GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE
De Vrienden van het Nationaal Visserijmuseum van Oostduinkerke

# het visserij blad

VAKBLAD VOOR DE BELGISCHE ZEEVISSERIJ
EN VAN DE GROEPERING DER VISNIJVERHEDEN

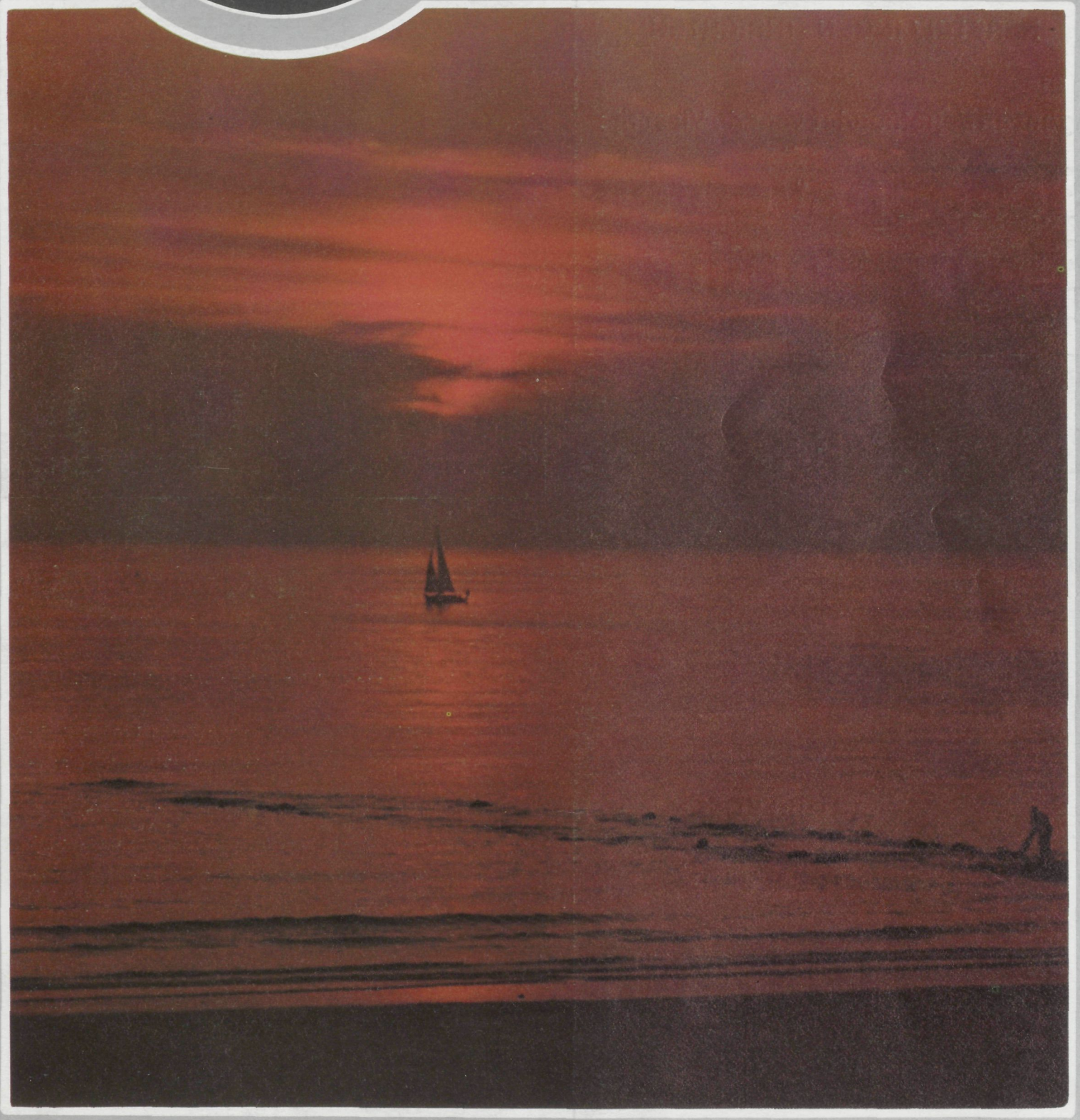


FOTO ROLAND

VRIJDAG 18 JULI 1980 — PRIJS 50 F. — NR. 23 — 47e JAAR VERSCHIJNT WEKELIJKS

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

# DE ZEEKAART

(GRAFISCHE BEWERKINGEN VOOR ZEE- EN PLEZIERVAART)

Dit verzorgd boekje met talrijke illustraties van de hand van de heer E. Brouckxon (navigatieleraar en jachtman) is een **must voor alle zeevarenden,** leerling of beroepsmens.
Het werk is verkrijgbaar ter drukkerij van Het Nieuwsblad van de Kust tegen de prijs van 160 fr., B.T.W. inbegrepen, plus 15 fr. verzendingskosten, mits storting van dit bedrag op postrekening nr. 000-0418987-44 van Het Visserijblad, H. Baelskaai 30, Oostende of bij Boekhandel Corman, Internationale Boekhandel en Standaard Boekhandel (nautische uitgaven).

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK
Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE
— HET BEST BEWERKBAAR

(8324V)

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :

Beroepsvereniging

# HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

tel. (050) 54 41 17 - 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

# De Belgisch Nederlands Zeemansalmanak 1980

**De 42e jaargang van dit belangrijk werk, is verkrijgbaar :**

**a) In België :**
- **— ter drukkerij «Nieuwsblad van de Kust», Hendrik Baelskaai 30, te Oostende.**
- **— Beroepsvereniging «Hand in Hand», Tijdokstraat 34 te Zeebrugge.**
- **— O.V.A., Vismijn, Oostende.**
- **— MARTIN & Co, Brauwersvliet 28, 2000 Antwerpen.**
- **— Fa. BOGERD, Brauwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.**
- **— Beroepsvereniging «Hand in Hand», Vismijn, Oostende.**

**De oplage is beperkt en de prijs voor België is vastgesteld op 900 fr., waaraan dient bijgevoegd 45 fr. B.T.W. en 75 fr. aan verzendingskosten te storten op p.c.r. nr.000-0418987-44 van het «Nieuwsblad van de Kust», H. Baelskaai 30, 8400 Oostende. De B.T.W. is niet verschuldigd voor schepen en voor bestellingen in het buitenland.**

**b) de bestellingen voor Nederland moeten voortaan geschieden bij B.V. IJmuiden Stores, postbus 207, Trawlerkade 44, 1970 AE IJmuiden, tel. 02550-19122, telex 41664.**

**Verkoopadressen in Nederland :**
- **— Visserij cooperaties en scheepsbenodigdhedenhandelaren gevestigd in de visserijhavens.**
- **— Nautische speciaalzaken.**

GEMEENTE KOKSIJDE
BIBLIOTHEEK VISSERIJMUSEUM
OOSTDUINKERKE

het visserijblad

Vrijdag 18 juli - Nr. 23

ABONNEMENTEN: BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. — 6 MAANDEN 900 FR. — 3 MAANDEN 500 FR. — BUITENLAND 2.000 FR. — NEDERLAND 133 GULDEN
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ: H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE
TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 — P.C.R. 000-0418987-44 — H.R.O. 25 202 — B.T.W. 412.522.588
DIREKTEUR: PR. VANDENBERGHE

# Het KB op de viskeuring door de Raad van Staat vernietigd

Eindelijk is de kogel door de kerk in verband met de inhoud van het K.B. die de lasten van de keuring in de Belgische afslagen aan de kopers oplegt. Aan de hand van het verslag van de Auditeur - Generaal bij de Raad van Staat, was dit trouwens te voorzien. Het K.B. werd vernietigd omdat het in overtreding is met de kaderwet van 1965 die de lasten van de keuring oplegt aan de eigenaars van de dieren op het ogenblik van de keuring. De lange lijdensweg van dit K.B. is nu eindelijk ten einde. Het Visserijblad was zeker het eerste en de enige die, onmiddellijk bij het verschijnen van het K.B. op de onwettelijkheid van dit K.B. wees, omdat een K.B. onmogelijk een wet op haar kop kan zetten zoals dit hier het geval was. Een K.B. is inderdaad ondergeschikt aan de wet en wordt daarbij slechts genomen om de uitvoering van de wet te vergemakkelijken. Dat schijnt men in onze ministeries niet te weten. Een K.B., een provinciewet, een stedelijk reglement blijven ondergeschikt aan de nationale wet en kunnen bijgevolg de essentie van de wet onmogelijk veranderen. **Wij hebben er dan ook van bij het verschijnen van het bewust K.B. op gewezen, dat het van essentieel belang was dat een nieuwe wet zou ontworpen worden zodanig dat deze wet, de kaderwet van 1965 zou aanvullen en/of veranderen opdat niet meer de eigenaren van de dieren de keuringsrechten zouden dienen te betalen, maar wel de kopers.** Men heeft dan gemeend met een aangepast en nieuw K.B. toch de keuringsrechten op de kopers te kunnen leggen, maar men vergat hierbij dat, hoeveel K.B.'s men ook zou laten verschijnen en met welke spitsvondige inhoud ook, men met nog geen honderden K.B.'s een wet van haar inhoud kan ontdoen om tot een tegenovergestelde besluitvorming te komen. We hebben toen zelfs geschreven dat we dit vanwege de juridische dienst, of van diegenen die hiermede belast zijn op het ministerie van Volksgezondheid, eenvoudig niet konden begrijpen.

We wensten dat alle dubbelzinnigheid zou geweerd worden en dit kon slechts via een nieuwe wet. Het is niet omdat wij verder zagen dan velen hun neus lang is, en de moeilijkheden toen reeds voorzagen, dat men het nu wenst te laten voorkomen alsof wij toen niet volledig achter de reders stonden. Integendeel de feiten hebben ons gelijk gegeven en wij waren de enigsten die werkelijk met een sluitend alibi om het veilig stellen van de reder, door een nieuwe aangepaste wet, naar voren wensten te komen. Tot ditzelfde besluit is men nu, met vier jaar vertraging, moeten komen en wij hopen dat de thans in ontwerp zijnde wet er met bekwame spoed doorkomt. Discussis over slechte of «vermeende-slechte» vroegere wetsformulering is zoutloze en oeverloze praat. De feiten hebben het bewezen en hebben ons gelijk gegeven. Aan de hand van de wet van 1965 moest het vanwege de Raad van Staat, tot een afwijzing en vernietiging van het K.B. op de keuring komen. Wensen voor werkelijkheid nemen, zoals van bepaalde zijde gebeurde, is de zoveelste slag in het water geworden.

Dat zij die zo prat gaan de visserij te verdedigen met al de kwakkels welke ze nu ter verontwaardiging of verontschuldigingen uitstrooien en ons nu met alle zonden van Israël beladen, raakt onze koude kleden niet. Wij moeten geen bestendige deputès noch eerste ministers uitnodigen om ons blazoen op te kalefateren en onze tekortkomingen te verbloemen.

De beslissing van de Raad van State komt hierop neer, dat de nadruk gelegd wordt op het feit dat de keuringsrechten moeten geïnd worden van de eigenaren der dieren. We kunnen ons nu de vraag stellen : wie is er op het ogenblik van de keuring «eigenaar van de dieren?». De stad Oostende meent hierin niet voldoende klaar te zien en heeft dan ook deze bijkomende vraag gesteld. Eén feit staat echter vast, namelijk dat de kopers geen eigenaar zijn van de dieren op het ogenblik van de keuring die vanaf zes uur gebeurt, dat wil zeggen vóór aanvang van de verkoop. Het is dus duidelijk dat de latere kopers

**VOLGEND NUMMER VAN HET VISSERIJBLAD VERSCHIJNT OP 1 AUGUSTUS**

van wie men op het ogenblik der keuring nog niet weet wie koper, of eigenaar zal worden, op het ogenblik van de keuring in elk geval geen eigenaar van de dieren (vis) zijn. In die zin wordt dus door de Raad van Staat het K.B. afgewezen die de heffing ten laste van de kopers legt. Dat de Stad Oostende nu, in één laatste verweer, zich de vraag stelt wie op het ogenblik van de keuring dan wel eigenaar is van de vis, lijkt ons de zaak nutteloos rekken. In feite is de Stad Oostende zelf slachtoffer van het onverantwoord K.B. die de lasten op de kopers legt en de Stad Oostende kwasi verplichtte de heffingen te gaan innen. De stad is dus op basis van de K.B.'s overgegaan tot een heffing die wettelijk niet mocht gebeuren. We vragen ons zelfs af of de Stad Oostende in dit verband ergens geen verhaal kan plegen tegenover het Ministerie van Volksgezondheid die haar praktisch tot het begaan van onwettelijkheden verplicht heeft met al de kosten en miseries die daar het gevolg van zijn. In elk geval verwachten we dat, wat de heffingen in de toekomst betreft, men niet «ab initio», van het begin af zal trachten om deze op de nek van de eigenaren der dieren te gaan leggen, want we vrezen erg dat de eigenaren van de dieren (vis) niemand anders kunnen zijn op het ogenblik van de keuring dan de reders zelf teware men het vismijnreglement raadpleegt dat zegt dat eens de vis in de vismijn, de reder er niets meer aan te zeggen heeft. Men zou dit als een soort terugwerkende kracht kunnen aanzien, vooral daar de reders op geen enkel ogenblik door het departement van Volksgezondheid als eigenaar aanzien werden, of het minstens voor de hand lag en ligt dat Volksgezondheid de heffing niet ten laste van de reders wenste te leggen. Volksgezondheid dient dus deze lijn door te trekken en konsekwent aan haarzelf te blijven en, indien het blijkt dat de reders, eigenaar van de dieren zijn op het ogenblik der keuring, door onder geen enkel voorwaarde de heffing van de reders te vorderen. Voor eigen fouten laat men inderdaad geen anderen opdraaien en we kunnen gerust schrijven dat de visserij dit in elk geval niet en nooit zal nemen.

Wat er ook van zij, moeten we toegeven dat Schepen Dumarey in dit verband zeer vooruitziend en voorzichtig geweest is door de keurrechten door kopers betaald, in een konsignatiekas te deponeren. Deze gelden zijn dus eventueel ter beschikking van deze kopers die hun keurrechten betaald hebben en waarvan nu blijkt, dat de vordering wederrechtelijk gebeurde. Het moet dus wel zijn dat Schepen Dumarey van het begin af ook niet al te gerust was, wat de wettelijkheid van het betrokken K.B. betreft. Stad Oosende werd echter met de heffing belast en kon zich daaraan dus moeilijk onttrekken. Het vele administratieve werk ter zake daargelaten. Anderzijds is het een onbegonnen werk om met terugwerkende kracht eventueel de eigenaren der vis te gaan belasten. Hoeveel vaartuigen zijn niet veranderd van eigenaar, werden gesloopt, opgelegd, uit de vaart genomen. Verscheidene reders zijn zelfs reeds gestorven. Bepaalde rederijen onder vorm van pvba zijn zelfs reeds ter ziele of in faling gegaan ! Men doet er dus best an de nieuwe wet die nu in ontwerp is, af te wachten vooraleer een nieuw uitvoeringsbesluit onder vorm van K.B. te laten verschijnen in

**(Vervolg op blz. 2)**

# HET K.B. OP DE VISKEURING ROOR DE RAAD VAN STAAT VERNIETIGD

(Vervolg van blz. 1)

verband met de heffing van de keuringsrechten ondertusen wedden voor de veeartsen-keurders voor de voorbije jaren ten laste te nemen van de begroting van Volksgezondheid. Inderdaad kregen we intussen, op vordering van de Orde van de Veeartsen, gezien de keurders niet betaald werden door de heffingen op de viskeuring, een gerechtsuitspraak waarbij de rechtbank beliste dat de Staat de door haar aangestelde ambtenaren-keurders dient te betalen.

De verwijten die de producentenorganisatie aan de Stad Oostende richt omdat ze niet voor de heffing van de viskeurrechten heeft gezorgd, en anderzijds de heffingen die ze wel konden innen in een konsignatiekas hebben gestort, zijn een lage slag onder de gordel. We menen dat de stad Oostende die door het K.B. aangeduid werd om voor de heffingen te zorgen, alles in het werk gesteld heeft om deze te laten innen en had ze de Rederscentrale moeten volgen en de wet, de reders zouden moeten betalen hebben. Meer zelfs, de stad Oostende heeft twee grote kopers die weigerden hun keuringsrechten te betalen, laten vervolgen voor de rechtbank. Het had nochtans geen zin alle kopers die weigerden de keuringsrechten te betalen voor de rechtbank te brengen. Aan de hand van de uitspraak in hogervermelde zaken, zou het dan voldoende geweest zijn, zo deze kopers veroordeeld werden, naar dit procedent te verwijzen. De rechtbank, die op de hoogte werd gebracht van het beroep bij de Raad van State, verkoos echter eerst de uitspraak van deze instantie af te wachten vooraleer zelf een vonnis te verlenen. We kunnen nu praktisch zeker zijn, dat de rechtbank nu de Stad zal afwijzen.

Wat nu het bewaren van de geïnde rechten in een Konsignatiekas betreft, hetgeen ook al kwalijk genomen wordt door dezelfde organisatie, menen wij dat de Stad bijzonder vooruitziend is geweest. Het is inderdaad duidelijk dat zij nu zullen gekonfronteerd worden, met vorderingen vanwege kopers die wel de heffingen betaalden voor teruggave van deze inningen.

Nu kunnen deze zonder te veel kleerscheuren terug aan de betrokken kopers bezorgd worden. Waren deze gelden echter reeds aan de Orde van de Veeartsen overgemaakt geweest ter uitbetaling van de wedden van de veeartsen-keurders, dan is het begrijpelijk, dat de Stad Oostende deze betwiste en verkeerde heffingen niet meer zou hebben kunnen rekupereren. Het ging dan natuurlijk een proces van jaren geworden zijn, met verhaal op de Orde van Veeartsen en doorgespeeld verhaal op het departement van Volksgezondheid, enz.....

De Stad Oostende wacht nu op het verschijnen van de vernietiging van het betrokken K.B. in het Staatsblad. We zijn anderzijds overtuigd dat, op basis van de bestaande kaderwet van 1965, die de heffing van de keuringsrechten ten laste van de eigenaars legt, nu geen uitvoeringsbesluit meer zal uitgevaardigd worden om de modaliteiten van die heffing vast te leggen, zodat we evenzeer overtuigd zijn dat, zowel voor wat de voorbije jaren, als voor wat de toekomst betreft, dit **de reders niet ten laste zal gelegd worden.** Men zal wel zo verstandig zijn de nieuwe wet af te wachten die, op de één of andere manier, de heffingen ten laste van de kopers zal leggen en men de uitvoeringsbesluiten om de modaliteiten van deze heffing te bepalen, zal nemen op basis van deze nieuwe wet.

Tenslotte mag er aan toegevoegd dat de verschenen K.B.'s een flop en nutteloze geldverspilling zijn geweest en wou men een behoorlijke viskeuring het voldoende was deze aan de gemeenten waar een vismijn was, op te leggen, zoals dit ten andere steeds te Oostende was gedaan en zelfs veel beter dan nu het geval is.

We hebben dat ten andere een paar weken geleden kunnen vaststellen, toen diezelfde Staatsdierenarts de vis te 6 uur gekeurd, te 10 uur afkeurden.


't Putje

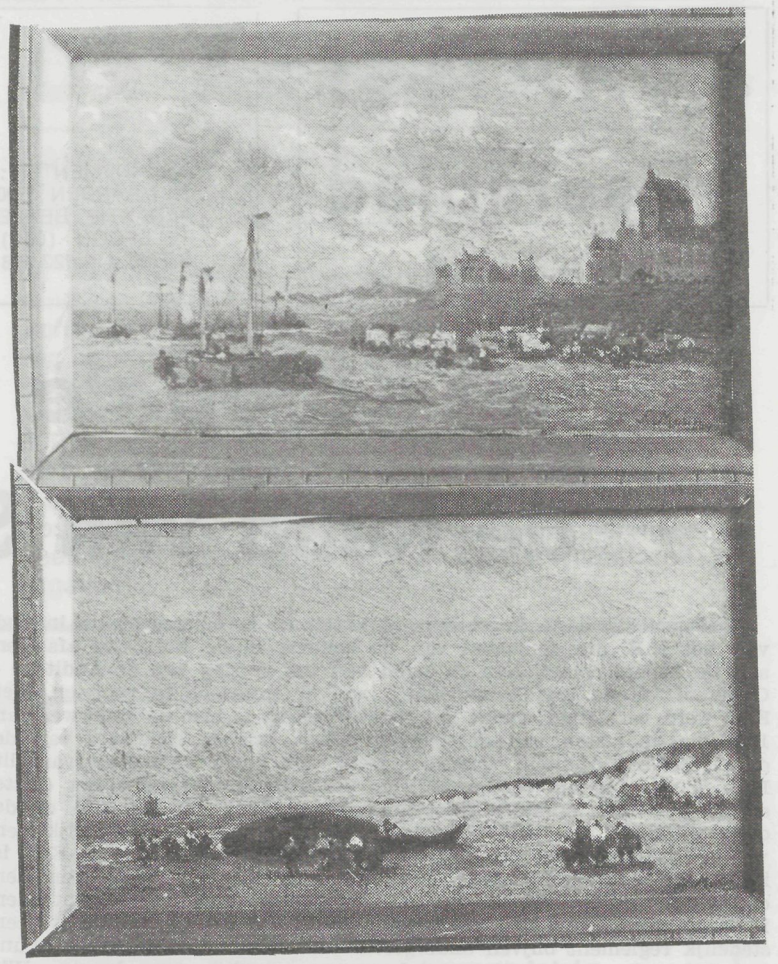
BAKKERIJ

ZEEBRUGGE

Heiststraat 30 — Tel. (050) 54.48.07

Bedient U met lekker brood
Tot aan ieder vissersvaartuig
(op 500 m. van de kade)

(8489V)

**Twee Musin-schilderijtjes (circa 200.000 fr. waarde), die uit het stadhuis van Oostende geroofd werden.**

# DOELSTELLINGEN VAN HET GEMEENSCHAPPELIJK VISSERIJBELEID

De Raad van de ministers van de Gemeenschap gaf in datum van 30 mei 1980 een verklaring uit inzake het gemeenschappelijk visserijbeleid. In dit verband is vooral het art. 2, a), b), c), d, en e) van belang. De besluiten die door de Raad genomen worden of genomen zullen worden houden hiermede rechtstreeks verband.

Art. 2 : Met inachtneming van de Verdragen moet dit beleid in overeenstemming met de resolutie van de Raad van 3 november 1976 („akkoord van Den Haag") op de volgende grondslagen berusten :

a) rationele en niet-diskriminerende kommunautaire maatregelen inzake het beheer, de instandhouding en het herstel van de visbestanden ten einde duurzame exploitatie daarvan onder passende sociale en ekonomische voorwaarden te waarborgen;
b) rechtvaardige verdeling van de vangsten waarbij zeer in het bijzonder rekening wordt gehouden met de traditionele visserij, met de speciale behoeften van die gebieden waar de plaatselijke bevolking bijzonder afhankelijk is van de visserij en van daarmee verwante industrieën (1) en met het verlies van het vangstpotentieel in de wateren van derde landen;
c) doeltreffende kontrole op de voor de visserij geldende voorwaarden;
d) vaststelling van strukturele maatregelen die een financiële bijdrage van de Gemeenschap behelzen;
e) het aanknopen van vaste betrekkingen met derde landen in de visserijsektor en tenuitvoerlegging van de reeds gesloten overeenkomsten. Bovendien moet ernaar worden gestreefd nieuwe overeenkomsten inzake visserijmogelijkheden te sluiten waarbij de Gemeenschap — onder voorbehoud van de instandhouding van de stabiliteit op de kummunautaire markt — eveneens handelskoncessies zou kunnen aanbieden.

