .....	36	66	35	38	25	56	26	.....	21	23	26	23	.....	.....	55	70
Steenschol .....	46	190	.....	.....	77	195	.....	.....	22	190	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai .....	.....	.....	.....	.....	67	76	.....	.....	73	82	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis) .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal .....	31	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong .....	26	52	.....	.....	22	49	.....	.....	24	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk .....	30	47	.....	.....	30	48	.....	.....	31	36	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis .....	60	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf .....	.....	.....	.....	.....	85	108	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting .....	77	85	.....	.....	75	95	.....	.....	80	96	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond .....	.....	.....	60	.....	.....	.....	42	46	.....	.....	32	35	.....	.....	.....	.....
Bot .....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard) .....	66	86	65	75	.....	.....	38	.....	.....	.....	49	53	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan) .....	40	48	53	34	.....	.....	53	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan .....	79	104	.....	.....	37	89	.....	.....	31	86	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten .....	.....	.....	25	27	19	30	.....	.....	.....	.....	16	.....	.....	.....	.....	.....



# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de woensdagmarkt van 27 maart werd aangevoerd:** 250 kisten kabeljauw, 3 kisten schelvis, 229 kisten wijting, 10 kisten schar, 4.005 kisten haring, 2 kisten diversen.

### Prijzen in guldens.

**Per 40 kg.:** kabeljauw twee 270, kabeljauw drie 276-244, kabeljauw vier 242-220; kabeljauw vijf 192-120; schar 142-130; schelvis vier 208-196; wijting vier 126-84; haring twee 26,40-22,80.

**De besommingen waren:** HD 5 + VD 18 f 13.600; KW 173 + KW 214 f 26.500; UK 129 + VD 20 f 9.600; UK 138 + UK 208 f 20.800; UK 141 + UK 271 f 9.600; UK 142 + UK 215 f 3.000; VD 19 + VD 73 f 12.000; YE 25 f 2.400; IJM 207 + IJM 209 f 7.800; verder vier Texelaars die tesamen f 33.000 besomden.

**Aan de donderdagmarkt van 28 maart werd aangevoerd:** 3.575 kg. tong; 19 kisten tarbot en griet; 100 kisten kabeljauw; 6 kisten schelvis; 202 kisten wijting; 146 kisten schol; 16 kisten schar; 237 kisten haring; 19 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 32,72-31,33; grote tong 17,08-16,79; grootmiddel tong 17,83-16,23; kleinmiddel tong 16,92-16,23; tong één 15,11-14,20; tong twee 13,28-12,04.

**Per 40 kg.:** tarbot 1.215-712; griet 668-460; kabeljauw één 300-258; kabeljauw twee 264-200; kabeljauw drie 272-236; kabeljauw vier 250-242; kabeljauw vijf 162-144; schelvis vier 166-124; schol één 172-160; schol twee 180-169; schol drie 170-160; schol vier 160-140; wijting vier 144-104; schar 140-120; haring twee 27,20-25,10; tongschar 328-245; krab 52; poontjes 156.

**De besommingen waren:** KW 4 + KW 149 f 2.000; KW 72 f 7.250; KW 77 + IJM 27 f 3.100; IJM 6 f 1.900; IJM 9 f 2.200; verder twee Texelaars en vier IJmuidense kotters, deze maakten te samen f 110.000.

**Aan de maandagmarkt van 1 april werd aangevoerd:** 17.815 kg tong, 86 kisten tarbot en griet, 543 kisten kabeljauw, 3 kisten schelvis, 36 kisten wijting, 1800 kisten schol, 141 kisten schar en 299 kisten diversen.

### Prijzen in guldens:

**Per 1 kg:** tarbot 34,78-33,31, grote tong 16,60-14,72, grootmiddel tong 20,99-18,67, kleinmiddel tong 21,78-20,35, tong één 19,09-16,09, tong twee 14,46-11,58.

**Per 40 kg:** tarbot 1352-680, griet 776-460, kabeljauw één 420-266, kabeljauw twee 276-196, kabeljauw drie 226-176, kabeljauw vier 226-184, kabeljauw vijf 226-126, schelvis vier 110, schol één 202-176, schol twee 198-176, schol drie 182-158, schol vier 152-122, wijting vier 174-138, schar 124-80, poontjes 140-78, schar tong 126, bot 54-41, roggen 268-104, hammen met kop 284-224, tongschar 488-240.

### De besommingen waren:

KW 11 f 45.900, KW 22 f 63.100, KW 25 f 72.500, KW 26 f 29.800, KW 35 f 122.900, KW 36 f 46.800, KW 45 f 90.300, KW 88 f 34.290, KW 113 f 36.100, KW 145 f 47.100, KW 167 f

17.800, KW 189 f 39.500, UK 35 f 7.300, verder één Texelaar, één Goedereeder met gezamenlijk f 100.000 aan besomming.

