

# het visserijblad

Verschijnt wekelijks  
Vrijdag 13 maart '81 - Nr. 10

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. BAELSKAAL 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

Nieuwe aanwinst voor onze vissersvloot

## Z.53 "VAN EYCK" GEDOOPT TE ZEEBRUGGE

De doop van een nieuw vissersvaartuig was in de laatste zeven jaar zo'n zeldzaamheid geworden, dat het niet verwondert nu de nieuwbouw, dank zij de steun van onze Hogere Overheid, een nieuwe aanloop heeft gekregen, elke doop een feest is van belang, waarheen honderden heen gaan kijken om een snuffje op te vangen van wat nieuws hen nu te wachten staat.

De technische evolutie gaat immers zo snel en de vernieuwing is zo noodzakelijk, dat elkeen belangstellend toekijkt, wat het met het laatste nieuw schip zal worden en of nieuwe verbeteringen het licht zullen zien.

Wat daarenboven een feit is, is de vaststelling dat, waar tien en twintig jaar geleden de Hogere Overheid voor diezelfde visserij een geringe belangstelling had, dit nu niet meer kan gezegd en bij deze van hoogste ambtenaars der betrokken ministeries, tot de provinciale besturen en steden, die belangstelling fel is gegroeid.

Merkwaardig en ten zeerste gewaardeerd is, dat ook een eerste minister en ministers van andere departementen benevens hun hoogste ambtenaars aanvaardden peter te zijn of hun dame het meterschap te zien waarnemen met voor gevolg, dat veel onwetendheden omtrent het belang van het visserijbedrijf voor de werkverschaffing, deviezen inkomen, economische mogelijkheden, uit de weg geruimd worden en een beter begrip en medeleven doen ontstaan welke hun groot nut hebben voor de evolutie van het bedrijf.

Het is die geest welke dankbaar stemt en waarop we zaterdag in onze speech wezen waarvoor al wie in de visserij betrokken is, die overheid mag danken, daar het een feit is, dat de ministers van de verantwoordelijke departementen en hun ambtenaars van klein tot groot, in de laatste twee jaar onvertreffbare inspanningen hebben gedaan om de Belgische visserij te steunen, de verouderde schepen slooppremies hebben toegekend en de nieuwbouw te hebben gestimuleerd met financiële tussenkomsten, welke in andere landen hun gelijke niet hebben.

Dit gezegd zijnde keren we terug naar de feestelijkheden inzake de doop van de Z.53 «Van Eyck» van zaterdag jl. en laten we onze redactie, die er ook aanwezig was, verder aan het woord.

P. Vandenberghe

### HET DOOPFEEST

Het was voor een overgrote menigte dat de doopplechtigheid aan de visserskaal voor de vismijn te Zeebrugge rond 14 uur een aanvang nam, nadat de heer Leo Tindemans en zijn dame, vergezeld van reder Camiel Versluys en zijn dame, was aangekomen en het gebruikelijke feest kon aanvangen.

Het was onze visserijaalmoezenier E.H. Corneille, die straks 20 jaar als zodanig funktioneert, de doopplechtigheid inzette met aan zijn zijde de meter en de peter te dezer gelegenheid, Mevrouw Drory, echtgenote van de heer Vanderhaeghen met als peter niemand minder dan de heer Leo Tindemans, gewezen minister van Landbouw en Visserij, gewezen Eerste Minister thans voorzitter van de C.V.P. en voorzitter van een politieke fractie van het Europees parlement.

Onder de talrijke overheden, benevens hem, erkenden we Volksvertegenwoordiger Manu Desutter, schepen Dumarey van Oostende, Dries Claeys, ere-volksvertegenwoordiger en voorzitter van de Be-