---

De scheepswerven «Forges Caloin uit het Franse Etaples hebben zopas een nieuwe 25-meter hektreiler afgeleverd voor de Faroë met een Caterpilar van 850 PK en 2 Caterpillar hulpmotoren van 50 PK Er kan 48 duizend liter brandstof opgenomen worden en de visruimen zijn 100 m3 groot. Er is een Vhf, een directie-finder, een Decca, een Raddar-Furono, een Automatische Pilot, een Loch-Ben, een Loran C-Simrad, een Traceur-Simrad, een Sondeur Simrad, een Skipper 802 en Gyrokompas Sperry SR 120 aan boord. De totale kost 30 miljoen B. fr.

TIJDENS OPENBARE VERGADERING IN DE KAMER.....

# Volksvertegenwoordiger Desutter vroeg aandacht voor de visserijsector

**Tijdens een van de recente zittingen in de Kamer, waarop naast de begroting van Verkeerswezen 1980 ook het wetsontwerp tot aanpassing van de begroting 1979 werd beraadslaagd heeft volksvertegenwoordiger Emmanuel Desutter andermaal de problematiek van de zeevisserijsektor en aanverwante zaken ter aandacht van de viceeerste minister en minister van Verkeerswezen Spitaels gebracht. Toen stelde hij vragen in verband met de zeevisserij en de vissershaven van Zeebrugge, het verdrag van 1973 ter bestrijding van de zeevervuiling en het probleem van de warrelnetten.**

**Nopens die drie aangelegenheden heeft voornoemd minister nu een antwoord verstrekt welke wij onderstaand integraal weergeven.**

## PROBLEMEN IN VERBAND MET DE ZEEVISSERIJ EN VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Voor die aangelegenheden betreffende de zeevisserij waarvoor het Departement van Verkeerswezen bevoegd is, wordt in de eerste plaats nagestreefd een beleid van vernieuwing van de bestaande vloot. Daartoe worden in de eerste plaats de traditionele middelen aangewend, die bestaan in het toekennen van een scheepskrediet aan gunstige kredietvoorwaarden in het kader van de wet van 23.8.1948. Nadat gedurende verschillende jaren de nieuwbouw van vissersvaartuigen op Belgische werven had stilgelegen, hebben de in 1979 en 1980 toegekende kredieten toegelaten de bouw van 10 nieuwe treilers te kontrakteren.

Daarnaast werd in het kader van de gelden voortkomende van de likwidatie van V.O.Z.O.R., een regiem op punt gesteld, neergelegd in het M.B. van 22 maart 1979 gewijzigd bij het M.B. van 19 april 1980, waarbij verdere aanmoedigingen worden verstrekt bij nieuwbouw of aankoop van tweedehandsschepen. Daarbij wordt nagestreefd de gevestigde reders toe te laten hun vloot te vernieuwen door nieuwbouw, terwijl ook beoogd wordt de rederskaders aan te vullen door het verstrekken van premies aan jonge schippers en motoristen bij nieuwbouw en bij aankoop van tweedehandsschepen. Deze laatste mogelijkheid, geboden aan jonge schippers en motoristen, vangt in ruime mate de bezwaren op door het geacht lid aangehaald betreffende de kredietverlening bij aankoop van tweedehandsschepen. De wet van 23.8.1948 op het scheepskrediet laat inderdaad niet toe staatskrediet te verlenen bij ankoop onder Belgische reders. **Een verruimen van de mogelijkheden van deze wet kan bezwaarlijk worden overwogen gelet op de kansen van spekulatieve verrichtingen die dan ontstaan.**

## DE VISSERSHAVEN VAN ZEEBRUGGE

Wat de zeevissershaven van Zeebrugge betreft, verwijs ik het geacht lid naar het door de Nationale Kommissie voor het Havenbeleid uitgebrachte advies. Dit advies houdt niet alleen in dat de zeevissershaven van Zeebrugge op de huidige plaats dient behouden, maar bovendien dat ze verder wordt uitgebouwd door een verlenging in oostelijke richting en door het ombouwen in vlotdok van een belangrijk deel van deze haven.

Het advies van de Nationale Kommissie voor het Havenbeleid werd ter gelegener tijd aan de bevoegde Ministers overgemaakt. Het hoort echter mijn Kollega van Openbare Werken toe te oordelen over het inschrijven van de nodige kredieten op de Begroting van dit departement. Zoals medegedeeld tijdens het Parlementsdebat zal ik hieromtrent kontakt opnemen met mijn kollega van Openbare Werken.

## BESTRIJDING VAN DE ZEEVERVUILING

België heeft de intentie het Verdrag van 1973 ter bestrijding van de zeevervuiling te bekrachtigen. Dit verdrag houdt in dat in de havens receptiefaciliteiten moeten opgericht worden om afval van chemische produkten te ontvangen. Op E.E.G.-vlak zijn nu besprekingen aan de gang om te bereiken dat in alle E.E.G.-havens, naargelang de behoeften, de nodige installaties voorzien worden. De verplichting deze installaties te voorzien mag echter voor de EEG-havens geen faktoren inhouden welke de mededinging tussen de E.E.G.-havens verstoren. Zodra deze aangelegenheid is geregeld zal België het Verdrag bekrachtigen. De Belgische schepen zullen eerlang reeds aan de konstruktievoorwaarden van het Verdrag voldoen.

## STAANDE NETTEN OF WARRELNETTEN

Het gestelde probleem vertoont twee aspekten.

Er is enerzijds het veiligheidsaspekt en anderzijds het ekonomisch asepkt.

Wat de veiligheid betreft, zal het probleem van de warrelnetten geregeld worden ter gelegenheid van de aanpassing van het koninklijk besluit houdende politieen scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, dat in voorbereiding is.

Wat het ekonomisch aspekt betreft, dit behoort tot de bevoegdheid van mijn kollega van Landbouw.

**Nota der Red.** : Het is te hopen dat de voorbereiding opnieuw geen paar jaren in beslag neemt, want die kwestie is ook reeds meer dan twee jaar aanhangig bij de Hogere Overheid. Nog nooit kwam er een behoorlijke regeling tot stand.

## OUDE RUBBERBANDEN IN ZEE GOOIEN ALS GOLFBREKERS ?

Kamerlid Desutter heeft ook een voorstel om te bezuinigen. In een schriftelijke vraag aan minister van Openbare Werken Chabert meldt de volksvertegenwoordiger dat aan de Universiteit van Rhode Island (VSA) vastgesteld werd dat golfbrekers bestaande uit oude rubberen banden goede resultaten opleveren.

Dit systeem zou doeltreffend zijn om golven tot 1,5 m. te breken. Een bijkomend voordeel is dat de kostprijs ervan zeer laag ligt (500 tot 1.000 fr per strekkende meter). Daarenboven zouden deze rubberen banden uitstekende plaatsen voor het visbroeden worden. Daarmee kunnen wellicht miljoenen worden bespaard die thans in golfbrekers en andere zeewerken worden geïnvesteerd, meent de h. Desutter.

Minister Chabert deelt niet in de geestdrift van de volksvertegenwoordiger. Hij is van mening dat drijvende golfbrekers, al dan niet samengesteld uit rubberen banden, weinig geschikt zijn voor de Belgische stranden waar een grote getijenbeweging voorkomt. Toch is de minister bereid een experiment uit te voeren. Hij heeft zijn administratie de opdracht gegeven op basis van de bestaande literatuur en gelijkaardige experimenten in het buitenland na te gaan of een proefneming aan onze kust moet overwogen worden.

# MOSSELKWEEK AAN DE OOSTKUST ?

## Een aktieve Volksvertegenwoordiger

Volksvertegenwoordiger Dries Claeys schijnt een goede opvolger gevonden te hebben voor het behartigen van de visserijbelangen in de persoon van de heer Manu Desutter uit Heist, die volksvertegenwoordiger is voor de Oostkust en zoon van een grote vishandelszaak.

Onlangs stelde hij aan Inspecteur - Generaal R. Simoen van Bruggen en Wegen een zeer interessante vraag inzake Sea Farming van mosselen en of het eventueel bouwen van een mosselkrib interessant zou kunnen zijn.

Het antwoord luidde :

In antwoord op uw brief heb ik de eer U mede te delen dat het bouwen van een mosselkrib te Knokke-Heist gekoppeld was aan het al of niet nodig zijn van één of twee kribben voor de Appelzak i.v.m. het instandhouden van de zandsuppletie.

De functie «Maricultuur» (mosselkweek) zou dus bijkomend zijn t.o.v. de hoofdfunctie, die van hydraulische aard moet zijn.

Volgens de eerste zeer benaderende studie leken één of twee kribben een hydraulisch significant voordeel te hebben.

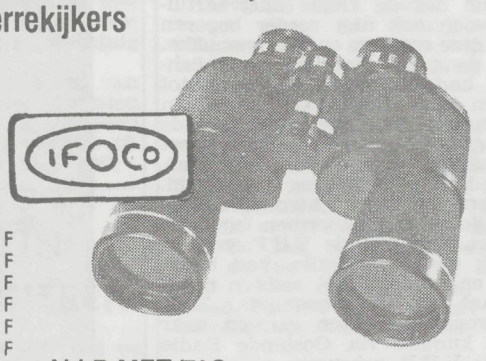
Meer verfijnd onderzoek op het intussen operationeel gekomen fysisch tijmodel en ook op het mathematisch tijmodel, wijzen erop dat kribben geen voordeel zouden bieden, zelfs het tegendeel voor bepaalde delen van de Oostkust.

Het bouwen van één of twee kribben wordt om deze reden thans in beraad gehouden.

De uitslagen van verdere studies dienen thans afgewacht te worden, evenals de verdere uitslagen van het observatieprogramma nopens het gedrag van de huidige zandsuppletie.

Totdaar het antwoord van de h. Simoen.


IFOCO SPACE
het meest succesvolle supermerk voor verrekijkers




| | |
|---|---|
| 8×30 ZCF | 968 F |
| 8×40 ZCF | 1.090 F |
| 7×50 ZCF | 1.275 F |
| 18×50 ZCF | 1.350 F |
| 12×50 ZCF | 1.395 F |
| 16×50 ZCF | 1.505 F |
| 20×50 ZCF | 1.610 F |

ALLE MET TAS

Foto HERMAN
Hoek Voorhavenlaan - De Rudderstraat 75
8400 Oostende - tel. 059 - 32 12 68


VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

# Nieuwe Radio-apparatuur verplicht voor kustvisserij

## Zware kosten opgelegd zonder noodzaak

Met ingang van juni 1981 wordt aan de kustvisserij boven de 25 Brt de verplichting opgelegd nieuwe radio - apparatuur aan boord te nemen, tenminste als de thans aan boord zijnde apparatuur niet voldoet aan de nieuwe wet, **hetgeen voor praktisch de meeste kustvaartuigen het geval is.**

De nieuwe apparatuur heeft een grotere rijkwijdte en de nieuwe wet zou dus ingegeven zijn uit veiligheidsoverwegingen.

Ondertussen kregen wij reeds verscheidene reders van de kleine kustvisserij die de nieuwe wet een onnodige verplichting noemen en de kustvisserij op zware kosten jaagt. Men kan zich de nieuwe radio aanschaffen voor de som van **150.000 Bfr naar gelang de grootte ofwel tegen een maandhuurgeld van 4.000 B. Fr. ! Volgens** de kleine kustvisserij die door deze nieuwe wet verplicht worden hun thans aan boord zijnde radio buiten gebruik te stellen, is de aanwezigheid van een radio aan boord zelfs niet meer nodig. Voor de verbindingen gebruikt men nu de V.H.F. en de radio zou nog eens gebruikt worden om naar huis te roepen, of om eens naar het weerbericht te luisteren. Dit zijn echter geen afdoende redenen om een dergelijk zware kost aan deze kleine visserij op te leggen. Ook deze mensen hebben reeds met zware financiële moeilijkheden te kampen waaronder ook de erg gestegen kosten voor brandstof.

Dat een radio met een verdere rijkwijdte beslist niet noodzakelijk is voor de kleine kustvisserij, bewijst het feit, dat die verplichting nog niet eens op de onder de kust varende «coasters» van toepassing is, die, zoals bepaalde kustvissers het ons duidelijk maken, niet onder deze verplichting vallen. We menen dat de kleine kustvaartuigen zich ook niet verder begeven dan deze coasters en men gemakkelijk de grens van deze verplichting had kunnen verschuiven tot boven de 50 Brt. en/of 300 PK. In dit verband zijn onder meer ook de lichters, die via Antwerpen met brandstof naar Oostende komen, van deze verplichting vrijgesteld. Anderzijds komt men voldoende aan de veiligheidsnormen tegemoet omdat men met de V.H.F. gemakkelijk Oostende Radio kan bereiken en op de V.H.F. zelfs 'n noodkanaal nr. 16 voorzien is. Zelfs dringende berichten van en naar huis kunnen via Oostende Radio en de V.H.F. gebeuren.

Aldus gezien is het protest van vele kustvissers dus duidelijk en aanvaardbaar. Het zijn inderdaad opnieuw zware lasten die deze visserij opgelegd worden. Wij vragen ons af waarom deze stelling bij de voorbereiding van het wetsvoorstel niet verdedigd werd, of ook nog, niet beter verdedigd werd. Boven de 25 Brt. en beneden de 50 Brt zijn er heel wat vissersvaartuigen die zich niet zo ver uit de kust verwijderen opdat de nieuwe wet op hen van toepassing moet worden gemaakt. De V.H.F. voldoet ruim voor deze vaartuigen.

Trouwens, de VHF heeft niet alleen de visserij veroverd, maar nu ook de binnenvaart; niet alleen de duwvaart en de tankers, maar even eens de binnenschepen. Hierdoor kunnen veel knelpunten vermeden worden, vooral op de verbinding Rotterdam — Antwerpen, de Nieuwe Waterweg enz... Dit om duidelijk het belang, het nut en het uitsluitend gebruik van de VHF boven de radio aan te tonen, waardoor blijkt dat het onzinnig is dat men aan de kleine vissersvaartuigen beneden de 50 Brt. de verplichte installatie aan boord zou opleggen van een radio met een verre rijkwijdte wanneer men over een VHF beschikt.

Wel zou men natuurlijk het aan boord hebben van één van deze twee installaties moeten verplichten. Dat zal wel niet bijzonder in het kraam passen van de grote multinationals die er commercieel belang bij hebben om zelfs nutteloze apparatuur te laten verplichten aan boord te hebben. Hun arm reikt inderdaad ver binnen de Ministeries.

P.V.

● **TE HUUR : GEMEUBELDE KLEINE** appartementen, studio's, kamers en **STUDENTENKAMERS**, douche, speciale winterprijs, nl. 2.000 fr Z.w. « Mon Séjour », Londenstraat 8, Oost. Inl. tel. (059) 50 19 71 - 80 27 52.
(7116N—8199V)

## NIEUWE LONEN

### vanaf 1 juli

Wij hebben een nieuwe verhoging door de index stijging van de maanden maart, april, mei en juni 1980 met meer dan 2 punten, waardoor de lonen vanaf 1 juli stijgen met 4,50 fr. per uur (ingevolge onze overeenkomst van december 1979 met de werkgevers), en de volgende worden :

geschoolde arbeiders : 187,65 fr.
goefende arbeiders (chauffeurs) : 179,05 fr.
gewone arbeiders : 173,60 fr.

De syndikale premie, waarvan de bons in het bezit zijn van uw werkgever, worden thans uitbetaald en werd van 1.500 fr. op 1.750 fr. gebracht voor een volledig jaar tewerkstelling in het bedrijf (pakhuizen).

Voor een onvolledig jaar moet de arbeider minstens 6 maanden gewerkt hebben tussen 1 juli '79 en 30 juni '80 en ontvangt dan 145 fr. per maand tewerkstelling.

## OVER DE KABELJAUW IN DE HELGOLANDERBOCHT

Door de h. Batterby, lid van het Europees parlement werd aan de Kommissie van de Europese Gemeenschappen de vraag gesteld of de Kommissie voornemens is een visverbd op te leggen in de Helgolanderbocht voor acht tot tien wewen en wel van midden januari tot midden maart 1981, aangezien grote hoeveelheden onvolgroeide kabeljauw is gevangen gedurende de eerste maanden van 1980 om te worden gebruikt voor vismeel en voedsel voor huisdieren ten koste van de toekomstige reserves voor menselijk verbruik. Op deze vraag gesteld op 29 april 1980 werd niet, of nog altijd niet geantwoord. Het is nochtans een vraag en een verzoek waarachter wij ons kunnen stellen. Het zou zeker passen in het koncept dat wij ons voorstellen, namelijk de vangst in bepaalde perioden en bepaalde gebieden te verbieden waardoor een werkelijke toekomstgerichte visserijpolitiek zou kunnen gevolgd worden, verkieslijker boven kwota-gerichte beperkingen. In het eerste geval zou men dan werkelijk beschermingsmaatregelen kunnen nemen waardoor de zeer jonge en onvolwassen vis zou gespaard worden. De kwoteringsreglementering gaat hieraan volledig voorbij.

**REDERS LEEST UW VAKBLAD**

ONDERZOEKSRAAD VOOR DE ZEEVAART

# VERGAAN VAN O.82 «MARINER» BLIJFT ONOPGELOST

Dinsdag — tegen alle gewoonten in, in de voormiddag — kwam de Onderzoeksraad voor de Zeevaart andermaal bijeen voor een van de laatste zittingen vóór het gerechterlijk verlof. Op de rol meerdere zaken maar enkele dienden uitgesteld wegens het wegblijven van de betrokkenen. Toch konden een vijftal gevallen behandeld worden. Vooral het vergaan van de O.82 «Mariner» — eind vorig jaar — was wel een belangrijke aangelegenheid. Daarvoor werd schipper Ludo Flitser als getuige onderhoord maar men kwam er nog steeds niet uit in welke omstandigheden de middenslagtreiler is vergaan. Volgens schipper Flitser was het wel zo dat vanaf de Sandettie-visgronden het vaartuig met het achterschip zwaar op het water ging liggen. Dat gebeurde overigens in een fikse storm waarbij windkracht tien werd opgetekend. Schipper Flitser liet nagaan of het vaartuig water maakte maar dit bleek niet het geval te zijn; noch in de visruimen noch in de motorkamer werd een lek gevonden. Toch vond de rijkskommissaris het een kwalijke zaak dat het vaartuig gedurende 28 zeemijlen vaarde terwijl de snelheid voortdurend afnam. Wel was het zo dat de elektrische besturing niet in orde bleek. Volgens schipper Flitser is het vaartuig plots gaan kapseizen over bakboord en dat is uiteindelijk fataal geworden zonder dat men een preciese oorzaak kon aanwijzen. Schipper Flitser deed evenwel wat de navigatiereglementen voorschrijven : hij legde de «Mariner» met de kop op de wind maar ook dat kon niet baten. Toen het vaartuig volledig overmeesterd werd door steeds aanrollende golven besloot hij het schip — geladen met 13,5 ton vis — te verlaten. De vijfkoppige bemanning sprong in het vlot en werd nadien opgepikt door een helicopter van de luchtmachtbasis te Koksijde. In een komende zitting zullen de overige opvarenden onderhoord worden.

xxx

Vervolgens werden nog twee beslissingen geveld. Een eerste zaak betrof de aanvarign tussen de Z.516 «Jacoba» en de Nederlandse treiler «Johanna». Volgens de raad ligt de oorzaak voor de aanvaring in een onverantwoordelijke navigatie van schipper Demeulenaere van de Z.516 die bij een omzeggens onbestaande zichtbaarheid naliet de uitkijk te verscherpen, zijn vaart niet verminderde en onkundig gebruik maakte van de radar. Daarom wordt betrokken schipper gesanctioneerd met een schorsing van drie weken.

De tweede beslissing werd geveld inzake de aanvaring tussen de Z.34 «Twilight» en het Westduitse motorschip «Alicia». De Z.34 was vissend en droeg de voorgeschreven seinen zodat de gezagvoerder van de «Alicia» had moeten uitwijken. De Raad besluit dat schipper Verleene noch enige andere opvarende beroepsfouten hebben begaan zodat iedereen buiten zaak wordt gesteld.

TWEE VORDERINGEN

Tenslotte spreekt rijkskommissaris Bentein nog twee vorderingen uit. Een eerste betreft de overtreding tegen het verkeersscheidingsstelsel die begaan werd door schipper Leo Demunter van de Z.196 «Jan van Gent». Tegen betrokken schipper wordt een schorsing van drie dagen gevorderd.

Inzake de aanvaring die zich voordeed tussen de N.705 «Lumar» en de Japanse «Fujiyoshi Maru» stelt rijkskommissaris Bentein dat schipper Desaever, niettegenstaande zijn vaartuig vissend was, toch een betere uitkijk had moeten verzekeren en dat hij bovendien voorzichtiger had moeten handelen in de buurt van een druk bevaren route. Niettemin ligt de grote schuld bij de bevelvoerder van de Japanse tanker. Tegen schipper Desaever wordt een vermaning gevorderd.

# DOOP VAN DE «Z.296-MOOIE MEID»

Zaterdagnamiddag greep in de haven van Zeebrugge de doop plaats van de nieuwe stalen treiler Z.296 die de zinnige en mooie naam medekreeg van «Mooie Meid», een naam van een vis die erg gesmaakt en doorgaans goed geprijsd wordt. Priester Lemahieu uit Ramskapelle leidde de doopplechtigheid in aanwezigheid van de familie de bemanningsleden en de genodigden.

De «Mooie Meid» is het derde vaartuig van de eigenaar pvba «De Zwerver» die reeds de Z.196 en de Z.596 uitbaat. Meter was de dochter Anemie van reder Casier Roger en de heer Willem Luc trad op als peter. Het is een prachtige nieuwe treiler waaraan de Belgische vissersvloot zeker nood heeft. De afmetingen zijn lengte : 28 m, breedte : 7,58 m. en 5 m diepgang achteraan. Het schip meet 150 Brt en beschikt over een volledig geïsoleerd visruim bestaande uit 14 bakken die een kapaciteit hebben van meer dan 400 bennen. Voor de voortstuwing zorgt een motor van 750 Pk.

Onmiddellijk na de doopplechtigheid is de nieuwe prachtige treiler voor zijn maidentrip uitgevaren, met volgende bemanning : Demunter Leon uit Blankenberge als schipper, motorist Sylvain Desmet uit Zeebrugge en verder de matrozen Walter Valcke uit Blankenberge, William Lowijck uit Ramskapele, Pierre Morbée uit Zeebrugge en de scheepsjongens Robert Dewaegenaere uit Heist.
Aan de rederij behouden vaart en goede reizen.