## GOEDEREDE

### DONDERDAG 28 MAART 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr		17,16	
Tong gm		17,85	
Tong km		17,90	
Tong I		14,28	
Tong II		11,55	
Tarbot I		32,50	
Tarbot II		30,75	
Tarbot III		19,18	
Tarbot IV		17,66	
Griet I		15,26	
Griet II		11,60	
Kab 2 (G)		6,43	
Kab 3 (G)		6,18	
Kab 4 (G)		4,98	
Kab 5 (G)		4,24	
Kab (afw)		1,00	
Wijt. 4 (G)		3,80	
Schar 1/D		3,13	
Rog I		2,00	
Schel. 3 (G)		3,71	
Haring 1		2,00	
Bot		0,88	
Tongschar		8,00	
Schol 1 (O)		4,12	
Schol 2 (O)		4,48	
Schol 3 (O)		4,35	
Schol 4 (O)		3,49	
Krab		2,31	
Steenbolk		2,75	
Diversen		3,00	
Garn. Exp. 2		9,00	
Garn. Bnl. 2		9,00	
<b>TOTAAL</b>	<b>10.996</b>	<b>71.117</b>	

5/16

### Overzicht gemiddelde prijzen

	Vrijdag	Zaterdag
kleine kabeljauw V	2,62	—
kabeljauw V	3,57	—
middel gul	4,51	—
grote gul	5,25	—
kabeljauw II	4,25	—
kabeljauw I	4,03	—
wijting gestript	3,44	—
wijting dicht	3,12	—
braadschelvis	4,15	—
kleinmiddel schelvis	4,61	—
grootmiddel schelvis	—	—
schar getript	2,46	—
schol IV	3,23	—
schol III	3,93	—
schol II	4,29	—
schol I	4,42	—

### VRIJDAG 29 MAART 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			16,03
Tong gm			18,12
Tong km			18,76
Tong I			15,85
Tong II			11,90
Tarbot I			31,78
Tarbot II			30,27
Tarbot III			21,69
Tarbot IV			21,12
Tarbot afw			15,06
Griet I			17,49
Griet II			13,96
Schol 4 (G)			2,87
Kab 1 (G)			6,47
Kab 2 (G)			6,19
Kab 3 (G)			5,36
Kab 4 (G)			4,74
Kab 5 (G)			3,63
Kab (afw)			0,90
Wijt. 4 (G)			2,92
Schar 1/D			2,34
Schar 2/D			2,36
Poon 2			2,88
Poon Zw			3,13
Rog I			5,50
Rog II			4,30
Koolv. 1 (G)			3,86
Schel. 3 (G)			3,59
Bot			0,88
Zalm-Forel			7,46
Tongschar			8,95
Schol 1 (O)			4,31
Schol 2 (O)			4,39
Schol 3 (O)			3,86
Schol 4 (O)			2,82
Haai + P			5,00
Krab			2,85
Kuit/lever			5,50
Harder			4,25
Steenbolk			2,68
Hammen			18,00
Diversen			1,65
<b>TOTAAL</b>	<b>239.131</b>	<b>2.056.941</b>	

## COLIJNSPLAAT

### Aanvoer week van 24 t.m. 30 maart 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	4.320	12,21
Tong		15,41
Schol		3,69
Schar		2,56
Bot		0,83
Tarbot		21,56
Griet		10,86
Kabeljauw		4,72
Wijting		3,43
Zeebaars		12,76
Paling		16,94
Kuit		5,51
Steenbolk		3,47
Schelvis		4,27
Diversen		—

# NEDERLAND

## LAUWERSOOG

Aan de maandagmarkt slechts 800 kisten van vijf schepen, een Duits span en een Deen.

Schol IV bracht gemiddeld f 3,16 per kg op, schol III f 3,53 en de grotere soorten f 3,75. Kleine torren gul kon verkocht worden tot f 2,40 en kabeljauw V tot f 3,10. Voor een klein partijtje spiering bleef de klok op f 3,16 per kg staan.

Dinsdag alleen buitenlandse schepen aan de markt nl. 9 Denen en een Duits span. In totaal werden er ruim 2.200 kisten in de markt geplaatst; waarvan 800 kisten schelvis, 1.100 kisten kabeljauw en 200 kisten schol.

De schelvis was afkomstig van een Deens span. Alle soorten schol brachten tien tot dertig cent meer op dan maandag.

Dinsdag alleen buitenlandse schepen aan de markt nl. 9 Denen en een Duits span. In totaal werden er ruim 2.200 kisten in de markt geplaatst; waarvan 800 kisten schelvis, 1.100 kisten kabeljauw en 200 kisten schol.

De schelvis was afkomstig van een Deens span. Alle soorten schol brachten tien tot dertig cent meer op dan maandag. Al naar kwaliteit werd er voor de grote kabeljauw tot f 5,91 betaald.

Kabeljauw II en grote gul lagen hier slechts een dubbeltje onder. Een partij witte koolvis ging over in andere handen voor 3,22. Enkele partijen zeewolf brachten al naar grofde van f 6,64 tot f 5,25 per kg op. Voor haai betaalde de handel meer dan vier gulden en een heilbot van 41 kg leverde f 16,32 per kg op. Het Deense span besomde f 124.677 voor een vangst van 42.783 kg.