drijfsraad, secretarissen-generaal h. Van de Moortel en M. Poppe, Dir. Gen. Van Craeynest, directeur P. Hovart van het Rijksstation, bestendig député Eerebout en burgemeester Claeys van Bredene, directeur Balbaert van de vismijn van Zeebrugge, de heer Van Roose, secretaris-generaal van de bedrijfsraad voor de Zeevisserij, O. Waeghe, directeur van de Rijksvisserijschool te Heist, Decaesstecker, directeur Ibis, Decorte van het ACV, de bouwers en afbouwers van de Westvlaamse Scheepswerven; hh. Van de Zanle, Van Gerven en Le Notte van het N.M.K.N, hoofd-inspekteur Luc Maertens van het Ministerie van Landbouw, Bourgeois van de Zeevaartinspektie, Dir. Roger Cattoor van de O.V.A. te Oostende, Dir. Claus van de Loods- en Reddingsdienst, de heer Tailli, techn. directeur van ABC en zijn medewerkers en de verschillende leveranciers en opbouwers van het vaartuig, benevens de vrienden, familie van de reders en bemanningsleden van het schip, de HH. Praet en Dedrie van SCAP, scheepstim-

(Vervolg op blz. 3)



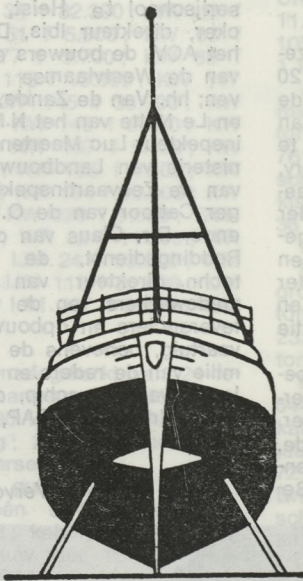
De bemanning van de Z.53 «Van Eyck» die nu voor het grote werk moet zorgen. (Foto PM)

# West-Vlaamse scheepswerven n.v.

## A. VANDER CRUYSSSE

**LEGEWEG,  
8020 OOSTKAMP**

**Tel. 050 / 35.83.60  
Priv. 050 / 31.34.42**



# NIEUWBOUW VISKOTTERS

(Vervolg van blz. 1)

merbaas Lowyck en Daniel Verbeke van Brugge, enz. alle met hun dame.

Onder ruime belangstelling werden de paasnagels ingeklopt door respectievelijk de meter, de peter, en de beide eigenaars.

Na deze plechtigheid, deed het eerder ruwe weer vele belangstellenden besluiten aan wal te gaan, vóór de trossen van het vaartuig losgegooid werden.

Gevoerd door een zeer gelukkige mede-eigenaar, Freddy Depaep, werden de opvarenden vervolgens vergast op een echte havenrondvaart.

Velen zullen ongetwijfeld onder de indruk gekomen zijn van datgene van de Zeebrugse haven, wat nu van nabij kon bekeken worden.

Na de rondvaart werd door de reders een verkwikkende drink aangeboden in de vergaderzaal van de vismijn, waar, mede door het slechte weer, dankbaar van gebruik werd gemaakt.

Dat E.H. Corneille nog meer kan dan vaartuigen dopen, bewees hij na de doopplechtigheid aan boord van de Z.53 «Van Eyck».

Geflankeerd door een tweetal dames, leden van de «Garnaalpelsters uit Oostende», gaf hij een demonstratie van zijn handigheid in het garnaalpellen, waarbij tevens bleek dat hij er ook groot liefhebber van is.

## HET BANKET

Dit had 's avonds plaats in het Brouwershof te Blankenberghe.

Het was dus in een zeer gezellige en eenvoudige sfeer dat de meter en de peter het feest inzetten, en waarop na het koud buffet, de reeks der toespraken namens de Westvlaamse scheepsbouwverf en de rederscoöperatieve SCAP, door de heer Vandenberghe werden ingezet.

## NAMENS DE WERVEN

In 'n vooral zakelijke en verscheidene malen toegejuichte rede zei spreker o.m. :

Namens de Westvlaamse Scheepswerven en SCAP, waarvan de eerste de romp bouwde en SCAP de verdere inbouw van de ABC motor, materialen, elektriciteit, koeling en alle moderne snuffjes afwerkte, werden wij verzocht enkele woorden tot deze gemeenschap te richten om niet alleen de reders-opdrachtgevers te bedanken voor het toevertrouwen van de bouw van het schip, maar tevens te wijzen op het groot belang van de vernieuwing van onze vissersvloot en de toestand, geschapen door de brandstoffenkwestie en de zware lonen en sociale lasten welke een exploitatie als deze, in snel tempo hebben beïnvloed. Als men echter vaststelt, dat onze Noorderburen 't nog veel gedurfter wagen en op het huidige ogenblik nog 45 vaartuigen in bouw hebben van 34 tot 40 m lengte met motoren van 1500 tot 2000 PK, welke 60 tot 70 miljoen



De kloeke treiler Z.53 «Van Eyck» (Foto PM)

kosten, dan moeten ook wij, die het kalmer aan doen, dat kunnen.