# NIEUWE ZWARE AANVARING

Er gaan geen weken voorbij of er doen zich in de vaarroutes van het kanaal aanvaringen voor tussen tankers, coasters en visserschepen.

Vorige week vrijdag had opnieuw in dit gedeelte van de Noordzee een aanvaring plaats ditmaal tussen de Z.465 van reder schipper Vandierendonck Raymond en een supertanker de «Dessert Falcon» die als oplopend vaartuig diende beschouwd. De Z.465 werd achteraan aangevaren.

# HET GEVAAR VAN DE VAARTROUTES

## Schippers wees oplettend

Meer en meer aanvaringen hebben er in de vaartroutes van het Kanaal plaats en het wordt hoog tijd dat strenge maatregelen genomen worden tegen overtreders der zeevaartreglementen in dit gebied.

Ofwel laten de vreemde tankschepen of Coasters na aanvaring zich niet kennen of varen ze gewoon door alsof er niets gebeurd is, ofwel houden ook zij geen rekening met de voorgeschreven reglementen en is hun uitkijk onvoldoende.

Maar dit verwijt kan ook gericht naar onze schippers ter visserij die maar al te gemakkelijk het roer overgeven aan onbekwamen of aan matrozen die zelf niet mogen aan het stuur staan of verantwoordelijk mogen zijn voor een wacht

Wij begrijpen meer dan wie ook, dat een schipper recht heeft op rust, maar er zijn bepaalde sectoren op zee, waar de markt en vooral de aandacht en kennis de bestendige aanwezigheid van een bevoegde op de brug noodzakelijk maakt. Meer en meer stellen we ook vast dat onze visserijscholen op vakkundig gebied niet meer zijn zoals vroeger en aan al deze belangrijke zaken geen aandacht genoeg verlenen.

Ook hier wordt het hoog tijd dat er een kentering ten goede komt.

Het is immers een feit dat de vakbekwaamheid met de dag vermindert. En als men dan hoort en ziet hoe het er in de scholen en vooral op de examens aan toe gaat, dan kan slechts betreurd worden, dat ook hier allerlei invloeden een examenjury tot triestige beslissingen leiden. Het wordt tijd dat de raad ter verbetering van het Zeevaartonderwijs hier krachtdadig en nuttig werk verricht.

We komen hierop nog terug. Ondertussen raden we onze schippers, die tegenwoordig kapitalen in hun handen hebben van 30 tot 50 miljoen frank dubbel waakzaam te zijn tegenover de talrijke tankers die meer en meer onze Noordzee doorkruisen vaak op een wijze die ver van reglementair is. Nochtans is het ook een feit, dat men met dergelijke mastodonten niet doen wat men met een vissersvaartuig kan.

De instrumenten aan boord van vissersvaartuigen moeten toelaten meer voorzorgen en maatregelen te nemen, welke men vroeger op zo'n doelmatige wijze niet kon.

# DE BELASTING OP SCHAALDIEREN

**In verband met het feit dat de meningen nog al verschillen welke produkten in de visserij nu met 6 t.h. en welke met 25 t.h. belast worden, herhalen wij dat schelpen weekdieren, zoals wulken, mosselen, kreukels, St.-Jacobschelpen, om de voornaamste te noemen, met 6 t.h. BTW belast worden zoals voorheen en bij de schaaldieren, de garnaal en de langoustines (kleine kreeftjes) eveneens op 6 t.h. blijven. Darentegen gaat de BTW van de kreeften, langoesten, krabben, rivierkreeften en oesters van 6 naar 25 t.h. BTW.**

# Schadegevallen

Dat de wrakken nog steeds een zeer schadelijke post betekenen voor talrijke vissersvaartuigen, is een feit.

Schipper Gino Calcoen van de N.15 «De Kottens» ondervond dit ook op zijn laatste reis. Tijdens het vissen raakte de bakboordboel vast aan een wrak, waardoor door de forse ruk de staaldraad brak en deze zijn boel verloren ging. Het bakboord korretouw kwam daardoor in het schroef terecht. De pogingen om dit korretouw los te krijgen, bleven vruchteloos. Men deed Hanstholm aan om een nieuwe boel klaar te maken, waarna men terug zee kon kiezen.
Ondertussen verbrandde zich de motorist Peperstraete Danny nogal erg aan de bovenarm, maar kon hij na verzorging zijn werk voortzetten.
Ook de motor was lichtelijk warm gelopen. Bij het aandoen van de haven om de motor te kuisen, werd vastgesteld dat acht kulassen gebarsten waren en lagers uitgelopen.

De Z.27 «Mercurius» van de rederij Neyts-Claeys deed de haven aan met een gebarsten turbo gevolg van het te hoog oplopen van de temperatuur van het koelwater. Onze lezers herinneren zich ook nog dat voor de eerste reis dat de O.33 en de Z.186 naar de Golf van Biscaye deden, deze laatste de O.33 naar de haven van Lorient met motordefekt moest binnenslepen. Een beschadigde lager van de krukas moest vervangen alsook de olieleiding.
Nadat het schip terug zee koos en zijn normale visserij bedreef deed het vorige week Oostende aan, waar vastgesteld werd, dat de krukas beschadigd was, zodat zich hier een ernstig schadegeval heeft voorgedaan, waarvan de oorzaak door de fabriek wordt opgezocht. Praatjes deden opnieuw de ronde dat de Z.186 voor de opsleping naar Oostende een miljoen gevraagd had. De waarheid is dat beide schippers mekaar goed verstaan en helpen wat dan ook aan normale tarieven is geschied.

De Z.37 van reder Vanhee Edgard liep ter visserij door het slaan op een onder water zittind voorwerp, schroefschade op.

De O.805 van André Bogaert moest door de Staatssleepboot «Tijger» met kuiltouw in het schroef naar de haven van Oostende opgesleept worden.

— Tengevolge van het vastslaan aan een onder water zittend voorwerp, is van de Z.176 «Romeo» de bakboord voorgalg aan de bovenkant gebroken. De klok van de galg is verdwenen evenals de klok van de bak, alsook de veiligheid van de lier. Daarbij ging de visboel teloor en 50 vadem staaldraad. Nadien kon nog het stuurboordnet opgehaald worden.

— Tijdens het in span vissen tussen de O.135 en de O.275, geraakte tijdens het vieren van de korre, het korretouw klem op de trommel van de O.135. De O.135 veroorzaakte daardoor schade aan de O.275 aan de bakboord achtergalg en ter hoogte van de verschansing van het achterschip welke op 3 m lengte ingedrukt werd.

— De Z.427 moest door de Z.575 naar de haven van Zeebrugge opgesleept worden wegens korre in de schroef.

# Nu het nieuw mosselseizoen aanvangt

Volgens de legende zijn de mosselen slechts goed vanaf de maanden met een R. Dat is het wat men ons destijds kon wijsmaken, maar die door de werkelijkheid voorbijgestreefd is. Inderdaad wie graag mosselen eet, wie het bedrijf kent of het dikwijls heeft bezocht, zowel in Holland als in Frankrijk, weet dat het mosselseizoen in feite althans bij ons rond 15 juli aanvangt en dat de beste mosselen over het algemeen deze zijn welke man vanaf dan tot einde december kan gereed maken.

Sedert jaren waren we bevriend met de firma Jan Prins die einde januari in den ouderdom van 69 jaar overleden is. We hebben het toen gehad en ook reeds voorheen over het zakelijk leven van een Yersekenaar die met het Hollandse mosselbedrijf vergroeid was en tot de beste van de Hollandse mosselen oesterkwekers behoorde.

Want wat men er ook over schrijve of zegge, de Hollandse Zeeuwse mosselen zijn en blijven kwalitatief de beste van Europa.

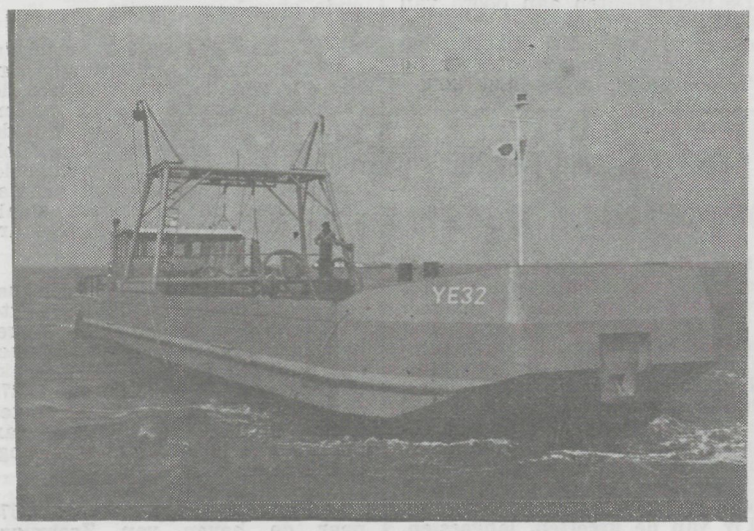
Het is ons allen bekend hoe sedert jaren in Holland een strijd gevoerd wordt voor het al of niet afsluiten van de Oosterschelde en dat thans in de haven van Yerseke, de voornaamste Hollandse haven voor de afzet van oesters en mosselen, een volledige modernisering van de haven en bedrijven plaats heeft.

De afzet van Zeeuwse mosselen de werken aan de Oosterschelde, het opvoeren van de kwaliteit eisten ook moderner instellingen, wou men de banier hoog houden en de mosselcultuur niet zien verkwijnen.

En dat is het wat nu dank zij nieuwe methodes de Hollandse mosselen kwalitatief nog zal verbeteren. Vorige week vrijdag hadden we de gelegenheid de aan gang zijnde werken aan de haven te bezichtigen alsook de nieuwe instellingen van mossel- en oesterkwekers die men er ook aan het opbouwen is.

Onder deze bezochten we de ultra-moderne nieuwe instellingen van de firma Jan Prins, die spijtig genoeg persoonlijk zijn levensdroom die hier thans door zijn vrouw en twee knappe zonen tot werkelijkheid is gebracht en dit bedrijf, het bezoeken waard maakt. niet heeft kunnen meemaken.

Sedert meer dan vijftig jaar is het van grootvader op vader en thans op zoons overgegaan met dien verstande dat de omstandigheden hebben gewild, dat een fusie tot stand kwam, wou men finantieel en kwalitatief niet achteruit gaan.




**Het nieuwe container mosselschip**

Wat betreft de visserij van mosselen, het aanvoeren het schoonmaken en het verpakken, is er een volledige omwenteling tot stand gekomen en ging de firma Jan Prins «Zeeuwse Banier een fusie aan met de zeer gekende Jac. Dingemanse, ook een man die van aanpakken weet en wiens ervaring voor dit bedrijf van een niet te onderschatten belang is.

De belangen van deze fusie zijn een nog betere kwaliteit en service te bieden dan voorheen. Deze kwaliteitsverbetering komt mede tot stand door de ultra moderne wijze van het verwerken van de mosselen.

De mosselen worden in tegenstelling met vroeger niet meer gelost door middel van grijpers (wat veel kapotte mosselen teweeg bracht) maar direkt gevist in containers. Hiervoor is een speciaal mosselcontainerschip ontworpen en gebouwd. Dit schip kan 7 containers laden van 100 mosseltonnen. Bij middel van een verrijdbare mast kunnen deze containers op eenvoudige wijze volgevist worden. De containers met mosselen worden aan de wal met een portaalkraan gelost en op het terrein geplaatst om te verwateren. De diepgang van dit schip is slechts 50 cm. Door deze geringe diepgang is het mogelijk 2 x per tij te vissen en tevens kan dit schip ook gebruikt worden wanneer na 1985 het getij op de Oosterschelde gereduceerd wordt.

De verwatercontainers zijn naar eigen ontwerp zo gemaakt, dat het water door de mossellaag heen moet. Dit geeft een verbeterde ontzanding en houdbaarheid.

Nadat de mosselen in de container verwaterd zijn, worden ze met de portaalkraan op een van de 4 opgestelde kipinstallatie's geplaatst, waarna de mosselen gelost worden in de daarvoor bestemd voorraadbunkers, een en ander naar gelang van de kwaliteit. Vanuit deze voorraadbunkers komen de mosselen via onttrosser-, spoelmolen- ontbaardmachines en leesbanden in de daarvoor bestemde verpakkingen ,gereed om te verzenden.

In het afgelopen seizoen werden door beide bedrijven meer dan

(Zie vervolg hiernaast)

**Dhr. Ko Prins**

**Dhr. Ko DINGEMANSE**

**Dhr. John PRINS**

(Vervolg van vorige bladzijde)

150.000 mosseltonnen op de mosselveiling te Yerseke aangekocht welke allen bij tevreden afnemers terecht kwamen.

In het nieuwe bedrijf zullen ong. 45 personen tewerk gesteld worden.

## EEN CONTAINER

Het nieuwe schip zelf wordt geen mosselschuit meer genoemd maar een containerschip, waarvan we hierbij een zicht kunnen geven. Dit schip werd gebouwd door de werf Troost Staal en Service te Vlissingen, wordt voortgestuwd met twee Daf motoren van 125 PK en ene voor energie verwekking ook van 125 P.K.

Het schip kost in totaal met gans zijn installatie één miljoen gulden, is een enorme verbetering en kostensparend vaartuig zonder te spreken van de verhoging van de kwaliteit van het produkt dat voortaan zal verkocht worden, daar het kwetsen van de mosselen uit den boze zal zijn.

Zoals men weet is het produkt in drie kwaliteitssoorten ingedeeld en zal de prijs er voor betaald, ook daarmee rekening houden.

Wie werkelijk verlekkerd is op mosselen, kan er zich van nu af, aan te goed doen.

Met het oog hierop hebben we het nuttig geoordeeld enkele gewone recepten te laten volgen.

De gefusioneerde firma Jan Prins - Dingemanse, dienen we ondertussen in deze moeilijke economische en sociale tijden geluk te wensen voor de zeer vooruitstrevende wijze waarop ze het mosselbedrijf kwalitatief hebben aangepakt en wensen we hen behouden vaart en rijke opbrengsten.

## ENKELE MOSSELENRECEPTEN

Vóór elke bereiding worden de mosselen van de baardjes ontdaan en gespoeld tot het water zuiver blijft. Gapende mosselen worden verwijderd.

### CATALAANSE MOSSELEN

De schoongemaakte mosselen in een gesloten kookpan brengen waarin reeds gesneden uien, gesnipperde peterselie, en peper gedaan werd. Laten opkoken en dooreen schudden zodat de onderste mosselen die eerst openkomen de plaats ruimen voor de andere die nog gesloten zijn. De bovenste schelp verwijderen en de onderste met de mossel erin op een vuurvaste schotel schikken.

Saus : 50 fr. boter met 25 gr. bloem mengen; een rosse kleur laten krijgen. Het gezeefde kooknat erbijvoegen en roerend laten dikken. Een citroensap bijvoegen en eventueel nog wat bijkruiden. De saus over de mosselen gieten. Paneermeel en boternootjes. In de oven goudbruin laten bakken.

### MOSSELRIJST

De rijst met heel weinig olie in de kookpan op het vuur plaatsen. Voortdurend roeren met een houten spatel tot de rijst begint te kleuren. En dan ineens het gezeefde kooknat overgieten, (2 x zoveel nat als rijst!) en laat met een deksel op een klein vuur ong. 20 min gaarkomen. En de uitgedane mosselen (en facuatatief wat gepelde garnaal) bijvoegen. Kruiden roeren, opdienen.

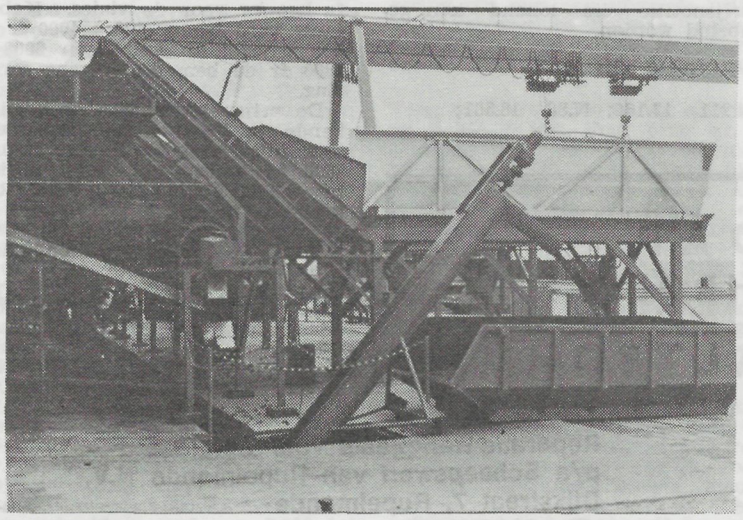
### GEBAKKEN MOSSELEN

De gekookte mosselen uit de schelpjes halen, op een handdoek laten uitlekken en droogdoppen. In de bloem wentelen. Een ei met wat melk slaan, en de mosselen in doppen en nadien door paneermeel wentelen. In hete olie bakken. Op een servet opdienen met citroen.

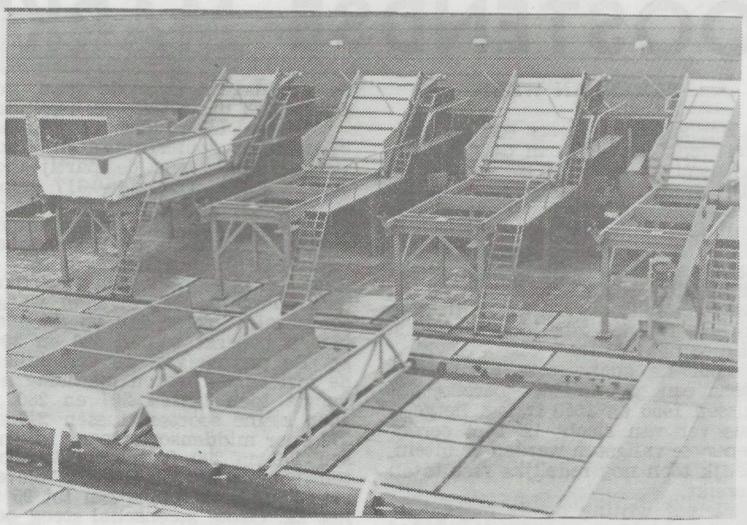
### MOSSELSALADE

In de kookpan en kruidenboeketje en uienringen doen, kruiden en 1/2 l. water bijvoegen. Twintig min. laten koken. De kookpan van het vuur nemen, als de kruidenbouillon wat afgekoeld is de mossellen erin gieten. Op een klein vuurtje (zonder koken) laten openen. Roeren indien nodig.

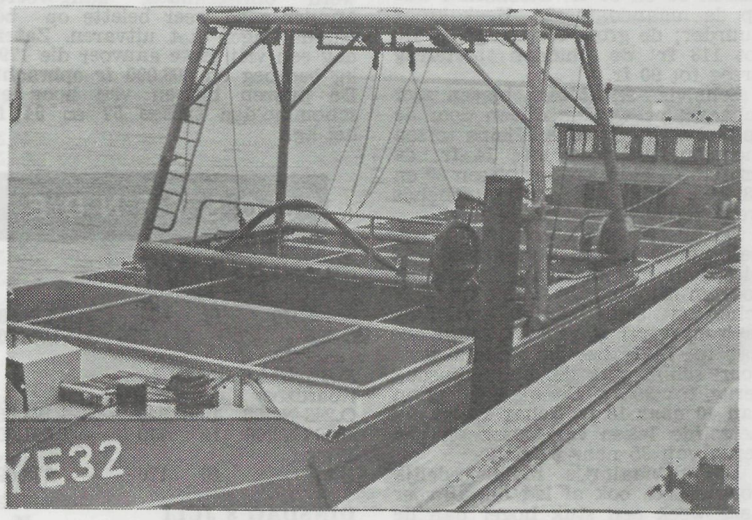
De mosselen uit de schelpjes halen, laten uitlekken en met een handdoek even droogbetten. In 'n slakom uitschudden. Erover gieten : mengsel van olie, azijn fijngesnipperde ui, zout, peper, dragonkruid en gesnipperde peterselie.



**Het overlaadstelsel van de mosselen uit het schip met container naar het bedrijf.**



**Het wassen en kuisen van de mosselen**




**De containers aan boord waarin de mosselen terecht komen. De containers worden op zee volgeladen en eens in de thuishaven aan wal gezet op het bedrijf zelf.**

**De nieuwe kaart der Vlaamse Banken**

VERKRIJGBAAR

op de drukkerij

« NIEUWSBLAD VAN DE KUST »

en

« HET VISSERIJBLAD »

H. Baelskaai 30, Oostende

Tel. (059) 32 11 13 - 49

(6246N – 8187V)

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

### VERLEDEN WEEK

Het is eens te meer een erg kalme week geworden in de Oostendse vismijn. Gelukkig kwamen er 'n vijftal spannen naar de thuishaven verkopen zodat er toch nog gul op de markt was. Weliswaar vooral kleine sorteringen, maar ook deze werden redelijk vlot verkocht en kregen tussen de 22 en 27 fr. De grote gulsortering kreeg dit keer tot 50 fr; de kabeljauw noteerde van 48 naar 60 fr.

Voor de spanvissers werd trouwens een gemiddelde bereikt dat tussen 1450 en 1650 fr lag, hetgeen dus ver van slecht is. Met eerder beperkte vangsten werden er uiteindelijk toch nog redelijke resultaten bereikt.

Weinig wijting op de markt. De kleine sortering varieerde tussen 16 en 21 fr; de grote kreeg tot 42 fr. Voor de weinige haai die er was liep de prijs op tot 40 fr het kg tussen 30 en 80 fr. Steenschol was op de maandagmarkt. Heek kreeg duurder; de grote sortering liep op tot 113 fr; de midden sortering kreeg tot 90 fr.

Schelvis en totten bleven zeer schaars; ze werden alleen door de spanvissers gebracht. Kleine totten moesten het doen met 14 fr; de grotere soorten kregen tussen 22 en 28 fr. Voor middenslag schelvis werd tot 45 fr het kg betaald.

De kustvisserij bracht het er redelijk goed van af. Vooral tong was hier duur met maandag de midden soorten zelfs tot 365 fr het kg. Voor schar en schol schommelden de prijzen nogal sterk. Waar maandag tot 54 fr het kg betaald werd voor schol, viel de prijs dinsdag terug tot 30 fr. De platjes zakten van 40 naar 18 fr. Schar kreeg van hetzelfde laken een broek en viel terug van 35 naar 8 fr.

De garnaalprijs hield redelijk goed stand, ook al lag de aanvoer deze week een stuk hoger dan de voorgaande. Er werd tussen 89 en 142 fr het kg betaald voor vangsten die tussen 31 en 200 kg bevatten. De verschillen tussen de vangsten blijven dus onwaarschijnlijk groot.