Ook woensdag alleen buitenlandse schepen nl. zes Denen met 1.200 kisten. Door de grote vraag met het buitenland en de staking in Denemarken liepen de prijzen nog meer op.

Voor schol III werd nu zelfs tot f 4,09 betaald. Kabeljauw I bracht het tot f 6,25 en kabeljauw II tot zes gulden. De grote gul lag hier slechts dertig cent onder en voor de middelgul werd tot boven de vijf gulden gegeven. Ook deze dag weer topbesommingen. De twee hoogsten waren f 48.270 voor 9.912 kg en f 45.101 voor 8.923 kg.

Aan de donderdagmarkt waren achttien schepen waaronder weer enkele Denen. Ook nu weer hogere opbrengsten voor schol met schol IV zelfs tot f 3,87 en schol III tot f 4,27 per kg. Voor kleine kabeljauw V werd tot f 2,70 betaald en voor kabeljauw V tot f 3,84. Voor schar betaalde de handel f 2,70 per kg.

Dertien schepen zorgden op vrijdag voor een matige aanvoer. De schol lag nog zeer stevig in de markt met schol IV gemiddeld op f 3,23 en schol III op f 3,93. Van een Deense kotter werd er zelfs, voor deze soort, nog f 4,27 gegeven. Schol III lag gemiddeld op f 4,29 en schol I op f 4,42.

Voor de grote tarbot bleef de klok boven de f 33 staan en de kleinste soort bracht gemiddeld f 22 op. Voor grote tongschar gaf men bijna tien gulden.

Ook deze dag een partijtje spiering uit Duitsland dat weg ging voor f 3,60 per kg. Van een

span bracht een partij gestripte wijting f 3,57 per kg op en de dichte 3,24 per kg.

Deze week werden er 2.772 kg garnalen ter verkoop aangeboden. Dinsdag brachten de exportgarnalen f 11,75 per kg op en vrijdag behaalde de handel van f 13,36 tot f 14,56. De pellerijgarnalen leverden gemiddeld f 7,58 per kg op.

Door de hoge prijzen kon de laatste week van het eerste kwartaal afgesloten worden met een omzet van f 1.438.614.

### Overzicht gemiddelde prijzen

	Maandag	Dinsdag
kleine kabeljauw V	2,35	2,44
kabeljauw V	3,07	3,28
middel gul	3,52	3,82
grote gul	3,90	5,10
kabeljauw II	4,17	5,19
kabeljauw I	3,57	4,44
wijting gestript	—	2,95
wijting dicht	2,20	—
braadschelvis	3,25	2,37
kleinmiddel schelvis	4,00	3,73
grootmiddel schelvis	—	2,62
schar getript	2,20	1,93
schol IV	3,16	3,21
schol III	3,52	3,79
schol II	3,73	3,85
schol I	3,76	3,73

### Overzicht gemiddelde prijzen

	Woensdag	Donderdag
kleine kabeljauw V	2,46	2,56
kabeljauw V	3,15	3,62
middel gul	4,57	4,74
grote gul	5,21	5,30
kabeljauw II	5,21	4,26
kabeljauw I	5,25	4,46
wijting gestript	3,03	3,33
wijting dicht	—	2,68
braadschelvis	2,82	3,82
kleinmiddel schelvis	3,49	3,20
grootmiddel schelvis	—	—
schar getript	2,65	2,64
schol IV	3,29	3,74
schol III	3,96	4,14
schol II	3,89	4,16
schol I	3,85	3,95

■ De Nederlandse Staatssecretaris A. Ploeg die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, heeft onder meer in het Brusselse Sheraton hotel medegedeeld dat hij beperkingen van bovenaf opgelegd kreeg, ook al wat de toegang van de Spaanse visser tot de gemeenschapswateren betreft. Ook dit was het geval in België waar het establishment onder Tindemans, minister van Buitenlandse Zaken, het de moeite niet waard achtte het Spaans ongenoegen te trotseren voor de visserij. Daarmede wist onze staatssecretaris net zoals de hr. A. Ploeg, hoe laat het was. Aals die heren niet willen horen, moeten de vissers het hen laten voelen. Typische specimen van arrivisten.

■ De Heren Daalder en D.J. Langstraat van het Nederlands Visserij-schap, hielden kritiek op de houding van staatssecretaris van Buitenlandse Zaken Van Eekelen, die in Brussel ter gelegenheid van de toetreding van Spanje tot de EEG de belangen van de Nederlandse vissers heeft verkanseld. Deze beide heren Daalder en Langstraat kunnen, na deze verklaring hun handen wassen in de onschuld als moderne Pilatusen en overtuigd zijn dat ze het nu toch gezegd hebben! Dit zijn vijgen na Pasen Mijne Heren, waarmede uwe verantwoordelijkheden niet opzich gezet zijn. U had uit uw ivoren toren moeten komen vóór de onderhandelingen er een begin gemaakt hebben met spectaculaire acties. Met grote mondpraat is de visserij zeker niet gediend. Als anderzijds Ad. Ploeg onder beperkingsdruk stond, dan had hij eenvoudig moeten verkiezen niet toe te geven en/of ontslag in te dienen. Dat ware eerlijker tegenover de vissers geweest. Ook in alle andere landen-lidstaten had dit moeten gebeuren. Het verbaast ons in elk geval dat dergelijke mini-personaliteiten niet op tomaten en rotte eieren onthaald worden.



## NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, dd. januari 1985, is te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

## VERDELING VAN DE EEG-VANGSTKWOTA IN GROENLANDSE WATEREN

Zoals onze lezers reeds weten is Groenland uit de EEG getreden en is het na lang onderhandelen dat de Gemeenschap een overeenkomst bereikt heeft, waarbij bepaalde kwota aan de EEG toegekend werden. Als tegenprestatie bekomt Groenland een belangrijke miljoenen subsidie, een bevoorrechte invoer in de Gemeenschap en de zekerheid, mochten de visstocks bedreigd worden, dat de Gemeenschap haar kwota zou zien verminderen. Nog al veel eenzijdige voordelen voor Groenland, maar de overeenkomst diende vooral West-Duitsland en in

mindere mate Groot-Brittannië en Frankrijk.

Ten gerieve van onze lezers geven we hieronder de verdeling per lidstaat van de aan de Gemeenschap toegekende kwota. Ook Noorwegen en de Faroër bekomen kwota in Groenlandse wateren. In het bijzonder garnaal, zwarte heilbot met daarenboven op voor de vaartuigen uit de Faroer 10 duizend ton lodde voor vismeel-doeleinden.

Hieronder volgt dan de tabel van de toegekende kontingenten vissoorten.

Soort	Gebied	Vangstquota van de Gemeenschap (in ton)	Aandeel van de Lid-Staten (in ton)
1	2	3	4
Kabeljauw	NAFO 1 ICES XIV/V	11.500	Duitsland 10.000
			Verenigd Koninkrijk 1.500
Roodbaars	NAFO 1	5.500	Duitsland 5.395
			Verenigd Koninkrijk 105
	ICES XIV/V	57.820	Duitsland 57.140
			Frankrijk 410
Zwarte heilbot	NAFO 1	1.850	Duitsland 1.290
			Verenigd Koninkrijk 60
Heilbot	ICES XIV/V	3.750	Duitsland 3.090
			Verenigd Koninkrijk 160
Garnaal	NAFO 1	1.300	Frankrijk 425
			Denemarken 425
	ICES XIV/V	3.050	Frankrijk 500
			Denemarken 500
Zeewolf	NAFO 1	2.000	Duitsland 2.000
Blauwe wijting	ICES XIV/V	30.000	30.000

hoe kan je 3.000 mensen bereiken uit het visserijmidden op een snelle, efficiënte en goedkope manier? door te adverteren in „HET VISSERIJBLAD” bel (059) 32 11 13 voor meer informatie

### ALLERLEI

■ De Westkust van Shetland, Noord-Ierland, het Kanaal, de Franse wateren, vooral de Golf van Gascogne, zullen het voornaamste doelwit worden van de Spaanse vissers omdat hen voorlopig nog de Noordzee verboden is. Dit voorlopig verbod zou tellen voor tien jaar, maar zoals alle overeenkomsten kunnen deze in de loop der jaren gewijzigd worden. Het is toch al iets dat men de Noordzee voor de inval van de matelozen heeft kunnen behoeden.

■ Aan Spanje wordt het recht voorbehouden, niettegenstaande zij voor tien jaar van visserij in de Noordzee uitgesloten zijn (tot eind 1995), toch een herziening van dit verbod aan te vragen in de eindejaarsbesprekingen van de Gemeenschapsministers eind 1992. De Spanjaarden zijn ook van visserij uitgesloten in het Kattegat, Skagerak en de Baltische Zee (een Deense eis vooral) en in een bijna doorlopende zone van 50 mijl uit de Ierse kust, het Bristol Kanaal, het Noordelijk deel van het Engels Kanaal en de Ierse Zee. De Spanjaarden krijgen vooral grote uitbreiding van visserijrechten in de „Western”, West van Schotland en Noord van Ierland, waarbij praktisch een verdubbeling van hun vangsten mooie-meid. Het was vooral West-Duitsland die zich uitsprak voor een verbod van visserij voor Spanje in de Noordzee en dit voor altijd. De andere landen hebben echter een herziening in 1996 toegestaan.

■ Zoals men weet moeten aan boord van de vissersvaartuigen die zee kiezen na 1 april, de logboeken ingevuld worden met betrekking tot de vangsten per soort, per trek, per gebied, enz... Er staan bij het niet voldoen aan deze verplichting, de schippers zware boeten te wachten. Krijgen we nu binnenkort een computer aan boord van de vissersvaartuigen die op basis van de visvangsten zullen geprogrammeerd moeten worden?