Waar vorig jaar bij ons een vijftal vaartuigen in de vaart kwamen, zijn wij dit jaar reeds aan de derde doop toe, na de Z.84 voor rekening van rederschipper Wtterwulghete Zeebrugge en de O.231 van rederschipper Norbert Hennaert uit Oostende. Vandaag staan wij voor een gemengde ploeg Zeebrugge-Oostende, die het aangedurd heeft de Z.53 in de vaart te brengen en alzo onze relatief verouderde vloot met een nieuwe eenheid te verrijken. Voor dit jaar verwachten wij nog vier nieuwe inbedrijfnemingen, zodat mag gezegd worden, dat deze vernieuwing, in tegenstelling met in Nederland, zich eerder traag voltrekt en het nog een geluk mag genoemd worden, dat Zeebrugge zich voor het grootste deel laat gelden.

Het op stapel zetten van een vaartuig zoals dit van vandaag, kost met zijn volledige uitrusting aan materialen en moderne technische apparaten, reeds 50 miljoen fr., waarvoor weliswaar voor bouw op Belgische werven 85 th krediet wordt verleend, zodat slechts 7,5 miljoen fr. aan eigen middelen dient besteed, maar het niettemin 'n feit is dat jonge schippers, niet eigenaar, dit moeilijk aankunnen zonder de steun van een financieel sterke groep of persoon. Hier hebben wij te maken, met een typisch voorbeeld van samengaan van kapitaal en arbeid of beter gezegd van de «brains» aan de wal en de technisch vaardige schipper op zee.

En in dit licht gezien, komt het ons voor, dat dit voor de toekomst de enige verstandige uitweg is in deze voor ons zeer moeilijke tijden. Maar om het waar te maken en de investeringen regelmatig af te lossen en te doen opbrengen, is er veel durf en werkkracht nodig op zee, hetgeen veel mensen niet voldoende beseffen, en moet men tevens gespaard blijven van veel tegenslagen door vast te slaan aan wrakken, nettenverlies enz. Het is tevens noodzakelijk dat onze maritieme overheid niet te veel eist

over principes welke, zegt men, aan boord meer en meer een noodzaak geworden zijn, maar soms nutteloze zware kosten veroorzaken.

Het is een feit dat het vaartuig welke wij vandaag ten doop zagen gaan, om rond te komen, minstens dertig miljoen fr. per jaar moet besommen, dit slechts met 16 tot 17 reizen van 16 tot 17 dagen, hetgeen wil zeggen 'n besomming van rond de twee miljoen frank per reis moet maken.

Een vlugge berekening zal doen inzien dat 30 th, aan lonen en sociale lasten worden betaald. Zo'n motor verbruikt 3.100 liter mazout per 25 uur wat, aan 10 fr. per liter een uitgave betekent van 9 tot 10 miljoen fr. wat inbegrijps 30 th daartelt, zo de vangst twee miljoen opbrengt. En dan voegen zich daarbij de interesten, de verzekering, het vistuig de herstellingen en allerlei onkosten, welke op zich zelf de 20 th. zeker overtreffen.

## DANK AAN DE OVERHEID

Wanneer men dit alles en zo nog veel meer andere onverwachte factoren beschouwt, dan doet het ons toch besluiten, dat het een geluk mag genoemd worden dat onze overheid in de jongste jaren veel heeft bijgedragen om het ons mogelijk te maken aan nieuwbouw te doen, al is dit in een vertraagd tempo.