### DEZE WEEK

Met twee IJslanders en vijf spannen over de hele week kregen we allszins voldoende ronde vis op onze markt. De gullenaanvoer volstond zeker om de behoeften te dekken te meer dat de uitvoer naar Frankrijk op een laag pitje stond als gevolg van de Franse nationale feestdag. Hierdoor viel de prijs van de kleine sortering nogal sterk terug. Waar vrijdag nog tot 1150 fr voor de sortering 5 betaald werd was dat de volgende dagen nog maar rond de 800 fr. Ook de grotere sorteringen kregen trouwens dalende prijzen. De resultaten waren dan ook nogal uiteenlopend met het beste resultaat voor het vrijdag verkopende span, de O.206-O.229 die 808.040 fr besomden

Voor de IJslanders werden het behoorlijke zomerresultaten. Toch viel de prijs voor de partij rode zeebaars die door de 0.317 gelost werd nogal tegen. Die prijs zakte inderdaad naar het minimumpeil zodat de vangst van 1100 benen slechts 1.419 905 fr opbracht.

De tongvissers waren talrijker dan verwacht. De vangsten waren echter niet groter dan voorzien en bleven beperkt tussen 500 en 3000 kg. De prijzen van de verschillende sorteringen waren maandag het hoogst toen tussen 207 en 260 fr voor kleine soorten, tussen 247 en 272 voor middensorteringen en tussen 179 en 200 fr voor grote soorten betaald werd. Roggen bleven vrij duur met topprijzen tot 95 fr het kg. Grote steenschol steeg ook weer boven de 100 fr het kg uit en haalde tot 111 fr. Rode knorhaan was maandag een stuk duurder dan de volgende dagen. Garnaal werd onregelmatig aangevoerd. Minder goed weer belette op bepaalde dagen het uitvaren. Zaterdag een vrij grote aanvoer die 1795 kg bedroeg en 206.000 fr opbracht. De prijzen blijven vrij hoog en schommelden tussen 57 en 94 fr het kg.

## OOSTENDE

**VRIJDAG 4 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Noordzee | | | | |
| N.3-0.279 | 11 | 460 | — | 752.580 |
| O.306 - N.752 | 11 | 730 | - | 1077260 |

**MAANDAG 7 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Noordzee | | | | |
| O.243-N.706 | 12 | 840 | — | 1.198.550 |
| N.708-N.709 | 12 | 770 | — | 1.091.604 |
| West | | | | |
| N.41 | 10 | 170 | — | 278.090 |

**DINSDAG 8 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Noordzee | | | | fr. |
| O.309 - N.719 | 9 | 625 | - | 1.053.948 |

**WOENSDAG 9 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Noordzee | | | | |
| O.26-O 285 | 13 | 510 | — | 886.820 |
| Kanaal | | | Tong | |
| O.705 | 17 | 130 | 1990 | 688.285 |

VRIJDAG 11 JULI 1980

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| NOORDZEE | | | | |
| O.206-229 | 10 | —— | 595 | 808.004 |
| KANAAL | | | | |
| Z.34 | 21 | 70 | 940 | 379.108 |

MAANDAG 14 JULI 1980

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| IJSLAND | | | | |
| 0.317 | 17 | 1100 | —- | 1.419.905 |
| O.202 | 18 | 800 | —— | 1.137.915 |
| NOORDZEE | | | | |
| Z.62-Z.209 | 10 | 550 | —— | 793.106 |
| WEST | | | | |
| Z.483 | 15 | 60 | 3000 | 1.038.305 |
| N.40 | 8 | 200 | —- | 459.760 |

DINSDAG 15 JULI 1980

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| NOORDZEE | | | | |
| O.232-O.274 | 9 | 720 | —— | 843.686 |
| WEST | | | | |
| 0.83 | 14 | 150 | 1900 | 695.819 |
| Z.564 | 7 | 20 | 750 | 199.692 |

WOENSDAG 16 JULI 1980

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| NOORDZEE | | | | |
| O.141-O.369 | 12 | 600 | —— | 690.122 |
| O.135-O.275 | 9 | 750 | —— | 811.922 |
| KANAAL | | | | |
| Z.180 | 17 | 120 | 1800 | 443.189 |
| WEST | | | | |
| Z.583 | 11 | 80 | 1600 | 413.205 |

## NIEUWPOORT

**DONDERDAG 3 JULI**

Z.512 201.835 — Slechts één bokkenvisser loste zijn vangst op de donderdagmarkt. Met de aanvoer van ong. 500 kg tong en 40 bennen vis lukte de Z.512 erin de fraaie besomming van 201.835 fr op zijn aktief te boeken. De genoteerde prijzen stemden praktisch overeen met deze die op de woensdagmarkt werden geboekt. Tong nr. één kreeg 190 fr het kg en tong twee 216 fr per kg. Voor tong drie of bloktong betaalde men 258 fr het kg en voor tong vier of fruittong 250 à 254 fr het kg. Tong vijf werd opgekocht aan 250 fr het kg en voor kleine tong betaalde men zelfs 228 fr het kg.

Grote tarbot haalde de prijs van 200 tot 218 fr het kg. Middenslag tarbot 160 à 200 fr het kg; griet 140 - 170 fr het kg en startvis 230 fr per kg.

Grote pladijs kende een afzetgebied tegen de prijs van 40 à 50 fr; middenslag pladijs of drieling tegen de prijs van 40 à 55 fr per kg en visjes tegen 30 à 40 fr het kg. Kabeljauw werd verkocht tegen de prijs van 55 tot 60 fr per kg en gul tegen 35 à 50 fr per kg. Grote wijting werd geveild aan 2500 fr de ben en kleine wijting aan 1500 fr de ben. Rog kende een afzetgebied tegen de prijs van 80 fr het kg en zeehond tegen 45 fr het kg.

Een matig marktverloop met 'n prijsnotitie die lonend kan genoemd worden.

**VRIJDAG 4 JULI**

N.211 17.166; N.88 18.501; N.349 22.384 — Wegens het aanhoudend onguur weer van de voorbije week boden slechts drie kustvaartuigen hun vangst op de vrijdagmarkt aan. De geringe aanvoer en de verlofperiode drukten hun stempel op de prijsnotering. Tong kende een heel gevoelige stijging op prijsgebied en werd als volgt genoteerd : tong nr. één boekte men aan 202 tot 208 fr het kg; tong twee aan 240 tot 250 fr het kg. Voor de bloktong of tong nr. drie betaalde men 280 à 290 fr het kg en voor tong nr. vier 270 à 286 fr. het kg. Tong nr. vijf noteerde men aan 260 tot 270 fr het kg en kleine tong aan 240 tot 248 fr het kg.

De prijs die voor pladijs betaald werd, is eveneens gekenmerkt door een fikse prijsstijging en werd als volgt verkocht : grote pladijs kreeg 50 fr het kg, middenslag of drieling 45 fr het kg en de visjes 30 tot 40 fr. het kg. Zelfs zandschar kende 'n afzetgebied tegen de prijs van 30 à 45 fr.

Een marktverloop met een té geringe aanvoer om in de handelsbehoeften te voorzien.

**MAANDAG 7 JULI**

N.597 188.873; N.788 14.359
N.211 14.317; N.88 11.335;

N.349 10.560. — Stormweerprijzen als notering op de maandagmarkt. Een geringe aanvoer viel te noteren, dit onder invloed van het aangekondigde slechte weer van de voorbije week. Slechts één vaartuig van de West en vier kustvaartuigen boden hun vangst aan. De prijs voor tong genoteerd had reeds een seizoentint, zodat volgende waarden geboekt werden : tong één kreeg 238 fr het kg en tong twee 270 fr. Bloktong of tong nr. drie haalde 324 fr het kg en tong nr. vier of fruittong 329 fr het kg. Voor tong vijf betaalde men 310 fr en voor kleine tong 265 fr het kg.

Voor wat variatie betreft kon de prijsnotering langs de hoge kant genoemd worden. Grote tarbot boekte men aan 210 tot 240 fr; middenslag tarbot aan 170 tot 190 fr het kg. Griet kocht men op aan 160 fr het kg, tongschar aan 130 fr het kg; staartvis aan 228 fr het kg. Voor rode soldaten betaalde men tot 100 fr het kg.

De prijsnotering der pladijs luidde als volgt : 50 fr het kg voor de grote en middenslag pladijs en 45 fr het kg voor de visjes. Kabeljauw werd tegen 3500 à 4000 fr de ben geveild en gul tegen 2000 à 2800 fr de ben, dit volgens sortering.

De prijsnotering van de wijting kende een lichte daling. Grote wijting werd verkocht tegen 2250 à 2500 fr de ben en kleine wijting tegen 1250 à 1500 fr de ben. Rog kreeg de algemene waarde van 80

(Vervolg hier naast)

VORDAP
SCHEEPSSCHROEVEN
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL N.V.

Fabriek
Oude Stationsweg 15
Zaltbommel Holland
☎ 00-31-4180-2654

Vert. voor België
J. Theunissen
Terneuzen Holland
☎ 00-31-1150-94117

Reparatie-werkplaats voor België
p/a Scheepswerf van Rupelmonde N.V.
Dijkstraat 7, Rupelmonde
☎ 031-742051

(5723V)

fr het kg toegewezen en doornhaai werd aan de koper gebracht tegen 2200 fr de ben.

Een marktverloop met matige prijzen voor Westvis en hoge prijzen voor variatie. Samen 5068 kg vis voor een totale waarde van 239.894 fr.

**WOENSDAG 9 JULI**

N.470 155.634; N.346 105.090;
N.720 107.838; Z.512 204.736

Drie vaartuigen van de West en één bokkenvisser losten hun vangst op de woensdagmarkt. Er was een ruime aanvoer van variatie en diverse vissoorten zodat iedere handelaar moeiteloos zijn gading kon vinden. Voor tong één betaalde men 216 fr het kg en voor tong twee 268 à 278 fr het kg. De bloktong of tong nr. 3 kreeg 296 tot 300 fr het kg en tong nr. 4 of fruittong 276 à 296 fr het kg. Kleine tong noteerde men aan 228 tot 234 fr het kg en tong nr. 5 aan 256 tot 264 fr het kg.

Grote tarbot werd verkocht aan 190 tot 226 fr het kg en middenslag tarbot aan 145 tot 185 fr. het kg. Griet haalde 150 fr het kg en staartvis 228 tot 238 fr het kg; voor tongschar 140 fr het kg en zonnevis 228 fr het kg.

Kabeljauw werd geveild tegen 3500 à 4250 fr de ben en gul aan 1800 tot 2750 fr de ben. Grote wijting kende een afzetgebied tegen 850 tot 1000 fr de ben. De weinig aangevoerde rog werd tegen lonende prijzen aan de koper gebracht Moerrog werd aangekocht tegen 90 fr. het kg. en de scherpstaarten tegen 85 fr het kg. Doornkaai werd tegen de prijs van 2500 fr de ben opgekocht.

Een goed marktverloop met stabiele prijzen gedurende gans de verkoop. Samen 11.148 kg vis voor de brutowaarde van 538.836 fr.

Door de N.720 «André en Jeannine» van reder Vercoutter André werd een maanvis gevangen. Het dier had een diameter van 60 cm en woog 6 kg. Dit exemplaar werd aangekocht door dhr. Freddy Wittewrongel, eigenaar van de viswinkel «Mare Westrum» te Koksijde en wordt thans als een toeristische attraktie bestemd.

**VRIJDAG 11 JULI 1980**

N.579 201.568 N.45 244.840
N.551 159.770

Twee bokkenvissers losten samen ± 1.400 kg. tong en 15 bennen vis op de vrijdagmarkt samen besomden ze 361.338 fr. Tevens loste de N.45 van de West ± 120 bennen vis en besomde 244.840 fr. De marktinteresse der handelaars kon goed genoemd worden gezien gedurende het verloop der voorbije week in alle havens weinig aanvoer genoteerd werd. Voor tong nr. 1 boekte men 226 fr./kg. en voor tong nr. 2 264 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 kreeg 290 fr./kg. en tong 4 of fruittong 296 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 266 fr./kg. en voor kleine tong 228 fr./kg Grote tarbot werd opgekocht aan 190 tot 240 fr./kg., middenslag tarbot aan 160 tot 190 fr./kg., griet aan 150 fr./kg. en staartvis aan 200 tot 204 fr./kg. Pladijs kende tegen volgende prijzen een afzetgebied : 35 à 45 fr./kg. voor grote pladijs 40 à 50 fr./kg. voor middenslagpladijs en 20 à 30 fr./kg. voor visjes. Kabeljauw werd aan 3.000 tot 3.500 fr de ben geboekt en gul aan 2.000 tot 2.800 fr. de ben. Rog die in geringe mate aangevoerd werd, kreeg de prijs van ± 85 fr./kg. als notering, dit voor elke soort.

Een partij doorn -of speurhaai werd tegen de uitzonderlijke prijs van 2.500 à 2.600 fr. de ben aan de koper gebracht. Voor zeehond betaalde men tot 2.300 fr. de ben en zelfs de zandhaai werd aan 1.400 fr. de ben genoteerd. Een goede vrijdgmarkt met lonende prijzen .Samen 8.867 kg vis voor een boekwaarde van 606.178 fr.

**MAANDAG 14 JULI 1980**

N.723 198.684 N.736 270.117
N.788 14.277 N.349 19.740
N.88 29.988

Op de maandagmarkt losten twee vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen hun vangst.

Tong nr. 1 kreeg 222 fr./kg. als verkoopwaarde en tong nr. 2 271 fr./kg. Voor de bloktong of tong nr. 3 betaalde men 280 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 278 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 265 fr./kg. opgekocht en kleine tong tegen 258/fr.kg. Grote tarbot kreeg 234 fr./kg., middenslag tarbot 190 tot 210 fr./kg.. griet 160 fr./kg. en tongschar 120 fr./kg Voor wat de pladijs betreft, werden volgende waarden genoteerd : grote pladijs werd geboekt aan 35 tot 45 fr./kg., middenslag pladijs of drieling aan 30 tot 40 fr./kg. en kleine platjes aan 20 tot 30 fr./kg. Kabeljauw werd tegen de prijs van 3.000 à 3.500 fr. de ben genoteerd en gul aan 1.750 tot 2.600 fr. de ben. De prijs voor wijting betaald kende een fikse daling in vergelijking met de marktwaarde der voorbije week. Zo kreeg grote wijting 2.000 à 2.500 fr. de ben en kleine wijting 700 à 800 fr. de ben. Een partij rog werd tegen lonende prijzen aan de man gebracht. Voor moerrog boekte men 4.200 fr. de ben voor tilten 4.000 fr. de ben en zelfs de scherpstaarten werden tegen 3.000 à 3.250 fr. de ben geveild.

Een goed marktverloop met stabiele prijzen gedurende gans de veiling.

**WOENSDAG 16 JULI 1980**

N.720 138.381 N.349 19.001

Weinig aanvoer op de woensdagmarkt en hetzelfde scenario als gans de voorbije week, waar een gering aantal vaartuigen hun vangst losten. Met het oog op het toeristisch weekend waren de genoteerde prijzen ook op hun best getint. Echter was de aanvoer te gering om van een normale prijsnotitie gewag te kunnen maken. Tong nr. 1 werd aa 235 fr./kg. geboekt ,tong nr. 2 aan 280 fr./kg.

Tong nr. 3 kreeg 290 fr./kg. en tong nr. 4 304 fr./kg. Voor tong nr. 5 betaalde men 282 fr./kg. en voor kleine tong 265 fr./kg. Grote tarbot werd aan 230 tot 260 fr./kg. geboekt, staartvis 228 fr./kg. en tongschar 136 fr./kg. Pladijs kreeg volgende notering toegewezen : 40 à 50 fr./kg. voor grote pladijs, 36 à 45 fr./kg. voor middenslag of drieling pladijs en 25 à 35 fr./kg. voor platjes. Kabeljauw werd geveild tegen 4.600 à 5.100 fr. de ben en gul aan 2.900 à 3.000 fr. de ben.

Grote wijting werd aan 70 fr./kg. geboekt en kleine wijting aan 60 fr./kg. De weinig aangevoerde rog kreeg 90 fr./kg. als roepprijs. Voor de garnaalvisserij vielen mooie vangsten te noteren, zodat de beoefening van deze visserij hoopgevend en lonend genoemd mag worden. De N.22 lukte de mooie reis van 30.592 fr .en kreeg 128 tot 139 fr./kg.

## ZEEBRUGGE

**DONDERDAG 3 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| K | | | | |
| Z.507 | 5 | 100 | 10 | 70.600 |
| Z.584 | 12 | 150 | 200 | 404.489 |
| Z.424 | 11 | 800 | 70 | 483.530 |
| | | | | 958.619 |

**VRIJDAG 4 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.600 | 10 | | 80 | 206.445 |
| Z.128 | 10 | | 140 | 476.037 |
| | | | | 682.482 |

**MAANDAG 7 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| W | | | | |
| Z.465 | 12 | 800 | 50 | 282.520 |
| Z.576 | 14 | 1400 | 60 | 529.510 |
| Z.574 | 14 | 500 | 90 | 286.840 |
| KN | | | | |
| Z.405 | 14 | 650 | 140 | 614.670 |
| KRP | | | | |
| Z.38 | 10 | | 180 | 473.725 |
| SCH. GR. | | | | |
| Z.3169 | 14 | | 160 | 244.250 |
| Z.537 | | | | 12.970 |
| | | | | 2.444.485 |

**DINSDAG 8 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| Z.484 | 10 | 700 | 50 | 268.220 |
| Z.198 | 15 | | 400 | 479.093 |
| Z.176 | 14 | 1000 | 80 | 311.610 |
| W | | | | |
| Z.431 | 10 | 400 | 30 | 230.300 |
| KRP | | | | |
| Z.569 | 12 | | 260 | 505.811 |
| Z.510 | 12 | | 240 | 564.190 |
| K | | | | |
| Z.568 | 11 | 600 | 75 | 320.885 |
| Z.578 | 8 | 400 | 30 | 141.510 |
| | | | | 2.821.619 |

**WOENSDAG 9 JULI**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| KRP | | | | |
| Z.402 | 10 | 150 | | 358.215 |
| KN | | | | |
| Z.19 | 16 | 200 | 1200 | 805.390 |
| N | | | | |
| Z.30 | 13 | 260 | 1000 | 651.896 |
| | | | | 1.815.501 |

**DONDERDAG 10 JULI 1980**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| N | | | | |
| Z.44 | 15 | —— | 410 | 481.822 |
| K | | | | |
| Z.12 | 4 | 350 | 15 | 131.520 |
| Z.55 | 5 | 500 | 25 | 157.690 |
| W | | | | |
| Z.560 | 8 | —— | 60 | 170.440 |
| KRP | | | | |
| Z.573 | 10 | —— | 165 | 406.297 |
| | | | | 1.347.769 |

**VRIJDAG 11 JULI 1980**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| K | | | | |
| Z.580 | 3 | 300 | 15 | 98.110 |
| N | | | | |
| Z.162 | 9 | —— | 300 | 355.090 |
| W | | | | |
| Z.570 | 5 | —— | 35 | 81.716 |
| KRP | | | | |
| Z.582 | 9 | —— | 100 | 317.550 |
| Z.181 | 9 | —— | 130 | 274.134 |
| N | | | | |
| Z.324 | 12 | 700 | 150 | 385.479 |
| | | | | 1.512.079 |

**MAANDAG 14 JULI 1980**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| W | | | | |
| Z.321 | 9 | 700 | 70 | 269.150 |
| Z.519 | 4 | 50 | 20 | 65.360 |
| KRP | | | | |
| Z.563 | 10 | —— | 75 | 279.680 |
| KN | | | | |
| Z.186 | 16 | 4000 | 200 | 1.417.582 |
| KRP | | | | |
| Z.542 | 5 | —— | 150 | 247.400 |
| | | | | 2.279.172 |

**DINSDAG 15 JULI 1980**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| W | | | | |
| Z.331 | 15 | 1800 | 140 | 761.700 |
| KRP | | | | |
| Z.559 | 20 | —— | 240 | 557.485 |
| Z.569 | 3 | —— | 30 | 173.355 |
| | | | | 1.492.540 |

**WOENSDAG 16 JULI 1980**

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| W | | | | |
| Z.200 | 15 | 1000 | 100 | 409.735 |
| KRP | | | | |
| Z.533 | 10 | —— | 100 | 318.435 |
| Z.307 | 11 | —— | 170 | 385.747 |
| | | | | 1.113.917 |

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 18 JULI 1980

NOORDZEE : O.118-O.134 (480 m)

DINSDAG 22 JULI 1980

IJSLAND : O.216 (1000 m. t.t.z. 800 bonen, 200 varia) — O.318 (1200 m. t.t.z. 800 bonen, 200 schelvis, 180 kools, 20 varia).
WEST : Z.502
NOORDZEE : N.708-N.709 — O.26-O.285

WOENSDAG 23 JULI 1980

KANAAL : Z.72
WEST : N.45

## UURTABEL DER OVERVAARTEN

**voor de week van 20 tot 26 juli**

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

— Dagelijks te 03u.15, te 06u.05, te 07u.35, te 10u.05. te 14u.40 en te 19u.35.
— Op 26 juli bijkomende afvaarten te 10u.45 en te 16u.30.

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

— Dagelijks te 08u00, te 11u00. te 14u00, te 17u00 en te 20u.00.
— Op 21, 22, 2, 24 en 25 juli bijkomende afvaarten te 02u00 en te 23u.00,
— Op 20 juli bijkomende afvaart te 23u.00.
— Op 26 juli bijkomende afvaart te 02u.00.

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :**

— Dagelijks te 01u.45 en te 06u00

**Afvaarten uit Dover Western Docks**
— Dagelijks te 00u05, te 10u.10, te te 11u.40, te 15u.45 en te 18u.45
— Op 26.07.1980 bijkomende afvaarten om 10u.10 en te 15u15.

**Afvaarten uit Dover Eastern Docks :**

— Dagelijks te 09u.00, te 12u.00. te 18u.00, te 21u.00 en te 23u59
— Op 21, 22, 23, 24, 25 en 26 juli 1980 bijkomende afvaarten te 03u00 en te 06u.00.