■ Ook in andere landen gaan nu stemmen op dat de eigen verantwoordelijke visserijoverheden de belangen van de visserij hebben verkwanseld door zo maar de Spaanse vissers tot de Gemeenschapswateren toe te laten. Een beetje laat menen wij. Wij hebben reeds meer dan één jaar op deze spijker geklopt en opgeroepen voor spectaculaire acties, maar het zou zover wel niet komen met de Spanjaarden. Nu zit men in de miserie en schimpt men op de regeringsinstanties die de visserijbelangen als pasmunt gebruikt hebben in de toetredingsonderhandelingen met Spanje. Waar bleven op dit ogenblik de grote namen van de Visserijorganisaties en Federaties, Producentenschappen, Produktschappen en zo meer om de degens werkelijk te gaan kruisen en in alle havens samen boycotacties te gaan ondernemen. Waar bleven de heren van de Producentenschappen en Producentenorganisaties met hun protest? In Vlaanderen zegt men in dit verband veelbetekenend „zij dronken een glas, deden een plas en alles bleef zoals het was”.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## ALLERLEI

■ Verleden week waren niet minder dan 31 Noorse lijnenvissers van de visserij in het zeegebied tussen de Rockall en tot oostelijk de Shetlands, west van St. Kilda, west van de Flannans noordwest van Foula. Ook 13 Franse treilers waren vissend in dit gebied, samen met 7 Spaanse treilers rond de Rockall ten westen van Barra. Zeventien Deense treilers voor vismeel-doeleinden werden aangetroffen in het noordelijk deel van de Noordzee en acht Belgische bokkentreilers in de omgeving van de Doggerbank.

## SHETLAND

■ Een 36,50 meter purse-seiner-treiler uit de Shetland, wordt op een Noorse werf uitgelengd tot 49,50 m. (!) om eveneens aan gewone treilerij te kunnen doen. We vragen ons af hoe op dit ogenblik de verhouding van breedte tot lengte zal zijn, en of dit soms geen nadelige invloed zal uitoefenen op de stabiliteit van het vaartuig! In feite een probleem voor de zeevaartingenieur en in het bijzonder voor de Noorse werf en voor de rederij.

## BELGIE

■ In de Belgische afslagen wekt het toch verwondering dat men geen Deense gullenvissers aan de afslag ziet, niettegenstaande de eigen Deense afslagen gesloten zijn. Vroeger zag men nog al eens een Deens vaartuig in de Belgische afslagen verkopen en men had er dan ook, gezien de staking in Denemarken, hier zeker verwacht. De Deense wrakvissers zouden eveneens reuzeprijzen gekregen hebben.

## „VAN MANNEN EN DE ZEE”

door Marcel Poppe  
(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 20 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:

Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.

Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.

Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.

Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

## GROOT-BRITANNIE

■ Een vorige verhoging van de prijs van de brandstof voor vissersvaartuigen is in de Schotse vissershaven Peterhead, kunnen vermeden worden, dank zij de mededinging vanwege de brandstofbevoorradingsmaatschappij van de eigen visserij. Thans is de standaardprijs voor een gallon (4,546 liter) voor de visserij te Peterhead, 1,03 Pond, hetzij 77 B.fr., of anders uitgedrukt 17 fr. de liter. Dit natuurlijk zonder de kortingen, en nadat een eerder elders tussengekomen verhoging van de brandstofprijs zelfs niet doorging te Peterhead. De Redersbrandstofcompagnie uit Peterhead is eigendom van 40 eigenaars-schippers in samenhang met de S.F.O.-Enterprises Ltd. Een soort coöperatieve dus.

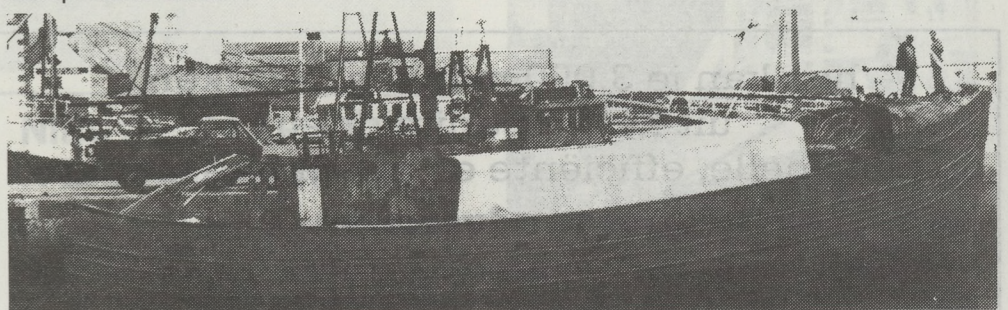
■ Ook in Groot-Britannië werden vanaf 1 april bepaalde gebieden voor de vangst van bepaalde vissoorten voor gesloten verklaard. Dit heeft heel wat Britse vissers die in het Kanaal en de Ierse Zee gaan vissen, geschokt en ontstemd. Dat heeft niet belet dat ook de Britse betrokken regeringsoverheid, het licht op groen gezet heeft voor de toetreding van de Spaanse visserij tot de gemeenschapswateren door het uitreiken van 300 vergunningen aan Spaanse schepen, waarvan er slechts 150 te gelijk de visserij zullen mogen bedrijven? Wie zal dit controleren? Dat de vissers in Groot-Britannië het moeilijk verteren dat de eigen vissers aan de kant moeten gaan liggen om de visstocks te beschermen voor uitputting en men dan de Spaanse visser uitnodigt om er te komen vissen, is meer dan begrijpelijk.