Wij willen dan ook van de gelegenheid gebruik maken om zowel de knappe ambtenaars van het Ministerie van Verkeerswezen, Landbouw en het Technisch Komitee voor Scheepskrediet alsmede de N.M.K.N. hartelijk te danken voor al wat zij voor onze ambachtelijke visserij gedaan hebben, de hoop uitdrukking, dat verder zal gedacht worden aan het vernieuwen van een besluit van een slooppremie, op voorwaarde dat men herbouwt, op het verder gebruik van de rest van de VOZOR-premie, waarvan het aanwenden een zeer

nuttig gevolg heeft gehad en waarvan wij hopen dat het resterend bedrag eveneens ter beschikking zal gesteld worden van nieuwbouw of jonge schippers.

Wij zijn overtuigd dat het Fonds der Marine zijn verder nuttig doel zal kunnen voortzetten met tussen te komen tegen een zeer lage interest bij de bouw en wij hopen dat het idee van onze Westvlaamse gouvweheer, en zijn Bestendige Deputatie en de heer schepen Dumarey om ook steun te verlenen over drie jaar bij de bouw, ook straks een realiteit mag blijven.

Zo de overheid in deze geest haar steun kan blijven geven aan onze visserij, waar in ander domein dikwijls zo veel miljarden worden verspild aan uitzichtloze bedrijven, dan zijn wij overtuigd, dat de langzame, moderne uitbouw van onze vloot zich verder zal kunnen voltrekken in het belang van al wie er door en voor leeft. Dit en de verdere uitstekende voorlichting door ons Rijksstation voor de Zeevisserij van de modernste technische en wetenschappelijke snuffjes moet onze knappe vissers toelaten voor hun land een bron van miljarden deviezen en het aanvoeren van een gezond voedsel blijven verzekeren.

Onze kleine rederijen zijn geen multi-nationals welke miljarden, soms zonder nut, opslorpen maar ze zijn voor het land, een bron van welvaart en werkgelegenheid.

En het is daarom, dat wij van die gelegenheid gebruik maken om, na deze overheid, de leveranciers en onze medewerkers der werven alsook de ABC Corporation te be-

(Vervolg op blz. 5)

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

(7116N-8199V)



(Vervolg van blz. 3)

danken bij het bouwen van dit prachtig vaartuig om ons thans te richten tot de meter en de peter van dit vaartuig.

## DE METER EN DE PETER

De heer Vandenberghe richtte zich vervolgens tot de meter en de peter en zei :

Mevrouw,

Vandaag hebt U het meterschap over dit prachtig vaartuig willen aanvaarden. Het doet ons genoeg U in die hoedanigheid te kunnen bedanken, daar gans de visserij Uw vader steeds gekend heeft als iemand die van onze vissers hield. Als herinnering aan deze heuglijke dag hebben wij daarom gemeend, U dit klein geschenk te mogen aanbieden, in de overtuiging, dat het U genoeg zal doen en tevens een kleine erkentelijkheid betekent, voor de grote vriendschap welke Uw familie steeds voor de visserij heeft gehad.

Daarop werd haar een prachtig uurwerk overhandigd, en richtte de heer Vandenberghe zich tot de peter in de volgende woorden :

Wat ons vandaag echter ook een zeer groot genoeg doet is, benevens Mevrouw Drory, hier als peter niemand minder dan de heer Leo Tindemans te kunnen begroeten, die wij nu al meer dan dertig jaar geleden hebben leren kennen toen hij nog ambtenaar bij het Ministerie van Landbouw was, en zich bezig hield met de contingentering van de invoer, en men mij toen al wilde wijsmaken dat hij ooit nog minister en te minister zou worden. Mijnheer Tindemans, wij hebben U toen al leren kennen en U in de opeenvolgende trappen van de politiek nationaal als internationaal steeds van nabij, in dagbaden en ook in onze uitgaven van Het Nieuwsblad van de Kust en Het Visserijblad gevolgd en wij kunnen vandaag niet anders dan gelukkig zijn omdat U het meterschap over een treiler van een eenvoudige schipper en zijn vennoot hebt willen aanvaarden. U zijt niet alleen ambtenaar geweest van ons Ministerie van Landbouw maar tevens onze minister van Landbouw en Visserij. Dit laatste wil ik onderlijnen, U zijt het die in 1973 als zodanig te Oostende de mooiste internationale visserijbeurs van ons land hebt ingehuldigd.