**Afvaarten uit Folkestone :**

— Dagelijks te 19u.00 en te 23u.30

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

| | 1 4-7-1980 |
|---|---|
| Schelvis grote | 34.— 39.60 |
| Schelvis midden | 32.— |
| Schelvis klein | 18.60- 27.60 |
| Kabeljauw | 44.— 47.60 |
| Gul | 37.60 |
| Schaat | 73.50- 82.60 |
| Zeebaars | 20.80- 39.60 |
| Leng | 38.70- 52.30 |
| Schartong | 21.90- 25.40 |
| Heilbot | 152.—183.— |
| Koolvis | 17.60- 25.80 |
| Zeewolf | 33.80- 54.— |
| Hondstong | |
| Staart | |
| Wijting | |

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### Oostende

| | 14-7-1980 | 15-7-1980 | 16-7-1980 |
|---|---|---|---|
| Lappen | 179-180 | 140-142 | 130-144 |
| Grote | 183-200 | 149-160 | 142-152 |
| ¾ | 247-259 | 195-240 | 192-202 |
| Blok | 264-272 | 218-254 | 211-229 |
| Voor-kleine | 230-260 | 217-245 | 202-232 |
| Kleine | 207-219 | 202-208 | 191-207 |
| slips | ..... | ..... | ..... |

### Zeebrugge

| | 14-7-1980 | 15-7-1980 | 16-7-1980 |
|---|---|---|---|
| Grote | 161-226 | 148-166 | 148-153 |
| Blok | 182-123 | 154-179 | 152-189 |
| Fruit | 215-254 | 208-221 | 224-239 |
| Schone kleine | 223-259 | 246-263 | 270-288 |
| Kleine | 220-224 | 235 | 232-233 |
| Tout petit | 212-222 | ..... | 219-224 |
| Slips | 198-208 | 222 | ..... |

### Nieuwpoort

| | 14-7-1980 | 15-7-1980 | 16-7-1980 |
|---|---|---|---|
| Tong I | 222 | ..... | 235 |
| Tong II | 279 | ..... | 280 |
| Tong III | 280 | ..... | 290 |
| Tong IV | 278 | ..... | 304 |
| Tong V | 265 | ..... | 282 |
| Kleine | 258 | ..... | 265 |

## PLADIJS

### Oostende

| | 14-7-1980 | 15-7-1980 | 16-7-1980 |
|---|---|---|---|
| Grote | 41,—51,— | 29,—38,— | 21,—40.— |
| Grote iek | 32,—44,— | 40,— | 27,— |
| Kleine iek | ..... | 40.— | 27,— |
| Derde slag | 46,— | ..... | 22,—35,— |
| Platjes | 28,— | 39,— | 18,— |

### Zeebrugge

| | 14-7-1980 | 15-7-1980 | 16-7-1980 |
|---|---|---|---|
| I | 32,—38,— | 34,—40,— | 40,—51,— |
| II | 38,—42,— | 40,—42,— | 47,—52,— |
| III | 26,—34,— | 32,—39,— | 32,—37,— |
| IV | 18,—24,— | 18,— | 18,—20,— |
| V | | | |

### Nieuwpoort

| | 14-7-1980 | 15-7-1980 | 16-7-1980 |
|---|---|---|---|
| Moeien | ..... | ..... | ..... |
| Grote pladijs | 15,—45,— | ..... | 40,—50,— |
| Platjes | 30,—40,— | ..... | 36,—45,— |
| Drielingen | 20,—30,— | ..... | 25,—35,— |

| Datum | Vangsten | Kgr. | Fr. | Min. | Max. | Gem. |
|---|---|---|---|---|---|---|

## GARNAALAANVOER TE OOSTENDE

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 11-7 | 13 | 1.795 | 206.786 | 94.— | 153.— | |
| 14-7 | 13 | 1.288 | 148.981 | 96.— | 142.— | |
| 16-7 | 10 | 844 | 103.668 | 97.— | 157.— | |

# KLEINE KOPERS IN DE MIJN TERUG GESCHAAD

Men schrijft ons :

Door de kleine kopers werd onlangs een voorstel bij de havenkommissie ingediende om bepaalde vis in kleine hoeveelheden te verkopen met de mogelijkheid er bij te nemen zoals dit altijd het geval is. Dit werd verworpen door een beslissing van dezelfde havenkommissie die het niet aangewezen vond het verkoopssysteem in de Oostendse afslag te veranderen.

Er is echter een ander verkoopsreglement of één, door gewoonte ingeburgerd en in voege zijnd reglement die het eveneens zeer moeilijk maakt voor de kleine en middenslagkoper. Dit is praktisch bij iedere verkoopbeurt het geval, namelijk wanneer een middenslag- of kleine koper de eerste roept met een, van koperzijde gezien, tamelijk gunstige prijs, dan komt een heel grote koper daar tussen en roept de afslagers en tegenschrijvers het op zijn naam te plaatsen en alle bennen er bij. De kleine koper aanvaardt dit doorgaans altijd, een paar uitzonderingen niet te na gesproken.

De grote kopers komen slechts tussen wanneer de prijs voor hen zeer voordelig uitkomt. We kunnen dus terzelfdertijd zeggen dat het de konkurrentie van zovelen brussk uitschakelt.

Mocht het nu al zijn dat de koper die het eerst aan de afslag was en een koop toegewezen wordt, op aandringen en-of verzoek vanandere kopers er zoveel bijneemt op eigen naam, kan dat dan zeker aanvaard worden. Maar dat een grote koper die bij het roepen de kat uit de boom kijkt en dan de roepbeurt op ZIJN EIGEN NAAM krijgt toegewezen en alles er bij neemt, is volgens ons toch maar het verkopersreglement ontkrachten en onaanvaardbaar. Dit komt inderdaad hierop neer dat de kleine koper voor de grote koper in de afslag roept of mijnt. Wij dachten dat hiervoor een volmacht van doen was. Dat aangestelden van een koper voor deze koper roepen, vinden we normaal. Dat een grote of een heel grote koper echter door de mond van tientallen, of zelfs van alle koper kan roepen, en hierdoor een soort marktmonopolium verwerft, waardoor vooral de kleinere en middenslagkopers geschaad worden, vinden we niet normaal en zelfs ongezond. We betwijfelen het trouwens erg of dit wel mag. We herhalen, wanneer de aan de beurt zijnde roeper aangezocht wordt door «Pier», «Jan» of «Pol» er voor hen te nemen maar dan op de eigen naam van de roeper, is dit zo te zien zijn eigen zaak. De roeper kan inderdaad aan de hand van de mogelijkheden van doorverkoop of zelfs zonder winstname, op eigen naam zoveel «kopen» bij nemen als mogelijk, *ook als hij daartoe op het laatste* ogenblik om verzocht wordt door medekopers.

Waar is de Rederscentrale om dit te beletten ?

NOTA DER REDACTIE :

Zo is de inhoud van dit schrijven waar is, dan is dit onrechtvaardig.

De stad heeft ongelijk te aanvaarden dat de ene koper mag roepen voor de ander.

Anders is het gesteld wanneer een ondergeschikte volmacht heeft om voor zijn werkgever te kopen, of wanneer iemand op eigen naam bijneemt voor een ander.

# GROOT-BRITTANNIE DOOR EUROPEES HOF VEROORDEELD

Groot-Brittannie werd door het Europees Hof met zetel te Luxemburg veroordeeld wegens het treffen van eenzijdige maatregelen in zijn wateren waar het in drie bepaalde gebieden een reglementering in 1977 en ook in 1979 had opgelegd die discriminerend was voor de visserij van de andere lidstaten. Het ging om een verbod op de haring en de Noorse kabeljauwachtigen met doel deze voor de eigen visserijvloot veilig te stellen en deze dan op een gepast ogenblik op andere plaatsen vooral voor de eigen visserij open te stellen. Het Hof kreeg hierin vooral steun van Denemarken, Nederland, Ierland en Frankrijk waarvan de visserij de voornaamste slachtoffers waren.

Wanneer men een nationale maatregel wenst te nemen om bepaalde visstanden te beschermen in de eigen wateren, is dit wel toegelaten mits deze maatregel niet ingegeven werd om de eigen visserij onmiddellijk of later te bevoordelligen, dat deze maatregel niet discriminerend is ten opzichte van de vissers uit andere lidstaten, dat hiertoe de Commissie te Brussel geraadpleegd wordt en dat de maatregel niet strijdig is met de reglementering van het Verdrag van Rome en de Overeenkomst van Den Haag. Groot-Brittannie had bij het uitvaardigen van de betrokken reglementen, onder meer verzuimd de Commissie te Brussel te raadplegen.

Eén en ander zal voor de "Negen" en vooral Groot-Brittannië nu toch een aansporing des te meer betekenen om spoedig tot een gemeenschappelijk visserijbeleid onder de "Negen" te komen.

Bedroefd, maar ook dankbaar voor alles wat hij voor ons heeft gedaan, is na een werkzaam leven plotseling van ons heengegaan, mijn innig geliefde man en onze zeer zorgzame vader en opa

## LAURUS PADMOS

op de leeeftijd van 69 jaar

Bruinisse : M. L. PADMOS-HENDRIKSE
Stellendam : I. H. M. BAL-PADMOS
J. C. BAL
Bruinisse : P. PADMOS
J. PADMOS-MOUWEN
Yerseke : C. J. STOEL-PADMOS
L. STOEL
Stellendam : J. PADMOS
R. PADMOS-PRAET
Bruinisse : J. C. BOLIER-PADMOS
G. BOLIER
en kleinkinderen

4311 CE Bruinisse (Holland), 9 juli 1980
Burg. Hagelaan 1
De begrafenis heeft inmiddels plaatsgevonden.

(8532V)

# FIRMIN VANDENBERGHE IS NIET MEER

Zondag jl. is de heer Firmin Vandenberghe in het H. Serruysziekenhuis te Oostende, na een pijnlijke ziekte op 79-jarige leeftijd overleden.

Firmin was een bekend figuur in visserijmiddens en op de Vuurtorenwijk.

Geboren op de eeuwwisseling verloor hij al zeer vroeg beide ouders. Het Kon. werk Ibis ontfermde zich dan over hem zoals over zoveel wezen, tot hij als dertienjarige knaap voor de eerste maal aanmonsterde op de O.76 onder shipper Bruneel. Samen met het personeel van de IBIS verbleef hij binst de oorlog te Milfordhaven. In de laatste oorlogsjaren van de eerste wereldoorlog nam hij dienst op de «Marie-Louise». Dit was een bewapend visserijschip in dienst van de Britse «Royal Navy», die de verdediging van de onbewapende vaartuigen onder Belgische vlag als opdraht had. Voor zijn verdienstelijk gedrag tijdens die periode, ontving hij bij Kon. Besluit van 20 juli 1920 het oorlogsteken voor de Zeevaart. In 1919 trad hij in dienst als scheepsjongen bij de rederij «Pêcheries à Vapeur» te Oostende.

Hij verwierf onder de bekende schippers Beuren, Wittrock, Pauwels en Labbeke de nodige ervaring en behaalde dan ook het schippersdiploma in 1925. Op 27-jarige leeftijd voerde hij voor de eerste maal de O.83 van de rederij P.V. Hij bracht het aldus van scheepsjongen bij de P.V. tot Kapitein-schipper. Hij liet in 1930 'n eigen diepzeetreiler bouwen de O.310 «De Zeemeeuw». Tot 1940 beviste hij alle visgronden van IJsland tot Spanje. Bij het eerste oorlogsgeweld vertrok hij naar Engeland, waar zijn vaartuig werd opgeeist door de Royal Navy. Hijzelf nam dienst bij de «Merchant Navy» in Milford Haven. Gedurende 5 jaar was hij schipper op het bevoorradingsvaartuig «Golden Dawn». Na de oorlog kocht hij de O.205 «Montreal». Tijdens de crisis in de Belgische visserij van het jaar 1949 week hij uit met de O.205 «Montreal» naar Argentinië, waar hij vier jaar verbleef en terugkeerde toen zijn vaartuig verloren ging in de Golf van St Matheas. De bemanning 14 man sterk en Kapt. Firmin Vandenberghe werden hierbij gered. Terug in Oostende in 1954 werd hij, samen met zijn echtgenote Rachel Hindryckx, uitbater van de welbekende herberg «Café Opex». Wij herinneren ons nog steeds de levendige diskussies die daar plaatsgrepen over de visserij en zijn rechtsvaardigheidsgevoel. Vanaf 1964 genoot hij van een welverdiende rust maar bleef nog lid van allerhande verenigingen. Na een plechtige uitvaart in de St Antoniuskerk op woensdag 16 juli werd zijn stoffelijk overschot verast te Ukkel. Ons blad biedt aan de familie zijn innig rouwbeklag aan in het groot leed dat hen treft.

# IN MEMORIAM

# De heer Laurus Padmos

**Op 69-jarige leeftijd, overleed in het ziekenhuis te Zierikzee waar hij de laatste maanden werd verpleegd, de heer Laurus Padmos, uit Bruinisse.**

**Met hem is een van de grondleggers van de moderne scheepsbouw van de kottervisserijsector in Nederland heengegaan.**

**Bremerhaven, Hamburg, Oostende, Duinkerke, Boulogne. St. Brieuc en zuidelijker. In een gesprek met Lou Padmos, passeerden de belangrijkste Westeuropese vissershaven ongemerkt de revue. Komische anecdotes uit het verleden wisselden de gang van zaken van alle dag af. Lou Padmos kende elk vissersplaatsje langs onze Belgische en Nederlandse kusten en, zo willen de geruchten, de visserlui op hun beurt tot diep in Frankrijk kenden Lou Padmos als de hunnen.**

**Padmos kwam in 1929 uit Yerseke naar Bruinisse waar hij op bescheiden schaal, een machine-reparatiewerkplaats voor scheepsmotoren begon, onder de naam "Van der werke en Padmos", met welke eerstgenoemde hij was geassocieerd. De nieuwe firma had de wind mee. De mosselvaartuigen waren in de jaren 1920 — 1930 van motoren voorzien en er was reparatiewerk in overvloed. Ook nieuwe motoren begon men al vroeg in te bouwen. Toen de heer Van der werke na enkele jaren terugtrad, zette Laurus Padmos de zaak alleen voort en hij wist deze ondanks de crisisjaren uitstekend uit te bouwen.**

**Na de oorlog werd de zaak voortgezet in een geheel andere situatie, want de Bruinisser bevolking was in 1944 geevacueerd en in 1945 was de gemeente voor 60 procent verwoest, terwijl veel vaartuigen door de Duitsers waren weggehaald. Dat betekende de bouw van nieuwe vaartuigen met sterkere motoren.**

**De grote opleving kwam echter in de zestiger jaren toen de garnaalkotters van Stellendam, Ouddorp en Goedereede werden overgeschakeld op de platvis in de Noordzee. Dat bracht grote kotters en grote motoren mee. De firma Padmos opende toen ook een fabriek op de haven van Stillendam. Het personeelsbestand groeide mee en bedraagt nu circa 45 personen.**

**Ook in Frankrijk wist Padmos een relatiekring op te bouwen. Veel vissersschepen vissen daar met Padmos-lieren. Al stond Lou Padmos de laatste jaren niet zelf meer aan het roer van het bedrijf, spande hij zich toch nog dagelijks in voor de onderneming.**

**Zijn heengaan laat een grote leemte achter voor zijn familie, waar onze deelneming in de eerste instantie naar uitgaat. maar ook voor zijn vele vrienden en kennissen.**

**Binnenkort zou Padmos B.V. vijftig jaar bestaan. Grondlegger Laurus Padmos was het niet meer vergund dit feestelijk moment mee te maken.**

**De begrafenis had deze week maandag te Bruinisse onder een grote toeloop van volk van binnen- en buitenland plaats.**

**Moge hij rusten in vrede.**

**Het Visserijblad biedt aan zijn familie zijn innige deelneming aan in de zware rouw welke hen komt te treffen.**

# Weetjes...

Op E.E.G.-vlak zijn besprekingen aan de gang om te bereiken dat in alle E.E.G.-havens de nodige installaties voorzien worden om de afval van chemische produkten te ontvangen om aldus zeebezoedeling te keer te gaan. Zodra deze aangelegenheid is geregeld zal België het Verdrag van 1973 ter bestrijding van de zeevervuiling bekrachtigen. Nu is 't niet mogelijk dit te doen omdat de Belgische havens nog niet over de opvanginstallaties beschikken voorzien door dit verdrag. Ook zullen eerlang de Belgische schepen aan de konstruktievoorwaarden van het verdrag moeten voldoen, waardoor de opvang vergemakkelijkt wordt en schepen niet meer heimelijk de zee zullen moeten vervuilen.

x x x

Het verkeer in de haven van Rotterdam is in 1979 gestegen tot 293 miljoen ton tegenover 263,5 miljoen ton in 1978, hetzij bijna 30 miljoen ton meer op één enkel jaar !

x x x

De vrachtschepen die onder het goedkope paviljoen van Liberia varen, stellen samen 86 duizend officieren en matrozen te werk, hetzij 25 duizend officieren en 61 duizend matrozen. De meerderheid van deze officieren hebben de nationaliteit van Formosa, namelijk meer dan één derde. Hierna komt Griekenland met 14%, 9% komt uit de Phillipijnen, 9% uit Italie, 8% zijn Zuid-Koreanen, 6% zijn Britten en evenveel Spanjaarden. Het overschot (14%) verdeeld zich onder Noren, Yougoslaven, Duitsers, Indiers, Jappanners, Fransen, enz... Ook onder de matrozen komen de meesten uit Formoza.

x x x

We hebben nu reeds restaurantschepen, museumschepen, zie onder meer de Mercator, woonhuisschepen, enz... De spits wordt echter wederom in het, oh zo nuchtere Nedeland afgebeten, waar de wroede gemeentemandatarissen van Rotterdam aan een vereniging de toelating verleend hebben om... ten voorlopige titel (wat is nog voorlopig) twee vaartuigen als drijvend bordel te gaan uitbaten. Reden hiertoe is om het berucht landkwartier van Kattendrecht te ...ontlasten.

x x x

De permanente vertegenwoordiging van België bij de E.E.G. heeft aan de Commissie een voorontwerp van wet betreffende de instelling van een certifikaat van Noordzeeloods op de Noordzee en het kanaal, doen toekomen, benevens een ontwerp van Koninklijk Besluit tot oprichting van de Nautische Toezichtskommissie.

x x x

Het Franse Rekenhof en het Departement van Algemene Begroting hebben er op gewezen, dat er in Frankrijk te veel scholen zijn voor zeevaartopleiding. Zowel wat betreft het aantal scholen als hun verspreiding over het land heeft het Franse Rekenhof een bepaald aantal reserves geformuleerd. Men zou dat hier ook mogen doen voor onze visserijscholen, daar drie meer dan genoeg is.

x x x

Het proces tegen de «Amoco-Cadiz» die een olieramp voor de Bretoense kust veroorzaakte, zal plaats grijpen wat de verantwoordelijkheid betreft, einde 1980. Het proces der burgelijke partijen waartoe 74 Franse gemeenten behoren, zal in 1981 voorkomen. Wie in elk geval wint, is het Amerikaans advokatenbureel uit Chicago, waar de zaak haar beslag krijgt. De gemeenten hebben samen een lening van 40 miljoen B.fr. moeten aangaan om aan de eisen van het advokaten bureel te kunnen voldoen.

x x x

De autoriteiten van Koeweit, gelegen langs de Perzische Golf, hebben bekend gemaakt dat zij de petroleumtankers die hun ruimen in de Golf spoelen, zullen laten opbrengen. Inderdaad schijnt een toenemende vervuiling van de wateren van de Perzische Golf plaats te hebben. Ook verwijt Bahrein aan de zich uitbreidende petrochemische nijverheden langs de kusten van de Golf, oorzaak te zijn van veel pollutie.

x x x

Voorlopig en tot aan de definitieve Spaans-Marokaanse visserijovereenkomst, zullen de Spaanse vissers nog zeven maand in de Marokaanse wateren mogen gaan vissen. Een eerste overeenkomst getroffen voor 3 maand was teneinde op 30 maart, maar werd op 30 juni verlengd tot einde januari 1980, dag waarop de twee landen tot een definitieve overeenkomst moeten gekomen zijn. In dit verband wijzen we er op, dat sinds 1 april de Spanjaarden in feite de visserij hadden voortgezet in Marokaanse wateren zonder overeenkomst ter zake en dat nog in juni 18 Spaanse vaartuigen door de Marokanen werden opgebracht.

x x x

De Spaans-Baskische vissers uit de provincie Biskaye zullen binnen heel kort, een helikopter ter beschikking krijgen voor tussenkomst bij ongevallen op zee. De helikopter zal in de havenstad «Sondica» gestationneerd worden.

x x x

De Panhelleense (Griekse) Unie van zeelieden heeft een algemene staking van de zeelieden voor de ganse Griekse vloot aangezegd. Deze zal 48 uur in beslag nemen en moet plaats grijpen tussen 1 en 31 juli, in welke haven ook waar een Grieks vaartuig aanlegt. Reden hiertoe is, dat de Unie heeft aangetoond dat de Griekse matrozen en zeelieden 40 pct minder betaald worden dan hun Europese kollega's. De Panhelleense Unie wordt in deze aktie gesteund door de andre Europese syndikaten.

x x x

De staking en lock-out toegepast door de kopers in de afslag van de Franse vissershaven Granville heeft drie weken geduurd. De kopers hebben zich nu terug aangeboden terwijl de stadsautoriteiten en vertegenwoordigers van de Handelskamer van het gewest, samen met de vissers en kopers aan de ronde tafel gaan zitten om de verschillen uit te praten.

x x x

We kregen maandagmorgen 14 juli voor de eerste maal sinds lange tijd terug twee Ijslanders aan de afslag te Oostende, met nog al veel schelvis, grote totten en rode poon. Gemiddelde prijs per ben lag rond de 1400 fr. hetgeen zeker niet duur is.

x x x

Verleden week ging een treiler uit het Franse Sables-d'Olonnes verloren. De vijf man aan boord van de treiler, de «Nathasand» konden gered worden. Het was een houten vaartuig van 50 Brt die door een lek in de romp, als gevolg van een aanvaring met een wrak, verloren ging.

x x x

Door de heer Blaney, lid van het Europees parlement werd aan de Kommissie een vraag gesteld of zij zich bewust is van de invoer op grote schaal in de EEG uit Derde Landen van minderwaardige vis tegen dumpingprijzen, en dat dit het bestaan van de vissers uit de Gemeenschap bedreigt.

x x x

De verre-visserij in Frankrijk heeft terug een eenheid verloren met de verkoop van de «Jutland» aan een rederij van de Faroë. De «Jutland» wordt door de «Société Nouvelles des Pêches Lointaines» uit Bordeaux uitgebaat. Deze rederij had in 1978 nog 7 grote eenheden in de vaart met in totaal 532 werknemers. Op vandaag, met de verkoop van de «Jutland» wordt dit aantal teruggebracht tot 180. De syndikale verantwoordelijken en vrijgestelden van de betrokken rederij gaan niet akkoord met deze verkoop en hebben een dringende vergadering aangevraagd van de ondernemingsraad waar zij cijfers wensen te vernemen over de door de rederij aangeklaagd gebrek aan rendement van de vaartuigen. De syndikale afgevaardigden zouden best eerst de hand in eigen boezem gaan steken vanwege hun onzinnige eisen. Seffens zullen zij de bedrijven nog verplichten met groot verlies te blijven werken!

x x x

— Wat de overeenkomst tussen IJsland en Noorwegen betreft in verband met het eiland Jan Mayen, zijn er in beide landen voor- en tegenstanders. IJsland die de zaak van uit visserijbelangen bekeek, bekomt 85 % van de vangstkwota voor capelin, bijzonder belangrijk voor vismeeldoeleinden, terwijl Noorwegen, behalve de overblijvende 15 %, de souvereiniteitserkenning krijgt over het eiland.

x x x

— In IJsland werd een nieuwe president verkozen en het werd de enige vrouwelijke kandidaat, Vigdis Finnbogadottir die voornamelijk de vrouwenstemmen medekreeg. Omdat het presidentschap in IJsland een veeleer ceremonieel gezag uitoefent, zal dit wel geen invloed uitoefenen, onder meer op de visserijpolitiek van dit land. Dit in verband met onze IJslandse visserij.

x x x

— De zalmvangst op de IJslandse rivieren was in het zomerseizoen 1979 het zesde best gekende, niettegenstaande een eerder aarzelend begin en een lage waterstand. Er werde 64.228 zalmen gevagen voor een totaal gewicht van 225.280 kg. hetgeen dus een gemiddelde geeft van 3,5 kg. per gevangen zalm. Volgens IJslandse begrippen was dit een goed zalmseizoen.

x x x

Op het ogenblik zijn er onderhandelingen van de Gemeenschap met Canada aan de gang voor het verkrijgen van visserijrechten in Canadese wateren, hoofdzakelijk voor Franse eenheden, met als tegenprestatie, toelating voor dit land tot invoer van Canadese visserijprodukten. De directie van de visserij te Brussel heeft reeds ter kennis gebracht dat er wel zorg zal gedragen worden dat de Canadese invoer van visserijprodukten zal gebeuren aan korrekte prijzen, waardoor de konkurrentiemogelijkheden van de eigen rederijen gevrijwaard wordt!

x x x

Niettegenstaande er verleden jaar in Frankrijk zowat 50 duizend ton sardienen voor de Franse verwerkings- en konservennijverheid werd ingevoerd uit derde landen, werden in de Franse afslagen toch verschillende duizenden tonnen opgevangen en/of vernietigd. Te Marseille alleen reeds 1.500 ton. De Franse verwerkingsbedrijven namen van de eigen aanvoer slechts 24 duizend ton op.

x x x

Door de heer Debré, lid van het Europees parlement werd aan de Commissie van de Europese Gemeenschappen een verzoek gericht voor een gemeenschappelijke eksploitatie van de zeebodem en ontginning van de bodemschatten waarbij men zich niet tot de petroleumuitbating alleen dient te beperken.