■ De 23-meter Britse treiler „Ocean Dawn” is 20 mijl ten noordwesten van de Schotse haven Graserburgh verleden week in zware zee gezonken. De 8 man sterke bemanning werd aan boord genomen van de Shetland-Ferry van uit het reddingsvlot. De Fraserburgh-reddingsboot die in de haven op „stand-by” lag maar vooreerst niet uitvaarde omdat het bericht toekwam dat de bemanning aan boord van de car-ferry opgenomen werd, is naderhand toch uitgevaren omdat hen het bericht bereikte dat de „Ocean Dawn” bleef drijven en wellicht kon opgesleept worden. Op sleeptouw genomen, moest men echter op weg naar Fraserburgh afhaken daar het vaartuig begon slagzij te maken, nadat eerst lange tijd de hoop bestond Fraserburgh te kunnen bereiken. Ten slotte ging het vaartuig kort daarop naar de bodem.

■ Heel wat reders uit het Schotse Peterhead gaan naar Denemarken voor de bouw van een nieuwe treiler. Vorige week overkwam aldus het zevenste nieuwe vaartuig, een seiner, gebouwd op een Deense werf, de thuisvloot vervoegen. Het was de 26-meter „Sharon-Louise” met beschermd werkdek.

■ Volgens een uitspraak van de kustvissers van de zuid-oostkust van Engeland, brengen de zuigersschepen op lichte grintzand veel meer schade toe aan de zeebodem en de visstand dan de zwaarste bokkenvissers. Deze zandzuigers zuigen tot op een diepte van bijna een halve meter en alle leven wordt mede opgezogen, zowel larven, zeeplantjes, zeewormen, enz. ... Deze hoppers laten, in de breedste zin van het woord een echte zandwoestijn achter. Vooral voor de kusten van Yarmouth is het erg gesteld. Dit gebeurt dan nog in de 12-mijlszone, de zogezegde kinderkamer voor de jonge vis! Volgens de officiële instanties brengen de hopperszuigers geen schade toe aan de vis en zeebodemflora. Men moet maar durven!

■ De door de Schotse Redersfederatie ingezette treiler „Aquila” die op kevervisserij ingezet werd in het gebied dat doorgaans door de Deense kevervissers bevestigd werd voor vismeel-doeleinden, heeft aangetoond dat de gemiddelde bijvangst aan consumptievies rond 25/26% ligt. De Denen hadden het kunnen bekomen dat de bijvangst wettelijk van 10 tot 18% door Brussel opgetrokken werd, zeer tegen de zin in van de Schotse Redersfederatie in het bijzonder en van Groot-Britannië in het algemeen. De Deense vissers voor vismeel-doeleinden die ook van de „Aquila” wisten, hebben echter de visserij in dit gebied vermeden. Het is inderdaad duidelijk dat ook zij er niet van onderuit zouden gekund hebben dit gemiddelde aan bijvangst in hun netten gekregen te hebben. Alle niet gecontroleerde treilers zouden echter zeker beneden de 18% opgegeven hebben. De Deense visserij op kever voor vismeel-doeleinden zit toch wel met de verdomde „Aquila-streek” van de Schotse Redersfederatie in de maag.



De „Ocean Dawn”, een 23-meter houten treiler, gebouwd in 1967.  
(Fishing News, Highway House, 87 Black Friars Road, Londen SE 1 8BH).

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## TOETREDING VAN SPANJE TOT DE E.E.G. VISSERIJBELANGEN VERKWANSELD

Door de heer Luc Beyer, lid van het Europees Parlement voor België, werd aan de Commissie te Brussel de hiernavolgende vraag gesteld:

**Betreft: Spaanse Vissersvloot - toetreding van Spanje tot de E.E.G.**

Heeft de Commissie een onderzoek ingesteld naar het economisch effect van de Spaanse vissersvloot en haar 17 duizend zeelieden, welke 70% van het potentiële tonnage in de Gemeenschap uitmaakt, op de visserij in de Lid-Staten wanneer dit land tot de EEG toetreedt?

**Antwoord van de heer Contogeorgis namens de Commissie:**

De Commissie is er zich van bewust dat de toetreding van Portugal en vooral van Spanje, tot de Gemeenschap zal leiden tot een aanzienlijke uitbreiding van de capaciteit van de vloot van de Gemeenschap, die niet in verhouding staat tot de vangstmogelijkheden in de voor de Gemeenschap toegankelijk wateren waar de vissers uit de Lid-Staten op dit ogenblik vissen.

In 1983 bestond de Spaanse vloot uit 17.300 vaartuigen met een tonnage van 700.000 brt tegenover 5.460 vaartuigen (cijfers voor 1982) voor Portugal (tonnage: 185.000 brt), en 58.200 vaartuigen (tonnage: 1.250.000 brt) voor de huidige Gemeenschap (1982); dit betekent dat het aantal vaartuigen van de vloot van de Gemeenschap na de toetreding zal stijgen met 40% (30% voor Spanje alleen) en dat de tonnage zal toenemen met 74% (60% voor Spanje alleen).