Achteraf hebt U het tot eerste minister gebracht. U zijt in deze moeilijke ogenblikken voorzitter van de CVP en tevens van een politieke fractie van het Europees parlement die een voorname rol speelt in de Europese vraagstukken.

Het is vooral in die laatste functie dat onze visserij U straks ten zeerste zal nodig hebben, daar wij op het huidig ogenblik met zware problemen gekonfronteerd worden.

Tot op heden werd er op EEG-visserijvlak veel gepraat, maar zijn er weinig gezonde maatregelen genomen. Uw ervaring als ambtenaar, politiker en mens laten ons toe te zeggen dat U dit steeds in het belang van de kleine man hebt ge-

# MAZOUT - DIESEL - LICHT FUEL

## Rederscoöperatieve

# S. C. A. P.

Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende

Tel. (059) 32 29 51 - Na 18 uur : 70 45 32

(8687V)

bruikt, want wanneer U onlangs zegde «mensen zijn belangrijk», dan hebt U ook daarmee bedoeld, de kleine mens en onze zeevisserij, die artisaanaal is ingesteld en bestaat uit werkers die niet spreken van staken, 36-uren-week, zondagse rust en die U als zodanig hebt leren kennen en lief hebben.

Nu U een belangrijke rol speelt, niet alleen ter oplossing van 's lands moeilijkheden, maar ook op Europees vlak, willen wij beroep doen op Uw ervaring en kennis om de visserijbelangen te verdedigen in de miserie met de kwotaregeling, de maaswijden, het vangverbod, de haring, enz. In dit opzicht stellen wij vast, dat in de huidige toestand vooral het egoïstisch belang van elk land in de EEG een grote rol speelt welke er toe geleid hebben tot op heden geen gezonde oplossingen te vinden.

In gans Europa huist de ziekte van de onregelmatige markt en niet verplichte veiling, zo, dat in plaats van zich te kunnen steunen op werkelijke toestanden in alle landen, allereerst nog waardeloze cijfers openbaar gemaakt worden

welke voor elk land en de visserij zelf, wat men er ook over denke, zeer nadelig is en niet toelaat te weten wat men er uiteindelijk mee beoogt, en bij de vissers de idee blijft geven van : zullen wij morgen nog renderend op die vissoorten kunnen vissen.

Die toestand moet zo vlug mogelijk gesaneerd worden.

Onze vertegenwoordigers en ook die van andere landen, moeten zich bewust worden, dat het tijd wordt af te stappen van kwota.

Alleen gezonde maatregelen kunnen de visserij redden door o. m. bepaalde visgronden op bepaalde tijdstippen van het jaar te sluiten met daarnaast een vangverbod in de twaalfmijlszone voor al wat groot is, een regeling der netmaten, volgens de soort visserij en vooral de industriële visserij tot het minimum te herleiden, enz. Nochtans rekening houdend met wat de Britten in hun achterhoofd hebben bij het betrachten van elke maatregel, moeten we zeer waakzaam zijn.

Het zou te lang duren hierover nu verder uit te weiden. Daarom stellen wij onze hoop op U, weten-

de dat U de belangen van 's lands visserij steeds ter harte hebt genomen en dat gezien Uw rol in EEG-verband. U zeker kunt bijdragen om niet alleen onze visserij te helpen maar opdat men spoedig tot gezonder maatregelen zou komen.

Dit gezegd zijnde en wetende dat U meer en meer aan de kust, aan de visserij gehecht zijt en er voor voelt, hebben wij gemeend U deze boekwerken te moeten aanbieden uit erkentelijkheid voor hetgeen U reeds gedaan hebt, overtuigd dat zij U wegwijs zullen maken in hetgeen onze Vlaamse visserij in het verleden is geweest en moet blijven.