Om tot een ontginning van de zeebodemschatten te kunnen overgaan dient men inderdaad over zeer grote kapitalen te beschikken die nationaal nog moeilijk samen te brengen zijn. Het zou in onderhavig geval natuurlijk om de ontginning van de bodemschatten binnen de 200-mijlszone gaan omdat voor de eksploitatie op de hoge zee men nog altijd niet op de internationale zeerechtkonferentie tot een overeenkomst gekomen is.

x x x

Volgens de algemene directie van de dienst visserij te Brussel, kan moeilijk overwogen worden de grenzen te sluiten voor de invoer uit derde landen, omdat het verbruik in de Gemeenschap 600 duizend ton hoger ligt dan de aanvoer. Wanneer men dus de grenzen sluit zal dit leiden tot een verminderd verbruik van vis, omdat elkeen niet meer zal kunnen bediend worden, de markt zal dus verengen. Verder zal hierdoor eveneens het verwerkingsbedrijf geschaad worden en bepaalde zullen moeten sluiten. De oplossing van het probleem ligt dus volgens de directie van visserijen, niet in deze richting.

# Ontginning van zeebodem stelt nog problemen

De metaalrijkdommen van de oceaanbodem werden reeds ontdekt in 1876, maar aanvankelijk werd er weinig aandacht aan besteed. Toen echter in de jaren zestig bleek dat er zich in praktisch alle zeeën grote voorraden metaalhoudende «nodules» bevonden, was de interesse gewekt. Momenteel is de continantale voorraad aan grondstoffen voldoende groot om het verbruik te dekken tot het einde van deze eeuw, maar het grote probleem bestaat in de ongelijke verdeling van de reserves. Aldus een studie gepubliceerd in «Weekberichten» van de Kredietbank.

Oet grootste deel van de koper-, nikkel-, mangaan- en kobaltreserves bevinden zich nl in ontwikkelingslanden, in centraal geleide economieën en in Zuid-Afrika. Het feit dat deze voorraden bovendien in en zeer beperkt aantal landen zijn geconcentreerd, benadrukt de sterke afhankelijkheid van de geïndustrialiseerde landen inzake grondstoffenbevoorrading. Daarbij komt dat het weinig stabiele politieke klimaat in de meeste van de e landen zeer gemakkelijk kan leiden tot een verstoring van de bevoorrading van de Westerse ecomieën. Vandaar dat de aandacht van de EEG en ook van Japan en de Verenigde Staten zich recent meer en meer op de ontginning van de zeebodem heeft gericht.

Vooraleer evenwel met dergelijke ombitieuze projecten van start te gaan moet eerst de economische uitvoerbaarheid grondig worden onderzocht. Daartoe moet, uitgaande van kosten- en opbrengstramingen een schatting van het rendement worden gemaakt, die dan nog moet worden gerelateerd aan het projectrisico. De gezamenlijke investerings- en exploitatiekosten zijn evenwel zo groot, dat geen enkele onderneming dit financieel risico alleen aankan of aandurft. Daarom groepeerden de geïnteresseerde mijnbouwondernemingen zich in consortiums, die ook hun ervaring, kennis en studie-inspanningen kunnen bundelen.

Hoewel deze consortiums reeds enorme bedragen spendeerden aan de ontwikkeling van oceaanbodemprojecten, ontbreekt nog steeds elk wettelijk kader dat bepaalt op welke voorwaarden een oceaanzone mag worden ontgonnen. Vermits waarschijnlijk vóór 1990 nog geen internationale conventie van kracht zal worden, is de kans groot dat zodra de nationale overgangswetten zijn goedgekeurd, de commerciële ontginning zal worden aangevat, met of zonder de instemming van de ontwikkelingslanden.

Grote multinationale groepen die thans reeds bij de zeebodemontginning betrokekn zijn, zijn o.m. Kennecott-groep (Kennecot Exploration), de Inco-groep (Ocean Management Inc.), US Steel Group of Deepsea Vantures (Ocean Mining Associates) en de Lockheed Groep (Ocean Mining Co). Daarnaast is er nog het Franse consortium Afernod en het Japanse Doma.

In dat verband stelt zich de vraag of men bij dit alles genoeg rekening zal houden met natuurlijke reserves zoals de visserij is, wat ook van primordiaal belang is.

Zal men het ondertussen zover gebracht hebben dat een kunstmatig kweken van zeevis volgens bepaalde natuurkundige normen, leefbaar is en ook de weg van de chemische produkten, zoals bij de landbouw en dierenvoeding reeds maar al te gemakkelijk uit winstbejag wordt toegepast.

Ook dat verdient bij dit alles de nodige aandacht.

# Drijvende luchthaven in de Noordzee ?

Een drijvende luchthaven voor vliegtuigen met vaste vleugels te midden de olievelden in de Noordzee zou werkelijkheid kunnen worden, indien de plannen die een Schotse onderneming voorstelt, door de petroleumindustrie worden aanvaard. Een dergelijke luchthaven zou 70 tot 90 miljoen pond sterling kosten, maar zou de uitgaven om duizenden mannen naar en van het groeiend aantal olievelde te vervoeren, verminderen en hun reistijd inkorten.

De luchthaven die ontworpen is door Seaforth Maritime Ltd. uit Aberdeen en Seaforth Stolport heet — naar de afkorting STOL van Short-Take-Off- and-Landing (korte start en landing) — zal een ondergedompeld vaartuig van 134.000 ton zijn waarvan het drijfvermogen wordt verkregen door twee volledig ondergedompelde pontons en waarvan de bovenbouw ondersteund wordt door 14 kolommen.

Met een landingsbaan die 604 m. lang en 68 m. breed is — de helft breder dan de landingsstrook op de Dyce luchthaven van Aberdeen — is Stolport in de eerste plaats bestemd voor de universele De Havilland Dash 7, een verkeersvliegtuig ovor 50 passagiers voor korte afstanden.

De ontwerpstudies zijn voltooid en de scheepswerven van Harland and Wolff in Noord-Ierland hebben nu een analyse ondernomen van de ovorgestelde dubbele-rompkonstruktie. Het studiebureau voert nu een gedetailleerde analyse uit van de staalkonstruktie en de kosten.

Mem raamt dat de luchthaven ongeveer £ 2 miljoen per jaar zal kosten aan onderhoud en ongeveer £ 6 miljoen per jaar aan bedrijfskosten met een bemanning van 65 eenheden.

„Het enige waarop wij nu wachten is dat iemand wil investeren in Stolport," zegt de marketingdirekteur van eSaforth, de h. John Ling. „Hoewel het om een nieuwe konseptie gaat, hebben wij bewezen dat de luchthaven kan funktioneren. De bouw zal twee of drie jaar in beslag nemen. Het gebruik ervan zou nagenoeg 30.000 ton vliegtuigbrandstof per jaar besparen. Zij zou de noodzaak uitschakelen de bemanningen van de olievelden met een vliegtuig met vaste vleugels naar een lussenliggende luchthaven te brengen, zoals Saumburgh in de Shetlands, en daar over te stappen in helikopters".

De drijvende luchthaven zou uitgerust worden met aandrijvingsagregaten die een snelheid vooruit tot 12 konpen kunnen ontwikkelen, en haar in staat stellen stabiel te blijven in zware zeeën en zich, wanneer nodig, te verplaatsen Laterale stuwmotoren zullen de landingsbaan te allen tijde met de wind gealigneerd houden.

En zo stellen we vast dat al de luchtkastelen van vroeger wel eens werkelijkheid zouden kunnen worden.

En dan stelt zich de vraag : zullen de uitgekozen plaatsen niet daar zijn, waar rijke visgronden onze vissers nog toelaten nu hun brood te gaan verdienen.

De moderne tijd, brengt moderne vraagstukken met zich, welke ook de oplossing van nieuwe moeilijkheden voor gevolg heeft.

## NOG 115.000 EG-KUSTVISSERS

In de Europese Gemeenschap verdienen ongeveer 115.000 mensen geheel of gedeeltelijk hun brood met de kustvisserij. Dat blijkt uit gegevens die Europees landbouwcommissaris Gundelach in Brussel verstrekt heeft in antwoord op schriftelijke vragen uit het Europese parlement.

Het aantal Nederlandse kustvissers is ongeveer duizend. De meesten zijn er in Italië, waar hun aantal geraamd wordt op 50.000. In het verenigd Koninkrijk zijn er bijna 22.000, van wie er ruim 16.000 fulltimers zijn en de rest part-timers.

Frankrijk telt 19.300 kustvissers en Denemarken heeft er ongeveer 12.000. In Ierland zijn er ruim 8000 maar het overgrote deel daarvan, namelijk ruim 5.500, is part-time kustvisser. In de West Duitse Bondsrepubliek heeft men 2.200 kustvissers en in België tenslotte zijn er 500.

## WEER WINST VOOR ZEEBRUGGE

Aan de hand van de cijfers gepubliceerd door de Maatschappij van de Brugse Zeevaartinrichtingen (MBZ) voor de periode van 1 januari tot en met de maand mei, kan ook dit jaar in het algemeen weer een vooruitgang worden gekonstateerd.

Tijdens de vijf eerste maanden van dit jaar liepen 3.856 zeeschepen de Zeebrusge haven binnen tegenover 3.637 in 1979. Dat betekent dus 219 eenhden meer. Ook de tonnenmaat liep op van 11.712.115 BNT in 1979 tot 12.295.035 BNT dit jaar. Ook hier dus een stijging van 582.920 BNT.

Op het gebied van het goederenverkeer noteerde men inkomend 4.528 766 ton (4.243.931 ton in 1979) en uitgaand 1.743.248 ton (1.723.145 in 1979). In totaal betekent dat een goederentrafiek van 6.272.014 ton tegenover 5.967.076 ton in 1979. Een winst dus van 304.938 ton.

In totaal, in- en ontscheping, noteerde men, steeds tijdens de vijf eerste maanden, 687.836 passagiers tegenover 555.389 in 1979 of 32.447 personen meer. Ook het voertuigentransport liep op van 273.519 in 1979 tot 290.079 dit jaar.

Wat de binnenvaart betreft noteerde men 797 aankomsten (700 in 1979) en 799 afvaarten (684 in 1979). Wat het totaal goederenverkeer in deze sektor betreft aan- en afvoer, registreerde men 368.336 ton tegenover 295.569 ton in 1979.

Lees „HET VISSERIJBLAD"

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ANDERE WERKNEMERS

**DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN:**

**EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD!**

| | | |
|---|---|---|
| KNIELAARS | | 395 |
| LAARS gevoerd met wol | | 385 |
| DIJLAARS | | 700 |
| HEUPLAARS | | 915 |
| OVERAL blauw goed | maat 50 tot 56 | 670 |
| | maat 58 | 737 |
| BROEK blauw goed | maat 38 tot 56 | 370 |
| | maat 58 | 405 |
| VEST blauw goed | maat 48 tot 56 | 390 |
| | maat 58 | 429 |
| BROEK met borststuk | maat 48 tot 54 | 490 |
| | maat 56 | 540 |
| JUMPERS blauw goed | | |
| small en medium | | 395 |
| large | | 395 |
| extra-large | | 395 |
| ZUIDWESTER (lange kap) | | 190 |
| OLIEHEMD zonder kap | | 565 |
| met kap | | 675 |
| OLIESCHORT | | 310 |
| GUTTERS | | 70 |
| AIRCOAT BROEKEN | | 465 |
| broeken met bretel | | |
| maat 42 54 | | 903 |
| 56 58 | | 994 |
| 60 | | 1.030 |
| JUMPERS aircoat | | 455 |

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

**DEZE PUNTEN KUNNEN OMGEZET WORDEN BIJ S.C.A.P.,**
**H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE BIJ HAND IN HAND ZEEBRUGGE**

# De nieuwe Anglo Belgian Cy

Het is onze lezers bekend dat enkele maanden geleden de motorenfabriek ABC van Gent failliet werd verklaard en dat tussen de curatoren en een nieuwe groep onderhandelingen werden aangeknoopt tot overname van het falikant bedrijf, waar nog meer dan 200 personeelsleden werkzaam waren.

De grote schrik van de visserij was dat daardoor talrijke vaartuigen bij motorbreuk of defect, niet over het nodige materiaal of de techniekers zouden kunnen beschikken.

De Belgische visserijvloot is immers voorzien van een 60-tal ABC motoren, zodat de ongerustheid niet ongewettigd was.

Onderhandelingen met de curatoren leidden tot de overname van dit belangrijke bedrijf waar thans opnieuw een honderdtal werknemers tewerk gesteld blijven en waar technische leiders als de heren Tailly en Boerjan praktisch op technisch vlak de zaak tenslotte hebben kunnen redden en opnieuw op gang brengen.

Het is aan ons niet de reden en de geschiedenis van een faillissement te achterhalen en hier te beschrijven en ook hier de geschiedenis van het fabriek waar te geven.

Het voornaamste **feit is te weten** dat een nieuwe groep nl. de BSC Investments te Antwerpen, Pauwels International te Mechelen en NV Batibo van Drongen met een inbreng van 48 miljoen en de steun van het NMKN en dus de Belgische Staat op gang hebben kunnen brengen. De nieuwe groep zal drie duidelijk verschillende types van motoren met een vermogen van 185 tot 2400 PK op gang brengen.

Voornamelijk wordt beoogd de uitvoer van dieselmotoren naar alle werelddelen.

Eerst en vooral zijn er de traditionele die terug zullen bewerkt en herwonnen worden.

— de scheepsbouw — de DX-motor en de DZ-motor werden speciaal ontworpen om als propulsieeenheid ingebouwd te worden in kleine schepen, zoals vissersschepen, binnenvaarders en kustvaarders, sleepboten.

In grote zeeschepen worden deze motoren gebruikt als boordelectrogeengroepen.

Buiten Spanje, Nederland en Zaïre zal verder worden geëxporteerd naar Turkije, Marokko, Syrië, Indonesie en Hong Kong, waar reeds verscheidene motoren geïnstalleerd werden, en naar alle landen ter wereld.

ABC heeft zich de medewerking verzekerd van Pauwels International en van de Belgian Shipbuilders Corporation, waarvan de commerciële organisatie wordt ingeschakeld voor een wereldwijde marketting, promotie en verkoop.

ABC is er zeker van te kunnen rekenen op de steun van de overheid, op Streekeconomie, op de Delcredere, op het Ministerie van Economische Zaken op ABOS, op Buitenlandse handel, in één woord, op al de overheidsorganismen en hun leiders, van wie wij uit ervaring weten dat zij steeds bereid zijn hun beste krachten in te zetten om een dynamische aanpak door een viale privé onderneming op efficiente wijze te ondersteunen.

En in gans dit nieuw complex zien we de figuur van de nieuwe afgevaardigde beheerder, de heer Wijnakkar, naar voren treden, die dank zij de Scheepswerven van Langerbrugge, langs onze kust en in het bijzonder ter visserij goed gekend is als een knappe en bekwame leider van zaken.

Wat de visserij betreft, hopen we alleen maar dat de vrees welke op een bepaald ogenblik in ons midden geheerst heeft, tot het verleden mag behoren, wat van het grootste belang is.

# DE VOZOR GELDEN ZIJN BELASTBAAR MAAR...

Het is onze lezers bekend dat aan de jonge schippers, motoristen en nieuwbouwers in bepaalde voorwaarden een premie van de VOZOR werd toegekend. Sommigen meenden dat deze premie niet belastbaar was, waar normaal gezien ,deze als bedrijfsinkomsten hoeven aanzien te worden en het jaar dat men ze ontvangt, ze dienen toegevoegd te worden aan de inkomsten.

Daar dit eerste jaar van aankopen of bouwen voor diegenen die eigenaar worden, gewoonlijk het zwaarste jaar is, schijnt de huidige minister van Financiën hieraan een soepele regeling te willen geven.

Wij hebben destijds de vraag van voksvertegenwoordiger Desutter aan de vroegere minister van Financiën gericht, in ons blad weergegeven.

Vorige week is hierop eindelijk een antwoord gekomen, welke inderdaad een versoepeling betekent en welke we de reders in kwestie aanraden aan hun fiskale raadgever te onderwerpen, daar deze premie slechts naarmate de jaarlijkse afschrijvingen gebeuren, gedeeltelijk per jaar kan in aanmerking genomen, wat in elk geval toch een nuttige zaak is.

Het schrijven van de minister van Financiën aan volksvertegenwoordiger Desutter van Knokke luidt immers :

Mijnheer de Volksvertegenwoordiger.

**Onderwerp** : Inkomstenbelastingen. — Aanwending VOZOR-gelden.

In uw brief van 24-3-1980, ref. ED/MB/80 -375, hebt U de aandacht van mijn voorganger gevraagd voor het fiskaal stelsel dat van toepassing is op de zogenaamde VOZOR-premies die worden toegekend in de sektor van de zeevisserij.

Het ter zake ingestelde onderzoek heeft geleid tot de hiernavolgende konklusies.

Bij ontstentenis van bijzondere wettelijke bepalingen waarbij ze uitdrukkelijk van belasting worden vrijgesteld, zijn de premies waarvan sprake in artikel 5 van het koninklijk besluit van 27 februari 1979 houdende ontbinding van de „Vereniging voor onderlinge zeeverzekeringen tegen oorlogsrisiko's", gelet op de algemene bewoordingen van artikel 21 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen, **als een belastbaar inkomen aan te merken daar zij,** evenzeer als de andere ontvangsten die ingevolge het uitbaten van de onderneming worden behaald, bijdragen tot het vormen van het bedrijfsresultaat.

**Rekening houdend met het geheel** van de faktoren die ten grondslag liggen aan het verlenen van die premie, alsmede met het feit dat het belasten ervan met strikte naleving van het eenjarigheidsbeginsel in **bepaalde gevallen een te zware financiële last kan betekenen voor de onderneming** waaraan ze ten goede komt, **zal de Administratie der direkte belastingen** evenwel, voor zover zulks door de betrokken belastingplichtige wordt gevraagd, op deze premies een fiskaal regime toepassen analoog met datgene dat door de bijzndere wetten van 18 juli 1959, 14 juli 1966, 30 december 1970 en 4 augustus 1978 werd ingesteld met betrekking tot de krachtens deze wetten door de Staat toegekende premies.

Deze administratieve regeling komt hierop neer dat de premie waarvan sprake, **mits het schriftelijk en onherroepelijk akkoord van de belastingplichtige niet belast wordt op het ogenblik van de toekenning of betaling, maar voor de berekening van de jaarlijkse afschrijvingen,** evenals voor de vaststelling van de eventuele minder- of meerwaarden, afgetrokken wordt tot de totale aanschaffingsprijs der aktiva waarvan ze werd toegekend; zij heeft in feite dezelfde gevolgen als een spreiding van de taxatie van de premie over de verschillende jaren van de afschrijvingsperiode.

P. HATRY.

# OPGEPAST VOOR VANDALEN

De Nieuwpoortse reders worden er attent op gemaakt dat het voortaan aangeraden is één derde méér veiligheidstouw rond de trap te voorzien bij het afmeren van hun vaartuig. Het is inderdaad niet de eerste keer dat vandalen tijdens de nachtelijke uren, op weg van de badplaats naar de campings, er lol aan hebben om de meertouwen los te gooien. Een drietal dergelijke gevallen zijn gekend waarbij door één van die baldadigheden meerdere vaartuigen averij opliepen. Een verwittigd man is er twee waard !

# DIEVEN MET 150 VISRUIMPLANKEN AAN DE HAAL !

**Jan Desaever, reder van de N.590 «Horizon», heeft de schrik van zijn leven opgedaan. Naar jaarlijkse gewoonte werd tijdens de opligperiode, ook de visput aan boord van het vaartuig aangepakt. De planken, die voor de afscheiding van de bakken moeten zorgen, werden van boord gehaald en naar aloud gebruik op de daartoe bestemde plaats gelegd om te drogen. Toen reder Desaever zich ter plekke meldde om de planken op te halen bleek dat deze, zo'n honderdvijftig in totaal, verdwenen waren. Slechts een vijftal bleef onaangeroerd. Er staat Jean Desaever nu niets anders te doen dan nieuwe planken te bestellen en te voorzien van een laag verf maar dat grapje kost hem meteen zo'n 20.000 fr.**

**De daders zijn natuurlijk onbekend gebleven maar..... het zal allicht niemand geweest zijn die liever de open haard ziet branden dan de tegenwoordig erg dure centrale verwarming.**

**Niettemin legde Jean Desaever klacht neer maar alsnog werd geen spoor van de daders gevonden.**

# Examenuitslagen K.W. I.B.I.S:

AFDELING TECHNISCH ONDERWIJS
1e JAAR
ZEEVISSERIJONDERWIJS

Geslaagden alfabetische volgorde :

Calus Danny; Coulier Boudewijn; Deprez Marcel; Derudder John; Derudder Peter; Dezutter Jean-Paul; Gondry Dominique; Kerckaert Eddy; Vanden Berghe John; Velter Lorenzo; Wille Thierry.

2e JAAR
ZEEVISSERIJONDERWIJS

Bonnet François; Bonnet Henri; Couvreur Ivan; De Decker Johnny; Deswaef Henri; Dierickx Alain Durie Marc; Kerckaert Danny; Rosseel Alain; Willemkens Frank.

3e JAAR
ZEEVISSERIJONDERWIJS

Diploma aspirant-schipper
Barbaix Peter; Gerard Alain; Pauwels Didier; Preem Rony; Robion Guy; Stevelinck Gilbert; Willemkens Dirk.