De evenwichtssituaties die ten grondslag liggen aan het gemeenschappelijk visserijbeleid zouden kunnen worden verstoord indien geen adequate beschermingsmaatregelen en controle-middelen worden toegepast om een irrationele ontwikkeling van de visserij-inspanning te voorkomen.

De Gemeenschap heeft in deze context reeds aangegeven welke visserijactiviteiten de nieuwe Lid-Staten zouden kunnen uitoefenen in de wateren van de Gemeenschap en welke procedures gelden voor benutting van de vangstmogelijkheden buiten de wateren van de Gemeenschap.

Ten gerieve van het geachte Parlementslid kan in dit verband worden bevestigd dat de kandidaat-Lid-Staten duidelijk is medegedeeld dat het in het kader van de bestaande communautaire regeling en als gevolg van een structureel tekort, niet mogelijk is nieuwe takken van visserij te ontwikkelen of teloor gegane activiteiten te hervatten. Voor de korte termijn heeft de Gemeenschap besloten dat de activiteiten van de Spaanse vloot in de wateren van de huidige Gemeenschap derhalve zullen worden beoordeeld op basis van de lopende activiteiten in het kader van de Visserijovereenkomst van 1980 tussen de Gemeenschap en Spanje, en dat deze activiteiten tijdens de overgangperiode zullen plaatsvinden in het kader van een door de Commissie, namens de Gemeenschap, te beheren vergunningenstelsel.

### BESLUIT:

We weten aan de hand van wat de Spaanse visser ons reeds geleerd heeft, dat de EEG zal verplicht zijn bij elke Spaanse treiler een EEG-inspecteur te plaatsen. Niet alleen om de vergunningen na te gaan van de vissende vaartuigen, maar eveneens om de netmaaswijdten en de aan boord zijnde vis naar lengte en maat na te gaan.

Verder stellen we ons de vraag, gezien het intussen geweten is dat vergunningen zullen uitgereikt worden aan 300 vaartuigen, waarvan er slechts 150 op hetzelfde ogenblik vissende mogen zijn, hoe men hierin een rechte lijn zal kunnen gaan trekken?

In feite kunnen we stellen dat de visserij verkocht werd door de overheid. Was er nog verzet en oppositie vanwege in het bijzonder Ierland, dan was dit absoluut niet het geval vanwege de Belgische betrokken overheid en zeker niet vanwege onze minister van buitenlandse zaken, Tindemans, die het zelfs de moeite niet waard vond hiervoor enig voorbehoud te maken. Meer zelfs vond onze minister van Buitenlandse Zaken het zelfs dom dat een overeenkomst op de belangen van de visserij zou kunnen stranden. Voor onze staatssecretaris was er dan ook geen uitweg meer. Men heeft het dan ook beter geoordeeld de belangen van de visserij op te offeren.

Jammer dat de West-Europese producentenorganisatie niet meer gewicht in de schaal gelegd heeft en desnoods opgeroepen heeft tot spektakulaire acties als het boycotten van de havens.

Er zijn reeds vele incidenten geweest tussen Franse vissers en illegaal vissende Spaanse vissers, anderzijds is de Franse marine reeds manu-militari moeten tussen komen tegen stropende Spaanse vissers. Ook in de Ierse Zee kwam het reeds tot incidenten. We voorspellen er thans nog veel meer, want met de tuchtloze en mateloze Spaanse vissers valt er zeker geen zee te bevaren. En wat de controle op de Spaanse aanvoer in Spaanse havens betreft, laten we ons hier niet aan vangen, want wie daar in gelooft, gelooft zeker nog in Sint-Niklaas.

### FRANKRIJK

■ Het Britse vlaggeschip ter visserij, de „Milford Star”, is terug vrijgelaten uit Lorient, nadat het daar aan de ketting lag. Het vaartuig werd door de Franse marine opgebracht omdat het vissende werd bevonden 40 mijl zuid-west van het Franse eiland „Yeu” terwijl uit een onderzoek aan boord bleek dat het in de visruimen vis had van een soort voor dewelke de schepen uit Groot-Brittannië hiervoor geen visvergunning bezitten. Het ging vooral om mooie meid en om het typisch bekende „megrim”, samen bijna 3 ton vis. De in beslag genomen vis werd verkocht te Lorient voor 350 duizend fr. terwijl eveneens een boete werd uitgesproken van 40 duizend fr. Na het verlenen van een bankwaarborg werd het vaartuig vrijgegeven.

### EUROPARLEMENTAIERS KOMEN OP VOOR ROBBEN

In een resolutie die met eenparigheid van stemmen werd goedgekeurd eist het Europees Parlement nieuwe maatregelen voor de bescherming van zeehonden. De parlementariërs willen dat het huidige invoerverbod op huiden van zeehondenjongen in de Gemeenschap voor onbepaalde duur wordt verlengd.

Verder vragen ze de Lid-Staten stappen te ondernemen om de monniksrobben, een Europese zeehondensoort, voor uitsterving te behoeden.

In maart 1983 namen de ministers van de tien Lid-Staten een beslissing omtrent het invoerverbod dat op 1 oktober 1983 van kracht werd. Sinds dat jaar is de jacht op de zeehondenjongen in Noorwegen stopgezet. Gebrek aan afnemers dwong de Canadese jagers er in 1983 en 1984 toe de jacht te staken.