Daarop overhandigde de heer Vandenberghe aan de heer Tindemans onder een langdurig applaus het eerste en tweede deel van de prachtige werken «De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen» van Gaston en Roland Desnerck en besloot hij zijn zeer gesmaakte rede met zich te richten tot de twee redersvennoten en zei :

(Vervolg op blz. 7)



Een beeld van de doopplechtigheid van de nieuwste Zeebrugse aanwinst (Foto PM)

Verstandige reders kiezen voor hun "SSB = VHF"

# "SAILOR"

dat hebben de reders van  
de "Z.53" dan ook gedaan

Voor alle nautische apparatuur  
één adres :

**A.M.R.C.**

Noordhinderstraat 8

Zeebrugge

Tel. 050 - 54.42.71

059 - 32.35.24

---

**VERKOOP - VERHURING - ONDERHOUD**

---

Dienst na verkoop verzekerd te :  
Nieuwpoort - Oostende - Zeebrugge

**ANTWERP MARINE RADIO COMPANY**

(Vervolg van blz. 5)

Wij willen tenslotte onze rede niet sluiten zonder een bijzonder woord te richten tot de beide eigenaars, Freddy en Camiel.

Hij zei :

Gij hebt het aangedurfd samen scheep te gaan. Freddy, het is ons aller bekend, dat gij een knappe schipper zijt. Nu zult gij het met uw bemanning eens te meer op zee moeten doen. Ontvang daarom voor Uw bemanning dit klein geschenk, met name een cassette-recorder. Wij zijn er tevens van overtuigd dat gij op zee er alles zult uithalen wat er uit te halen is en naast U, hebt gij een ervaren «associé» welke in de jongste jaren niet bij de pakken is blijven zitten en zijn hobby en genegenheid voor de visserij, voor ons vissersvolk, nooit onder stoelen of banken heeft gestoken.

Camiel, gij zijt aan de wal de «brains», samen met Uw zoons. Wij zijn overtuigd dat Freddy met U goed scheep is gegaan en hebben er daarom ook aan gedacht U beide een klein geschenk te moeten aanbieden in de vorm van een uurwerk met stuurrad, overtuigd dat de Z.53 met U beiden, steeds behouden zal varen en rijke vangsten zal boeken.

Na deze geschenken werden door de heer Vandenberghe ook aan de meter, mevr. Tindemans en de dames van de twee eigenaars namens de West Vlaamse Scheepsbouwvereeniging en de werkhuisen SCAP bloemen gegeven.

Het vaartuig werd ondertussen voor 45 miljoen frank bij de Coöperatieve Redersverzekering Hulp in Nood verzekerd.

## DE METER DANKT

Daarop nam Mevrouw Drory het woord om de reders te danken haar de eer te hebben aangedaan het meterschap van de «Van Eyck» te kunnen aanvaarden.

Ze zei verder :

Als dochter en kleindochter van constructeurs van dieselmotoren sta ik vol bewondering voor de fraaie uitrusting die ik op de ultramoderne «Van Eyck» waargenomen heb. Mijn bewondering voor de toekomstige bemanning is hierdoor nog meer gestegen. Hierbij mogen wij ook niet vergeten dat buiten de moed en de geestdrift die nodig

zijn voor deze lange zeetochten, de bemanning ook op de hoogte moet zijn van de ingewikkelde werking van het materiaal.

Door een gesprek met mijnheer en mevrouw De Paepe ben ik er mij bewust van geworden hoeveel moeite deze onderneming geveerd heeft.

Maar wat mij het meest getroffen heeft bij de rondgang, is de zware taak die Mr De Paepe te wachten staat. Voor de eerste maal wordt hij schipper op zijn eigen vaartuig. Meester na God zijn, is stellig een fascinerende maar tevens angstaanjagende roeping. Vanaf nu rusten zware verantwoordelijkheden op zijn schouders : de opbrengst van het schip maar vooral de veiligheid van zijn bemanning. Verantwoordelijkheden die bepaalde bevoegdheden opeisen, zowel op intellectueel als op diep menselijk vlak en die in mr De Paepe door talrijke relaties erkend zijn.

In het bijzonder bewonder ik Mw De Paepe. Zij heeft immers haar man met hart en ziel begeleid bij alle stappen die hij ondernomen heeft voor de bouw en de tewaterlating van het schip, zodanig dat zij om het even waar en wanneer hem kan steunen wanneer hij op zee is.

Door deze technische en administratieve ervaringen, is als het ware een samenwerking ontstaan tussen beide die ook van groot belang is. De toekomst van het schip ligt dus volledig in beider handen.