ERE-PRIJZEN
LAGERE SCHOOL
OPVOEDING
GEMEENTEBESTUUR
BREDENE

1e jaar L.O. : Ruys Frédéric en Vandervorst Carlo (ex-aequo)
2e jaar L.O. : Nobels Geert
3e jaar L.O. Cattrysse Mario
4e jaar L.O. : Dekempe Wim
5e jaar L.O. : Casier Danny
6e jaar L.O. Delandat Jacques

NEDERLANDS

Mevr. G. Fischer-Fonteyne
Directrice RMS Bredene
6e jaar L.O. : Schoutteet Peter

HOOGSTE KWOTERING
HOOFDVAKKEN
MOEDERTAAL EN REKENEN

Mr en Mevr. C. Heilman
Internationale Boekhandel
6e jaar L.O. : Lenaers Emmanuel

ZEEVAART
K.W. IBIS

5e jaar L.O. : Derycke Alain
6e jaar L.O. : Coulier Erwin

BEST PLANTONS

Oud-leerlingenbond van het Koninklijk Werk Ibis
Durie Bernard
Schoutteet Peter

GODSDIENST
E.H. F. Maréchal

1e jaar Z.V.A. : Derudder Peter
2e jaar Z.V.A. : Rosseel Alain

ENGELS

Fonds Commander Gade
3e jaar Z.V.A. : Barbaix Peter

MOEDERTAAL

Volksvertegenwoordiger R. Bonnel
2e jaar Z.V.A. : De Decker John
3e jaar Z.V.A. : Barbaix Peter

NAUTISCHE INSTRUMENTEN

Commandant Commando
Marineoperaties en Training
van de Zeemacht
3e jaar Z.V.A. : Robion Guy

BEROEPSPRAKTIJK

Vereniging gediplomeerden
Zeevaartschool Oostende
2e jaar Z.V.A. : Bonnet François en Willemkens Frank.

BEROEPSPRAKTIJK

Mevr. Jos Smessaert
3e jaar Z.V.A. : Robion Guy

ZEEVAARTREKENEN

Advokaat P. Daems
e jaar Z.V.A. : Calus Danny
2e jaar Z.V.A. : Bonnet François

WISKUNDE

Mr J. Halewyck
2e jaar Z.V.A. : Willemkens Frank

LEERLING DIE ZICH HET BEST WIST OP TE WERKEN

2e jaar Z.V.A. : Kerckaert Danny.

ZEEMANSCHAP

Mr en Mevr. Derudder-Cardon
1e jaar Z.V.A. : Derudder Peter
2e jaar Z.V.A. : Bnnnet François

AFGESTUDEERDEN DIE HET EINDDIPLOMA VAN ASPIRANT-SCHIPPER TER VISSERIJ BEHAALDEN

Gemeentebestuur Bredene
Barbaix Peter
Gerard Alain
Pauwels Didier
Preem Ronny
Robion Guy
Stevelinck Gilbert
Willemkens Dirk

Bovenvermelde leerlingen behaalden ook allen het beperkt getuigschrift van radiotelefonist.

ZWEMBREVETTEN
LAGERE SCHOOL
Schoolbrevet van zwemmen
52 meter

Baert Hans
Baert Bertrand
De Kempe Tony
De Kempe Wim
De Kempe Luc
Delandat Jacques
De Paepe Johan
Marchand Redgy
Muller Michael
Schepens Johnny
Tytens Didier
Vanderveen Rudy
Vileyn Stefaa n
Wisse Stefaan

Elementair brevet van zwemmen

Baert Hans
Baert Bertrand
Coulier Erwin
Coutteau Peter
De Kempe Wim
De Kempe Tony
Delandat Jacques
De Kempe Luc
De Paepe Johan
Marchand Redgy
Savels Jan
Schepens Johnny
Smets Jimmy
Tanghe Chris
Tytens Didier
Vandamme Robert
Vanderveen Rudy
Vileyn Stefaan
Willemkens Steven

Voorbereidend zwembrevet 100 m.
Baert Bertrand
Allery Stefaan
Casier Danny
De Kempe Tony
De Kempe Luc
De Paepe Johan
Derycke Alain
Lenaers Samuel
Lenaers Emmanuel
Marchand Redgy
Mella Marnix
Vanderveen Rudy
Vileyn Stefaan

Brevet van zwemmer
Allery Stefaan
Gondry Danny
Lenaers Emmanuel
Mella Marnix
Vandenberghe Luc
Vandenberghe Joel

Brevet van halve afstand 400 m.
Ennouar Noel
Mella Marnix
Vandenberghe Joel
Vanderveen Rudy
Vantorre Stefaan

Brevet van 800 m.
Ennouar Noel

Elementair reddingsbrevet
Ennouar Noel
Van Torre Stefaan

ZEEVISSERIJSCHOOL
Schoolbrevet van zwemmen 25 m.
Calus Danny
De Decker Johnny
Gondry Dominique
Praet Mario

Elementair brevet van zwemmen 50 m
Calus Danny
De Decker Johnny
Gondry Dominique
Praet Mario

Voorbereidend zwembrevet
Calus Danny
De Decker Johnny
Deprez Marcel
Dierickx Alain
Gondry Dominique
Praet Mario
Stevelinck Gilbert
Velter Lorenzo

Brevet van zwemmer
De Decker Johnny
Kerckaert Danny
Willemkens Frank

Brevet van halve afstand 400 m.
De Decker Johnny
Gerard Alain
Preem Rony

Brevet van .500 m.
Barbaix Peter
Kerckaert Danny
Pauwels Didier
Robion Guy
Willemkens Dirk

Elementair reddingsbrevet
Derudder Peter
Kerckaert Eddy
Derudder John
Vanden Berghe John
Willemkens Frank

## TUSSENKOMST IN DE BRANDSTOFPRIJZEN IN HET VOORUITZICHT

In ons blad hebben we reeds herhaaldelijk gewezen op het feit dat de Franse reders een tussenkomst ontvangen voor hun mazout in de vorm van een tewerkstellingspremie en er op gewezen dat men dat hier ook zou moeten betrachten.

Te Brussel neemt men nu toch geredelijk aan dat in de visserij, aan het probleem van de, buiten verhouding gestegen brandstofprijzen, een oplossing dient gegeven te worden. Tot nog toe heeft men er zich altijd tegen verzet dat hieraan een nationale oplossing zou gegeven worden, dat wil zeggen dat elk land voor zich zelf en voor zijn eigen visserij, bespaalde steun zou verlenen. Men wilde te Brussel hiermede beletten dat de hulpverlening, die zeker van land tot land zou verschillen, ergens de konkurrentiemogelijkheden tussen de visserij van de leden-lidstaten zou vervalsen of kunnen vervalsen Anderzijds wordt Brussel toch van verscheidene zijden geprest en dan vooral van Franse zijde om met een noodplan op de proppen te komen waarin een bepaalde subsidie voor het brandstofverbruik centraal zou staan. Omgekeerd wensen de landen die aangedrongen hebben op nationale maatregelen, dat deze nationaal zouden gegeven worden, om aan het bedrijf te kunnen bewijzen dat zij er iets voor gedaan hebben. Bepaalde landen wensen dus dat de steun, alhoewel gemeenschappelijk aanvaard, toch nationaal blijft. Dit kan nu wel, vanwege de aan de macht zijnde regeringen, uit een soort elektoralisme bedoeld zijn, hetgeen niet wegneemt dat men te Brussel met deze sensibiliteit rekening dient te houden. Men heeft aldus kunnen vernemen dat Brussel zich met de zaak voor steun in de brandstofprijzen bezighoudt. In ieder geval zegt men er openlijk dat in deze zaak de bal in hun kamp zit en dat er gezocht wordt om een oplossing te geven aan dit probleem waarbij men ook met de nationale gevoeligheid en het elektoralisme van de thans naar een oplossing strevende regeringen zal trachten rekening te houden.

Te Brussel zou men des te meer geneigd zijn in de zaak van de brandstofprijzen naar een oplossing te streven, omdat men tevens rekening houdt dat in dit geval er dan in visserijkringen minder zaak zal gemaakt worden over de invoer uit derde landen, omdat een eventuele subsidie voor gasolie, de konkurrentiemogelijkheden van 't bedrijf van de lidstaten aanzienlijk zal verbeteren, terwijl de misnoegdheid die thans heerst in de visserij, aanleiding geeft om op alles en nog wat te gaan vitten. Men denkt aldus twee vliegen in één klap te slaan, namelijk, aan het probleem van de erg drukkende brandstofprijzen een oplossing te geven en tevens, dank zij het wegnemen van een grote misnoegdheid, en het scheppen van betere uitbatings- en rendementsmogelijkheden, de wind uit de zeilen te halen om op alles en nog wat te gaan vitten, mede dus de herrie over een te grote invoer van visprodukten uit derde landen. Dit wordt trouwens door Brussel betwist aan de hand van het feit dat de eigen produktie niet voldoet voor het eigen verbruik in de Gemeenschap, gezien zowat 600 duizend ton per jaar dient ingevoerd om aan de vraag te kunnen voldnen.

# Herstrukturering van de vissersvloot

## FINANCIELE BIJSTAND E.E.G. VOOR OMBOUW VAN VISSERSVAARTUIGEN

Door de Raad van de E.E.G. werd een nieuwe aangepaste verordening genomen die het de reders voortaan mogelijk maakt ook voor het moderniseren en ombouwen van bestaande vissersvaartuigen, beroep te doen op bijzondere financiële bijstand Inderdaad had de vroegere verordening voor financiële bijstand uit het Europees Oriëntatie- en Garantiefonds slechts betrekking op de bouw van nieuwe vaartuigen.

Gezien het belang voor de visserij in het algemeen en voor de Belgische Visserij in het bijzonder, geven wij hieronder de belangrijkste inhoud van deze nieuwe verordening Nr. 1713 van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 27 juni 1980.

**Overwegende dat het noodzakelijk is het moderniseren en ombouwen van bepaalde reeds bestaande vissersvaartuigen aan te moedigen;**

**Overwegende dat in de eerste plaats projekten in aanmerking zijn genomen die van belang zijn voor de gebieden die bijzondere moeilijkheden ondervinden ; dat voor het jaar 1980 aan deze kriteria een nieuw kriterium dient te worden toegevoegd, ten einde rekening te houden met de behoefte aan modernisering en ombouw van vissersvaartuigen, die noodzakelijk zijn voor de aanpassing van de bestaande visserijkapaciteit volgens de eisen die rationalisatie van de visserijaktiviteiten, verduurzaming van de vangsten of energiebesparing stellen;**

**Overwegende dat het wenselijk is de aanvragen om bijstand betreffende projekten, waarvoor door gebrek aan middelen geen bijstand uit het Fonds kon worden verleend, in aanmerking te nemen in het kader van de onderhavige verordening,**

**HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD :**

**Artikel 1 :**
**Verordening (EEG) nr. 1852/78 wordt als volgt gewijzigd :**

1. **Artikel 2, sub a) als volgt aan te passen :**
   **„a) de bouw, de aankoop, de modernisering of de ombouw van vissersvaartuigen;".**

2. **Artikel 3, lid 1, sub a), wordt als volgt aangepast :**
   **„a) voor vissersvaartuigen :**
   **een lengte tussen de loodlijnen hebben van ten minste 12 en ten hoogste 24 meter (40 respektievelijk 80 voet) of een tonnage van ten minste 25 en ten hoogste 130 bruto registerton;**
   **— betrekking hebben op substantiële werkzaamheden voor de modernisering of ombouw van een of meer bestaande schepen, ten einde de visserijaktiviteiten te rationaliseren, de vangst beter te verduurzamen of energie te besparen, terwijl de kosten daarvan ten minste een bedrag van 2.6 miljoen B. fr. per projekt dienen te vertegenwoordigen;".**

3. **Artikel 4, lid 2 ,wordt als volgt aangepast :**
   **„2. De bijstand van het fonds is in de eerste plaats bestemd voor projekten die betrekking hebben op gebieden die bijzondere moeilijkheden ondervinden bij het verwezenlijken van de vereiste ontwikkeling van de produktiestruktuur en bovendien aan een of meer van de volgende kriteria voldoen :**
   **— bijdragen tot een meer rationele produktie en tot een betere marktvoorziening;**
   **— de gelegenheid geven om de visserijwerkzaamheden te diversifiëren met name door het gebruik van visvangstmetoden afhankelijk van de voorraden die in de betrokken visserijzones beschikbaar zijn;**
   **— bijdragen tot een aanpassing van de bestaande visserijkapaciteit naargelang van de eisen die het behoud van de biologische rijkdommen van de zee stelt;**
   **— de werkgelegenheid in de kustvisserij of in de aquakultuur verbeteren;**
   **— de arbeidsvoorwaarden en met name de veiligheid van de betrokken arbeidskrachten verbeteren.".**

5. **Artikel 8, lid 1, wordt als volgt aangepast :**
   **„1 De aanvragen om bijstand uit het Fonds dienen bij de Kommissie te worden ingediend;**
   **— vóór 1 oktober 1980 ten aanzien van de projekten die worden ingediend uit hoofde van 1980.**
   **De Kommissie besluit uiterlijk op 31 maart 1981 over de projekten die zijn ingediend vóór 1 oktober 1980.".**

**Artikel 2**

**Aanvragen waarvoor door gebrek aan middelen geen bijstand uit het Fonds kon worden verleend in het kader van Verordening (EEG) nr. 1852/78 kunnen in aanmerking worden genomen in het kader en onder de voorwaarden van de onderhavige verordening.**

**Artikel 3**

**Deze verordening treedt in werking op de derde dag volgende op die van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen, dit is op 1 juli '80.**

## DE FRANSE VERRE-VISSERIJ IN ERNSTIGE MOEILIJKHEDEN

De S.N.P.L., «Société Nationale de Pêches Lointaines» met zetel te Bordeaux kampt met zware moeilijkheden. Deze rederij had tot vooreerst 7 grote treilers in bedrijf en stelde meer dan 500 werknemers te werk. In Januari van dit jaar werden twee vaartuigen op zij geschoven en meer dan 100 werknemers ontslagen. Thans werd één van de 5 overige vaartuigen, de grote hektreiler «Jutland» aan een rederij uit de Faroë verhuurd zodat nog eens 58 werknemers hun vooropzeg kregen tegen 20 juli eerstkomende. De eerste treiler werd verkocht opdat de rederij aan haar financiele verplichtingen zou kunnen voldoen en met de hoop dat het toch eens zou verbeteren. Het tweede vaartuig ging verloren in de St.-Laurent-Golf voor de Canadese kusten. De eerste kampagne dit jaar voor de Canadese kust was renderend en men hoopte op een herstel in de Franse verre-zeevisserij. De tweede kampagne in noordelijke wateren van Noorwegen loopt op dit ogenblik echter uit op een katastroof omdat minstens 6 ton per dag kabeljauw, gul en koolvis zou moeten gevangen worden en de daar vissende treilers er slechts twee ton daags boven halen. De daar in visserij zijnde treilers zijn de «Ijsland» en de «Zeeland». Anderzijds is de treiler «Finland» voor het ogenblik bezig aan een eksperimentele kampagne voor de kusten van Groenland op de garnaal, zodat men ook niet kan voorzien of dit een renderende visserij wordt ofwel een flop. Een ander vaartuig de «Commandant Gué» ligt voor het ogenblik op omdat men niet weet waarheen deze treiler te sturen.

Volgens de rederij zal de kampagne op Noorwegen aan de maatschappij 20 miljoen verlies kosten en ware het eenvoudiger en beter voor de maatschappij, dan maar de bemanningsleden aan land te houden en deze uitbetalen om niets te doen. Het zou in dit geval minder aan de rederij kosten! Inderdaad indien men de bemanning in kwotawerkloosheid stelt, wordt 80 % van hun loon door de overheid betaald en 20 % door de rederij.

In feite heeft de rederij, met de slechte van de Noorse kampagne geen ander alternatief en verkiest zij vrijwillige 20 % van de lonen van de bemanning te betalen met daarbij nog een teveel aan bureelpersoneel!

De toekomst van de Franse verrevisserij is dus bedenkelijk vooral omdat de kwota in de Canadese wateren beperkt zijn evenals het gunstig visseizoen. Anderzijds komt daar nog bovenop dat de visserijovereenkomst tussen de E.E.G. (Frankrijk) en Canada binnen zes jaar afloopt en in feite de Fransen dus na deze tijdspanne aan de deur kunnen gezet worden. Wel schijnt de visserij op de Kerguelen-eilanden beloftevol, zoals de eksperimentele visserij het uitwees, maar daar zijn praktisch geen opvangmogelijkheden, geen infrastructuur enz.. en om hierin te voorzien zou dit Frankrijk enorme investeringen kosten. De S.N.P.L. is de grootste nationale diepzeevisserij, maar ook de kleinere rederijen die slechts over één of een paar grote treilers beschikken staan er niet beter voor. Door het betrokken departement waartoe de visserij behoort werd nu een studie ondernomen voor een herstructurering van de industriele verrevisserij, waarbij niet alleen het aksent gelegd wordt op het nut van nieuwe vangstgebieden, maar even eens op de kostvermindering en besparing. De directeur van de Franse visserij, de heer Brossier die deze studie laat uitvoeren, kreeg echter reeds de syndikaten op het lijf die een protest lieten geworden omdat zij in dit verband niet gehoord werden. Zij wensen inderdaad nog enkele problemen opgelost te zien, zoals.... een betere werkindeling aan boord van de betrokken treilers, minder uren arbeid, zekerheid van werkverschaffing, een minimum gewaarborgd loon, geen vermindering van het aantal bemanningsleden enz... Zou men niet best aan de syndikaten zelf de uitbating van de verre zeevisserij toevertrouwen, met dien verstande dat zij zelf moeten instaan voor de eventuele verliezen? Wellicht zouden ze dan uit een ander vaatje tappen!

## JETFOIL IN MOEILIJKHEDEN IN HET KANAAL

Een glijboot van de maatschappij «P and O», di ede verbinding Londen-Oostende verzorgde, moest woensdagavond op sleeptouw naar de haven van Ramsgate worden genomen, nadat hij in het Kanaal met pech had af te rekenen.

De 48 passagiers — voor het merendeel Belgen en Fransen — waren nog aan boord. Twee van hen moesten verzorgd worden in het ziekenhuis, maar konden hun gezellen weer vervoegen. De reizigers werden ondergebracht in een hotel en zullen donderdag naar het Europese vasteland reizen.

Volgens de kapitein van het vaartuig verloor zijn glijboot snelheid toen hij ongeveer de helft van de weg had afgelegd. Met een uitgevallen motor was de boot overgeleverd aan een windsnelheid van kracht acht. Er werd geen «SOS» uitgezonden, maar de redersmaatschappij vroeg een sleepboot uit Ramsgate om het vaartuig ter hulp te komen.

*PUBLICITEIT*

*IN*

*HET*

*VISSERIJBLAD*

*DOET*

*UW*

*ZAKENCIJFER*

*STIJGEN*

# Wordt de olie-industrie voor de Noorse kust een bedreiging voor de Noorse visserij ?

Sinds begin juni is met een eerste boring ten noordwesten van de havenstad Hammerfest in Noorwegen begonnen. Er zijn 4 gebieden aangewezen, twee voor de kust van het Noorse Finmarken, de meest noordelijke provincie en verder voor midden-Noorwegen, waardoor ook de twee zuidelijker gelegen provincies, maar toch nog altijd boven 62 graden noorderbreedte eveneens voor hun Atlantische kust met proefboringen belast worden. In deze drie noordelijke provincies wonen nog meer dan de helft van de 30 duizend Noorse vissers. Vroeger waren er dat voor deze provincies rond de 30 duizend, maar door de industriele aanpak van de visserij, door de motorisatie, rationalisatie enz. kan men het nu klaren met heel wat minder vissers voor een groter productie. Wat zijn nu de gevolgen van de voortdurende uitbreiding van de olie-industrie voor de visserij. Deze gevolgen zijn, enerzijds rechtstreeks en anderzijds onrechtstreeks.

## RECHTSTREEKSE GEVOLGEN VOOR DE VISSERIJ

De rechtstreekse gevolgen zijn een aantasting van het aantal vangstgebieden. Het is begrijpelijk dat, waar een olie-industrie zich inplant met de booreilanden, de woonsteilanden, de werkruimten, enz..., al deze plaatsen voor de visserij verloren zijn. Er is zelfs een wet in Noorwegen uitgevaardigd waarbij de vissersvaartuigen op 'n bepaalde afstand uit het werkgebied van de booreilanden moeten blijven. Als we nu weten dat de vis zich bij voorkeur ophoudt bij booreilanden, zoals dit zich ook voordoet bij de wrakken, namelijk bij kunstwerken en onder de afval, etensresten, schroot en in zee geworpen afgedankte materialen, dan is dit een verarming voor de gebieden die rond de booreilanden liggen, terwijl men anderzijds niet tot in de onmiddellijke omgeving van de booreilanden mag gaan om de daar nu talrijk voorkomende vis te gaan vangen. Het is dan ook begrijpelijk dat er vanwege de visserijkringen bezwaren geuit worden tegen nieuwe proefnemingen. De vissers van zuidelijk Noorwegen die reeds sinds jaren gekonfronteerd worden met de in uitbating zijnde olievelden van, onder meer «Ekofisk», hebben daar reeds ondervonden dat de vis zich van zijn gewone gronden verplaatste naar de onmiddellijke omgeving van de booreilanden, waar ze niet alleen meer eten vinden maar ook meer beschutting. Vergeten we niet dat veel organisme die zich op de zich onder water bevindende kunstwerken, op het afval en op de schroot vastzetten, een welkom voedsel uitmaakt voor de vissen. De vissers zijn dus in grote meerderheid tegen nieuwe olie installaties. Gezien hun relatief groot aantal, samen met diegenen die in de visverwerkingsbedrijven te werk gesteld zijn, worden hun vertegenwoordigers toch nog altijd naar hun advies gevraagd. Het is echter wel begrijpelijk dat, tegenover de machtige kapitaalbelangen, meer nu nog, gezien de energieschaarste, de visserij ten slotte toch aan het kortste eind trekt. Wel tracht men er dan bepaalde voordelen uit te halen zoals kompensaties voor het verlies van vangstgronden, scheuren van netten en aan weggeëbt schroot, enz... Duidelijk is echter dat de rechtstreekse gevolgen, alhoewel absoluut niet katastrofaal te noemen, toch nadelig uitvallen voor de zeevisserij.

Een ander rechtstreeks nadelig gevolg is een altijd mogelijke olieramp zoals we er één kregen op het Noors booreiland Bravo, waar men te doen kreeg met een oliespuiter die men niet dicht kreeg en waardoor enkele weken lang, grote hoeveelheden olie in zee, of liever op het wateroppervlakte terecht kwamen. Deze milieurampen vveroorzaken een aantasting van de zeefauna en flora, dat ergelijke afmetingen kan aannemen in gebieden waar belangrijke visgronden en paaiplaatsen aanwezig zijn. Heel wat viseieren drijven op het water waar de vislarve moet ontspruiten en het is duidelijk dat een oliemilieuramp grote hoeveelheden van deze eireren kan vernietigen.