Het invoerverbod loopt echter op 1 oktober a.s. af. Volgens een verslag van Europees parlementslid Hemmo Muntingh, zal de vraag naar zeehondenhuiden weer opbloeien wanneer de aanvoer wordt hervat zodat jagers weer hun gang kunnen gaan. Daarom is een nieuw verbod van onbepaalde duur nodig.

Hemmo Muntingh uitte tevens kritiek op de jacht op volwassen zeehonden voor luxe doeleinden: klappmutsrobber en zadelrobber die zeer in trek zijn voor het leer wanneer ze ouder zijn dan één jaar.

Dichter bij huis zijn er ook robber die met uitsterven worden bedreigd. In 1900 waren er nog 15.000 zeehonden in de Oostzee. Hun aantal is nu gereduceerd tot zo'n 200. Het aantal zeehonden in de Nederlandse wateren liep eveneens terug, van 3.000 in 1930 tot 750 nu.

Volgens het verslag is de meest bedreigde robber in Europa de monniksrob die in de Middellandse Zee leeft. Men meent te weten dat de huiden van deze zeehonden in Griekenland verkocht worden. In Sardinië werd de laatste zeehond in dat gebied vorig jaar gedood.

Op de Griekse eilanden en aan de Griekse kust heeft de Europese Commissie al een voorlichtingscampagne georganiseerd gericht op de vissers, scholen en de bevolking in het algemeen. Daarnaast is men bezig met studies om een opvang centrum op te zetten voor monniksrobber.

Om dit soort acties voort te zetten en uit te breiden heeft het Europees Parlement een speciale begroting gevraagd voor de bescherming van Europese robbersoorten die met uitsterven worden bedreigd.

De leden van het Europese Parlement deden een beroep op de Franse en Griekse regering om zo snel mogelijk opvangcentra in te richten omdat de tijd dringt.



(Framing House, Highway House, 67 Black Horse Road, London SE 1 8BJ)

# Ostend Stores en Ropeworks

HENDRIK BAELSKAAI 12, 8400 OOSTENDE

Maatschappelijke zetel: Ø (059) 32.12.10  
Fabriek: Oudenburgsteenweg, 31 - Ø (059) 50.88.26  
82403 OSRW  
82165 POLYOS  
Telex: 81028 PEFLOS  
Telegramadres: PEFLOS - Oostende

Harde vezelspinnerij sisal, manilla, polyethyleen,  
polypropylene en nylon

MECHANISCHE FABRICAGE VAN NETTEN,  
NYLON GARENS, TOUWWERK EN NETTEN

Gedeponerd merk



#### SPECIALITEITEN:

##### Voor de Zeevisserij:

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

##### Voor de Landbouw:

Bindgarens en pick-upgarens in sisal en synth. garens

##### Voor de Nijverheid:

Inpakgarens en Tapijtgarens in sisal en synth. garens

##### Sport: Allerlei netten

*Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-  
kantoren is in uw buurt.*

*Zijn raadgevingen en diensten kunnen u  
het dagelijkse leven vergemakkelijken.*

*U bent er van harte welkom.*

*Denk eraan.*

De **BBL** denkt aan u...

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en dephouder voor de Visserij :

# Scheepsverven Sigma Coatings

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

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**  
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

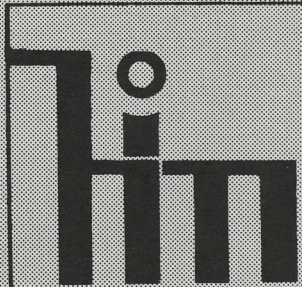
# EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

het koudste  
het best bewerkbaar



# HULP IN NOOD

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

**☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229**



**Gedekte risico's:**

**eigen schade – schade aan derden –**

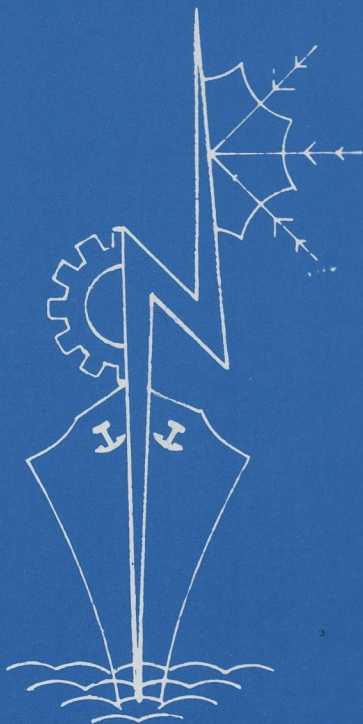
**opslepingen – totaal verlies –**

**lichamelijke schade aan derden –**

**navigatietoestellen – zeegoed – vistuig**



**Scheepskredieten worden verleend  
aan de leden tegen zeer lage interesten.**



# S.C.A.P.

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

■ **Levering brandstoffen**

**Scheepsuitrusting**

**Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31**

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

**Alle sloopsherstellingen**

**Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20**