Goede vaart aan de «Van Eyck»! waren de diepgevoelde woorden van een nog jonge meter.

## EEN PRACHTIGE REDE VAN DE HEER TINDEMANS

We hadden reeds dikwijls redevoeringen en uiteenzettingen van de heer Tindemans in radio, televisie of dag- en weekbladen gelezen en gehoord.

Was het omdat hij die avond overgelukkig was peter te zijn van het vissersvaartuig van eenvoudige mensen of was het omdat hij in deze gezellige sfeer zich beter thuis voelde dan in de politieke vaak onaangename wereld ? In elk geval wat er ook van zij, hij hield een schitterende rede welke zeer

**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



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

## somati

11e Industriezone, 9440 EREMBODEGEM  
Tel. (053) 70 32 32 — Telex 12376

dikwijls door een langdurig applaus onderbroken werd en welke zo maar uit de vuist gegeven, eens te meer het bewijs bracht van het groot redenaarstalent van de man die in ons land een top verantwoordelijkheid bekleedt en op Europees vlak zeker voor onze visserij van groot nut kan zijn.

Hij had het achtereenvolgens over zijn jeugd en hoe hij de zee, de schepen en tenslotte de visserij leerde lief hebben.

Hij had het over de 5 jaar dat hij ambtenaar was bij het ministerie van Landbouw en de kontingentering van de vis werd toevertrouwd..

Hij herinnerde er aan hoe hij in 1973 de merkwaardige internationale Visserijbeurs door de heer Vandenberghe te Oostende ingericht als minister van landbouw in hulddigde.

Ook had hij het over het feit, dat hij, na als ambtenaar veel zakelijks te hebben meegemaakt hij in de politiek is verzeild, waar hij het tot 's lands hoogste top heeft weten te brengen, maar waardoor hij een volledige kijk op wat zakelijk, nuttig en nodig is heeft leren onderscheiden.

Hij was daarom des te verheugd dit peterschap te hebben aanvaard, omdat hij de visserij en zijn volk in al die jaren meer en meer heeft leren kennen en vooral hun moed hun werklust en hun liefde voor de zee heeft leren bewonderen.

Hij herinnerde er aan dat, als we als volk ooit iets willen betekenen, het er op aan komt ons economisch op te werken, zoals dit is geweest met onze landbouw, textiel, vlas en tenslotte onze havens en de visserij.

De cijfers van de omvang van onze visserijvloot zijn echter bedroevend en betekenen in tonnage en getal een achteruitgang van 40 th. bij 1950, terwijl de aanvoer zelf niet is vergroot. Veel troeven hebben we niet aan eigen grondstoffen, welke voor de economie van ons land hartversterkend zouden moeten zijn. Als wij zelf geen initiatieven nemen, zal het niemand voor ons doen.

In deze voor ons zo moeilijke tijden is er dus moed nodig om aan te durven wat gij doet.

Herinnerend aan het werk van Heyermans : «De vis wordt duur betaald», wees hij op de gevaren van het bedrijf en de lotsverbondenheid van reder en visser. En om dan

toch de moed te hebben het te doen, verdienen ze niet alleen onze hulde maar onze dank en onze steun.

In de visserij bouwt men aan zijn eigen bestaan, zoals nergens anders en het is zoals de heer Vandenberghe ons daar straks op wees nodig deze prestaties verder te steunen zowel op nationaal als op Europees vlak. Er is daarvoor nog heel wat te doen, omdat onze visserij een formidabel bedrijf is waaraan niet genoeg aandacht wordt verleend en waardoor wij er moeten op letten dat zij toekomst blijft hebben.

Hij besloot zijn zeer gesmaakte en schitterende rede met zich te richten tot de twee reders en hun dames en zei tot Freddy Depaape : Gij zijt nu niet de schipper naast Mathilde, maar naast José, die sedert jaren hard met U samenwerkt en voor U aan wal is wat gij op zee zijt.