## DE ONRECHTSTREEKSE GEVOLGEN

Onrechtstreekse gevolgen waardoor druk op de visserij ontstaat, is bv. het charteren van vissersvaartuigen om in te staan voor de bevoorrading van de booreilanden. Heel wat vissersvaartuigen worden hierdoor aangetrokken, vooral nu met de zware uitbatingskosten als gevolg van de immer stijgende brandstofprijzen. De vermindering van de visserijvloot heeft een weerslag op het nationaal belang van de visserij, nationaal belang dat gemeten wordt ten overstaan van de andere bedrijven aan het aandeel in het bruto-nationaal-product. Door de aanwerving van vissersvaartuigen in dienst van de olieindustrie gaan terzelfdertijd ook heel wat gespecialiseerde visserskrachten voor het bedrijf verloren. Een ander nadelig gevolg is de rechtstreekse aanwerving van vissers voor allerlei djobs op de booreilanden. Inderdaad heeft men petroleumspecialisten nodig evenals goede mekaniekers en techniekers, maar men heeft ook knappe krachten nodig met goede kennis van zee, stroming en wind, die over goede zeebenen beschikken en met kabels en getuig te kunnen omgaan. De hoge lonen die men in de petroleumsektor biedt, hebben al heel wat goede schippers, stuurlieden, motoristen en anderen uit de vissersvloot doen deserteren, zeer tot ongenoegen en in bepaalde gevallen tot wanhoop van de rederijen ter visserij. We kunnen dus besluiten met te zeggen dat de olie-industrie in de Noordzee, de visserij zeker geen windeieren doet leggen.

REDERS
LEEST UW
VAKBLAD

# Garnaalkruiersdemonstratie

**Op het groot strand werd zaterdagmiddag een garnaalkruiersdemonstratie gegeven. Maar velen waren blijkbaar meer geinteresseerd voor de garnalen dan voor de demonstratie ! !**

# NEDERLAND
## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 1 juli werd aangevoerd : 250 kg. tong; 3 kisten tarbot en griet; 3 kisten kabeljauw; 4 kisten wijting; 35 kisten schol; 10 kisten schar en 12 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 12,32-11,70; grote tong 17,32-16,61; grootmiddel tong 17,24-16,91; kleinmiddel tong 19,14-18,06; tong één 19,10-18,65; tong twee 16,49-16,05.

Per 40 kg : tarbot 372-00; griet 314-295 kabeljauw vijf 92; schol drie 170-126; schol vier 92-80; wijting drie 89; schar 86-70; bot 32-24; steenbolk 90; krab 59-47; rode poon drie 146.

De besommingen waren : UK 129 f 700; VD 18 f 2000; VD 19 f 3800; VD 20 f 1.300; WR 71 f 1400; WR 75 f 1200.

— o —

Aan de woensdagmarkt van 2 juli werd aangevoerd : 740 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 178 kisten kabeljauw; 11 kisten wijting; 40 kisten schol; 10 kisten schar en 16 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg : tarbot 12,06-11,74; grote tong 17,72-16,74 grootmiddel tong 17,98-16,90; kleinmiddel tong 19,21-17,81; tong één 19,33-18,27; tong twee 16,93-16,60.

Per 40 kg : tarbot 392-310 griet 360-312; kabeljauw één 126; kabeljauw twee 270-150; kabeljauw drie 172-140; kabeljauw vier 166-140; kabeljauw vijf 102-92; schol één en twee 178-136; schol drie 146-92; schol vier 116-72; wijting drie 110-93 schar 116-63; bot 31-29; horsmakreel 58; rode poon twee 196 en rode poon drie 136.

De besommingen waren : UK 129 f 1.100 VD 18 f 1.200 VD 19 f 3.900, WR 71 f 1.500, WR 75 f 1.200. Eén Deens vaartuig de RI 464 f 21.300.

— o —

Aan de donderdagmarkt van 3 juli werd aangevoerd : 1310 kg. tong; 30 kisten tarbot en griet; 150 kisten kabeljauw; 9 kisten schelvis; 136 kisten wijting; 506 kisten schol; 181 kisten schar; 23 kisten makreel en 67 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 12,36-10,93; grote tong 18,49-17,28; grootmiddel tong 18,56-17,14 kleinmiddel tong 19,32-18,13; tong één 21,00-18,63; tong twee 18,89-17,21; zalm 26,00.

Per 40 kg : tarbot 404-307; griet 376-312; kabeljauw één 138-114; kabeljauw twee 184-166; kabeljauw drie 152-126; kabeljauw vier 136-112; kabeljauw vijf 124-72; steenbolk 49; mullets 532; poontjes 32-27; tongschar 182; schelvis één en twee 212; schelvis drie 214; schelvis vier 92; schol één 142-106; schol twee 136-122; schol drie 94-73; schol vier 88-63; wijting drie 104-74; makreel twee 56-32; schar 86-28; rode poon één 160; rode poon drie 196-82; horsmakreel 40-18; krab 42.

De besommingen waren :

UK 138 f 5800; VD 18 f 3600; VD 19 f 4200; IJM 3 f 2400; IJM 19 f 4000 verder waren er vier Goedereders en één Texelaar met een totale besomming van f 97.000.

— o —

Aan de maandagmarkt van 7 juli werd aangevoerd : 2.222 kg. tong 373 kisten tarbot en griet, 373 kisten wijting, 930 kisten schol; 71 kisten schar, 72 kisten makreel en 108 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 11,78-9,27; grote tong 19,47-18,09; groot middeltong 20,02-18,27; kleinmiddel tong 20,42-19,33; tong één 21,01-19,84; tong twee 19,61-18,58; zalm 15,00-14,00. Per 40 kg : tongschar 265-180; wolf 122; krab 40-30; kleine kreeft 186; mullets 334-296; haai 144-120, steenbolk 66-62; poontjes 52-26; tarbot 374-284; griet 408-308, kabeljauw één 160-128; kabeljauw twee 152-110; kabeljauw drie 142-100; kabeljauw vier 130-110; kabeljauw vijf 140-82; schelvis twee 112-104; schelvis drie 124-110; schelvis vier 104-70; schol één 130-104, schol twee 132-104; schol drie 98-67; schol vier 72-50; schar 57-20; wijting 114-65; makreel twee 36-21,60.

De besommingen waren : KW 11 f 25.700; KW 22 f 28.800; KW 45 f 13.800; KW 77 f 7.600; KW 113 f 12.800; KW 149 f 18.000; KW 152 f 9.200; KW 167 f 8.100; KW 173 f 21.200; KW 185 f 7.900; KW 194 f 12.900; KW 214 f 6.500; SCH 256 f 11.900; UK 234 f 4.210; IJM 44 f 19.800; IJM 209 f 13.100; verder één Deens vaartuig de : RI 11 met f 28.600 aan besomming.

— o —

An de dinsdagmarkt van 8 juli werd aangevoerd : 225 kg. tong, 2 kisten tarbot en griet 3 kisten makreel, 25 kisten kabeljauw, 42 kisten schol, 74 kisten diversen.

Prijzen in guldens.

Per 1 kg : tarbot 11,83; grote tong 19,58-19,26; grootmiddel tong 18,95-18,85; kleinmiddel tong 19,87-19,38; tong één 19,54-19,33; tong twee 17,54-17,32.

Per 40 kg : tarbot 386-333; griet 325-314; kabeljauw drie en vier 170-154; kabeljauw vijf 132-75; schol drie 136; schol vier 71-60; wijting drie 104-98; makreel twee 88-74; schar 77-62; rode poon 206-152; horsmakreel 45-11; bot 25-24; inktvis 352; poontjes 42-40.

De besommingen waren : VD 19 f 4750; VD 20 f 1980; WR 71 f 2440; WR 75 f 1920; IJM 18 f 3200.

— o —

Aan de vrijdagmarkt van 4 juli werd aangevoerd : 440 kg. tong; 84 kisten tarbot en griet; 77 kisten kabeljauw; 60 kisten schelvis; 444 kisten wijting; 844 kisten schol 46 kisten schar 52; kisten makreel en 151 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 11,95-11,50; grote tong 18,82-17,59; grootmiddel tong 18,89-17,91; kleinmiddel tong 18,98-18,50; tong één 19,87-17,92; tong twee 17,84-17,59. Per 40 kg : haai 168; mullets 534-364; rode poon één 190; rode poon twee en drie 196-165; bot 28-26 horsmakreel 47-29; poontjes 37-35; tarbot 366-305; griet 380-329; kabeljauw één 156; kabeljauw twee 192-96; kabeljauw vijf 136-72; schelvis twee 204-186; schelvis drie 204-188; schelvis vier 104-76; schol één 142-88; schol twee 146-180; schol drie 110-70; schol vier 83-68; wijting drie 96-75; makreel twee 62-35; schar 80-45; tongschar 252-162.

De besommingen waren : BR 36 f 12.200; UK 208 f 19.700; UK 18 f 23.900; UK 20 f 8.500; UK 48 f 24.300; UK 94 f 2.400; UK 137 f 7.000; UK 138 f 2.200; UK 159 f 1.900; UK 233 f 1.500; VD 20 f 1.700 WR 32 f 50.200; WR 71 f 700; WR 75 f 700; IJM 18 f 3.300, verder waren er drie Texelaars present met een totale besomming van f 14.000.

— o —

Aan de woensdagmarkt van 9 juli werd aangevoerd : 109 kg. tong, 5 kisten tarbot en griet, 502 kisten kabeljauw, 114 kisten schol, 8 kisten wijting, 2 kisten schelvis, 3 kisten makreel en 32 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : grote tong 19.08-18.48; grootmiddel tong 19.40-19.31; kleinmiddel tong 19.43-19.15; tong één; 19.20-18.69 tong twee 18.58-18.23.

Per 40 kg : tarbot 379-359; griet 362-333 kabeljauw één 174-92; kabeljauw twee 180-90; kabeljauw drie 142-79; kabeljauw vier 122-80; kabeljauw vijf 112-77; schol één en twee 154-140; schol drie 124-100; schol vier 67-43; schelvis twee en drie 174; wijting 122-112; schar 78-28; makreel twee 106-70; horsmakreel 16-15; rode poon 190-144; inktvis 382-348.

De besomming waren : VD 18 f 5080; VD 19 f 3600; VD 20 f 900; WR 48 f 3650; WR 71 f 50; WR 75 f 560; IJM 18 f 3800; verder twee Deense vaartuigen de L 329 met f 25.00 en de RL 34 met een besomming van f 22.500.

— o —

Aan de donderdagmarkt van 10 juli werd aangevoerd : 759 kg. tong 84 kisten tarbot en griet; 272 kisten kabeljauw; 42 kisten schelvis 627 kisten wijting; 913 kisten schol 104 kisten schar; 9 kisten hake; 44 kisten makreel en 85 kisten diversen.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot : 11,70-9,80; grote tong 18,40-17,53; grootmiddel tong 18,79-17,60; kleinmiddel tong 18,20-17,68; tong één 18,37-17,77; tong twee 17,37-16,54.

Per 40 kg : tarbot 348-304; griet 364-300; kabeljauw één 116-104; kabeljauw twee 168-104; kabeljauw drie 122-96; kabeljauw vier 118-96; kabeljauw vijf 108-38; schelvis drie 144-132; schelvis vier 104-41; schol één 162-112; schol twee 182-96; schol drie 128-56,80; schol vier 53-40; wijting drie 66-34; makreel 42-22; schar 62-29; horsmakreel 13,20-9,20; rode poon (grof) 194-176; rode poon (klein) 152-124; poontjes 41-30; bot 3-24; inktvis 332-286; haai 132-92; kleine kreeft 230-180; mullets 540-488; roggen 150; hake 142-78.

De besommingen waren : KW 25 g 62.600; KW 77 f 1668; UK 94 f 7.200; UK 129 f 5.200; UK 135 en UK 145 f .000; UK 138 f 6700; UK 233 f 7.500; UK 234 f 4600; UK 244 f 4.700; VD 18 f 420; VD 19 f 1.900; IJM 18 f 2.200; IJM 19 f 13.200; verder twee Goede reders met een gezamenlijke besomming van f 33.500.

— o —

Aan de vrijdagmarkt van 11 juli werd aangevoerd :

885 kg. tong; 87 kisten tarbot en griet; 42 kisten kabeljauw; 112 kisten schelvis; 812 kisten wijting 916 kisten schol; 175 kisten diversen en 64 kisten makreel.

Prijzen in guldens :

Per 1 kg : tarbot 11,89-10,61; grote tong 19,66-18,31; grootmiddel tong 19,21-18,32; tong één 19,23; tong twee 19,00.

Per 40 kg : tarbot 476-316; griet 354-300; kabeljauw één 150-100; kabeljauw twee 142-102; kabeljauw drie 140-80; kabeljauw vier 122-94; kabeljauw vijf 104-41; schelvis één 82; schelvis twee 108-76; schelvis drie 124-60; schelvis vier 57-41; schol één 140-118; schol twee 128-110; schol drie 90-57; schol vier 57-41; wijting drie 52-34; makreel twee 65-34; schar 65-40; horsmakreel 14-9; mullets 468-428; rode poon (grof) 218-154; rode poon (klein) 164-118; poontjes 45-40; inktvis 294-288; haai 112-84; kleine kreeft 240-194; roggen 124-120; tongschar 214-128.

De besommingen waren :

BR 36 f 15.600; KW 185 f 2500; UK 18 f 19.100; UK 20 f 16.100; UK 48 f 13.200; UK 137 f 7.000; UK 138 f 2100; UK 141 f 11.700; UK 208 f 9400; UK 216 f 5400; WR 57 f 40.300; WR 71 f 1.000; WR 75 f 800, verder één Deens vaartuig, de RL 11 f 23.100; drie Texelaars met f 38.000 aan besomming.

# Visaanvoer te Den Helder

**Aanvoerbericht van 30 juni tot en met 4 juli**

Door 69 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd

| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 26.701 | kg | TONG | f 466.968,00 | van | f 19,50 | f 14,47 |
| 19.768 | kg | TARBOT | f 158.591,71 | van | f 11,95 | f 4,50 |
| 114.090 | kg | SCHOL | f 290.667,95 | van | f 3,90 | f 1,60 |
| 15.665 | kg | KABELJAUW | f 39.273,32 | van | f 3,98 | f 1,65 |
| 3.089 | kg | GRIET | f 24.370,62 | van | f 9,28 | f 4,50 |
| 18.585 | kg | SCHAR | f 28.035,02 | van | f 2,15 | f 1,06 |
| 4.115 | kg | WIJTING | f 7.034,66 | van | f 3,13 | f 1,24 |
| 140.945 | kg | DIVERSEN | f 446.924,30 | | | |
| **372.958** | **kg** | | **f 1.461.865,58** | | | |

**Aanvoerbericht van 7 tot en met 12 juli 1980**

Door 78 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

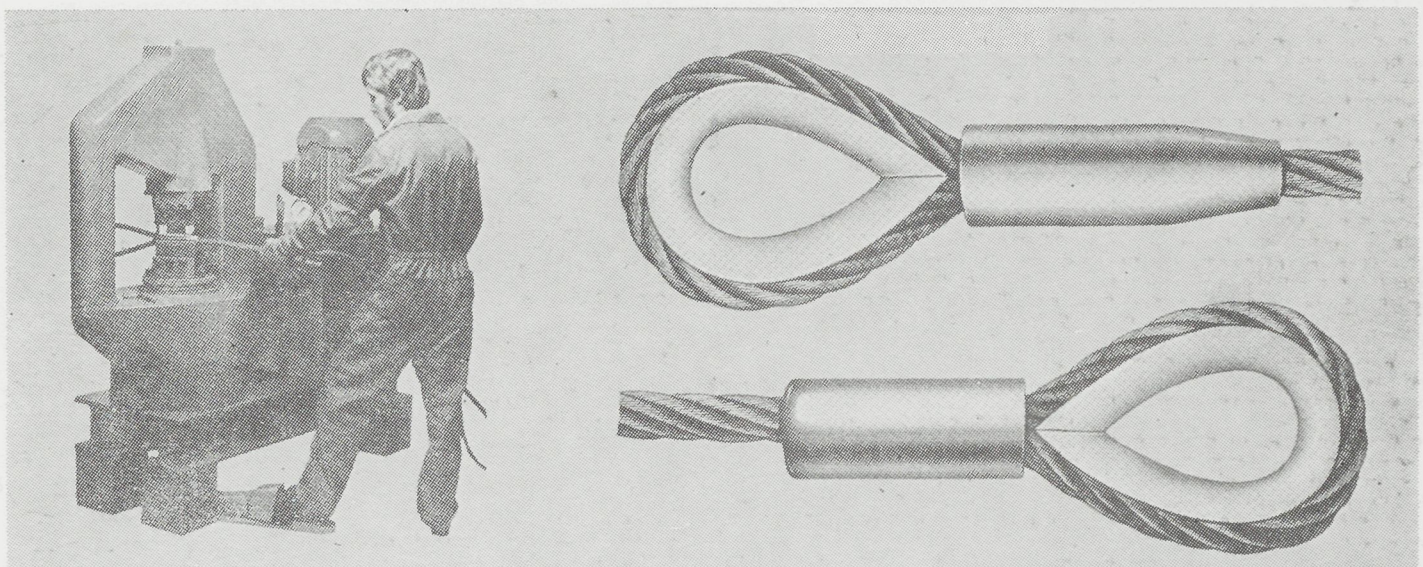
| | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 30.058 | kg | TONG | f 531.716,32 | van | f 19,48 | f 14,94 |
| 19.284 | kg | TARBOT | 165.307,76 | van | f 19,00 | f 5,04 |
| 112.820 | kg | SCHOL | 184.937,87 | van | f 3,49 | f 1,03 |
| 45.325 | kg | KABELJAUW | 93.388,73 | van | f 6,53 | f 1,12 |
| 4.151 | kg | GRIET | 33.511,45 | van | f 8,65 | f 7,04 |
| 11.555 | kg | SCHAR | 14.552,53 | van | f 2,03 | f 0,90 |
| 9.955 | kg | WIJTING | 12.719,58 | van | f 2,75 | f 0,99 |
| 142.621 | kg | DIVERSEN | 472.703,07 | | | |
| **375.769** | **kg** | | **f 1.508.837,31** | | | |

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

| | Oostende | Zeebrugge | Oostende | Oostende | Zeebrugge | Oostende | Nieuwpoort | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | 14-7 | 14-7 | 14-7 | 15-7 | 16-7 | 16-7 | 14-7 | 16-7 |
| Tarbot : groot (123) | 209-211 | 189-212 | 174- | 178-186 | 173- | 182-195 | 234- | 230-260 |
| middel (123) | 181- | 177-185 | - | 157-159 | - | 146-170 | 190-210 | |
| klein (123) | - | 24140 | 125- | 139- | - | 134-145 | 70- | 70- |
| Griet : groot (123) | - | 132-145 | - | - | - | 150-157 | 160- | |
| middel (123) | 127- | 108-118 | 126- | 116- | 133- | 120-129 | | |
| klein (123) | 113- | 90-104 | 113- | - | 97- | - | | |
| Schelvis : groot | - | - | 33- | - | 43- | - | | |
| middel | - | - | 30- | | | | | |
| klein | - | - | 25- | 25- 27 | 20- 25 | - | | |
| Heek : groot | 60- | - | 55- | - | 66- | - | | |
| middel | 52- | - | - | | | | | |
| klein | - | - | 35- | 27- 37 | 9- 22 | - | | |
| Lom | | | | | | | | |
| Leng | | | | 7- 30 | - | - | | |
| Rog (I) | 29- 90 | 90- 96 | 45- 71 | - | 17- 96 | - | 85- | 85- |
| Keilrog (123) | 81- | - | - | 74- | - | - | | |
| Rog (23) | | | | | | | | |
| Tilten (23) | - | 84- 90 | - | 76- | - | - | 80- | 80- |
| Scherpstaart (23) | - | 92- 98 | - | 78- | | | 60- 65 | 80- |
| Halve mans (23) | - | 68- 72 | - | 65- | | | 65- | 80- |
| Teelt (2) | - | 70- 74 | - | 65- | | | | |
| Katrog (2) | - | 20 26 | - | 33- | | | | |
| Kabeljauw | 41- 61 | 48- 56 | 41- 60 | 80- | 46- 63 | 54- 62 | 60- 70 | 90-100 |
| Gul (groot) | 17- 47 | 46- 50 | 17- 40 | 80- 82 | 14- 50 | 50- 57 | 35- 52 | 48- 60 |
| Gul (middel) | - | 34- 46 | 17- 40 | 43- 44 | - | 36- 45 | | |
| Gul (klein) | - | 14- 34 | - | 16- 40 | - | 14- 36 | | |
| Hozemondhamme | 83-172 | - | 71-122 | 30- 36 | 24- 35 | 30- 32 | | |
| Wijting : groot | 26- 40 | 30- 35 | 17- 45 | - | 71-163 | - | | |
| klein | - | 14- 19 | - | 16- 20 | - | 14- 17 | 40- 50 | 70- |
| Schar | 24- | 12- 19 | - | 10- 16 | | | 14- 16 | 42- |
| Steenschol | 52-111 | 45-110 | 45-107 | - | 14-109 | 18- 92 | 25- 40 | 30- 45 |
| Zeehaai | 31- 33 | 34- 45 | - | | | | 120- | 136- |
| Hondshaal | - | 24 29 | 14- 20 | 12- 20 | | | 22- | 22- |
| Doornhaai | | | | | | | 45- | 45- |
| Pieterman | | | | | | | 40- 50 | |
| Makreel | | | | | | | | |
| Horsmakreel | | | | | | | | |
| Zeekreeft | | | | | | | | |
| Schaat | | | | | | | | |
| Zeebaars (klipvis) | | | | | | | | |
| Kongeraal | | | | | | | | |
| Schartong | 21- 25 | - | 45- | - | 13- 25 | - | | |
| Volle haring | | | | | | | | |
| IJle haring | | | | | | | | |
| Haringshaai | | | | | | | | |
| Steenholk | | | | | | | | |
| Heilbot | | | | | | | | |
| Steur | | | | | | | | |
| Koolvis | | | | | | | | |
| Zeewolf | | | | | | | | |
| Pollak | 47- | - | - | | | | | |
| Zonnevis | | | | | | | | |
| Koningsvis | | | | | | | | |
| Vlaswijting | | | | | | | | |
| Zeeduivel | - | 132-217 | - | 59-179 | - | 58-183 | | |
| Schotse schol | | | | | | 15- 30 | - | 228- |
| Zeehond | | | | 48- | - | 40- 50 | | |
| Bot | | | | - | 25- | 7- 12 | | |
| Rode Poon (robaard) | 40- | 54- 60 | - | 20- 38 | | | 12- | 14- |
| Grauwe Poon (knorh.) | - | 10- 19 | - | | | | 70- | |
| Rode Knorhaan | 33- 62 | - | 8- 39 | 150-186 | - | 118-165 | 25- | 345- |
| Posten | | | | 108-141 | - | 77-116 | - | 90- |
| Langoesten (midden) | - | 111-177 | - | 108-120 | - | | | |
| (klein) | - | 106-120 | - | 114-117 | - | 160- | | |
| gatjes | - | 116- | - | | | | | |

Lees "HET VISSERIJBLAD„

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



UNSERE PRESSMETHODE SPART ZEIT UND MATERIAL

VÅR PRESSMETOD ÄR TIDS- OCH MATERIALBESPARANDE

OUR SPLICING METHOD SAVES TIME AND MATERIAL

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

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

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

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

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG DAAROVER BESCHIKKEN.

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

☎ **S.C.A.P. (059) 32.29.51**

(8428V)

# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

**☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229**

■

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

■

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

■