Zich dan richtend tot zijn vennoot Camiel Versluys, zei hij : Gij hebt uw eigen bestaan van jongs af knap opgebouwd en zijt als Bredezaar tenslotte in de visserij verzeild alsof het uw vroeger stiel en hobby was. Hier wordt iets gepresteerd en een bestaan van jonge vissers opgebouwd. We kunnen er U slechts voor geluk wensen en hopen dat alle mensen van goede wil samen zullen werken voor de verdere uitbouw van wat ons Vlaanderen zo lief en nodig heeft : de zeevisserij.

Een langdurig handgeklap volgde op deze gemoedelijke en welgemeende gedachten, welke alle aanwezigen naar het hart ging.

Om te sluiten werd door de heer Vanderaeghe, namens de Anglo Belgique Corporation aan de beide reders een pracht van een boek geschenken aangaande de werken van kunstschilder Van Eyck aan wie de naam van het vaartuig herinnert en door Mw. en Mr. Vanderaeghe-Drory, een televisietoestel voor de bemanning aan boord.

Na deze speecheen en overhandiging der geschenken, dankte Freddy Depaape, de milde schenkers, redenaars en aanwezigen voor hun welgevoeld meelevens met de geboorte van een nieuwe parel van ons zeevisserijbedrijf.

Dat er achteraf nog lang gekeuvel, gedanst en gezongen werd, hoeft geen betoog.

(Vervolg op blz. 9)

# Z. 53 "VAN EYCK"

## kiest zee met visserijuitrusting van

### Hand in Hand, IJmuiden Stores

Op andere plaatsen in dit blad is reeds lof toegezwaard aan het nieuw ten doop gehouden vissersvaartuig, de Z.53 „VAN EYCK” van rederij p.v.b.a. De Paepe-Versluys.

Wij vragen op deze plaats aandacht voor de visserij-uitrusting van de Z.53, die geheel met materiaal van IJmuiden Stores werd geleverd.

Zoals bekend is IJmuiden Stores de verkoop organisatie van de Anza, Apeldoornse nettenfabriek en van de Verto staalkabel- en touwfabrieken te Rotterdam.

De netten werden gemaakt door de bewaarde nettenmakers van Hand in Hand te Zeebrugge uit materiaal van de Anza, sinds vele jaren leverancier van een superieure kwaliteit nylon op de Belgische markt.

Steeds weer ziet deze fabriek kans op kwaliteitsgebied de concurrentie voor te blijven, door nieuwe elementen toe te voegen aan de verwerking en bewerking van haar nylon.

De Anza bereikt daardoor dat een optimaal gebruik kan worden gemaakt van de eigenschappen van het materiaal.

In feite weet zij het netwerk steeds die eigenschappen mee te geven die vereist worden voor een bepaalde visserijmethode.

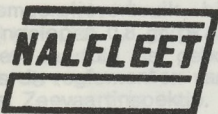
De speciale bewerking garandeert een grote maatvastheid en een uitstekende slijtweerstand van het netwerk.

De geleverde vislijnen zijn van de beroemde Vertocoat kwaliteit, opgebouwd uit een eerste klas draad en dubbel ge-galvaniseerd volgens een speciaal Verto procédé.

Voorwaar, netten en lijnen vormen een ideale combinatie om de rederij Van Eyck en haar nieuw schip een uitstekende uitgangspositie in de visserij te verschaffen. Deze netten zijn ook verkrijgbaar bij SCAP, H. Baelskaai 27, Oostende.

Wij wensen de rederij „Van Eyck” en de bemanning alle denkbare succes toe.

## ANZA IJmuiden Stores



MARINE CHEMICALS

SPECIALITEITEN CHEMICALIEN VOOR :

- DIESEL KOELWATER — DIVERSE REINIGINGEN
- BRANDSTOF — CORROSIE BESCHERMING

GELEVERD DOOR :

Paardenmarkt 64  
B 2000 Antwerpen  
Tel. : (031) 32.59.95  
Telex 33833

NALFLOC LIMITED—BELGIUM BRANCH

NU OOK BESCHIKBAAR VOOR DE VISSERIJ

VIA :

S.V. SCAP

afd. Werkhuizen  
Edw. Anseelekaai  
Oostende

tel. : (059) 32.39.79 - 32.08.20

(8674V)

(Vervolg van blz. 7)

DE TECHNISCHE BEZIENSWAARDIGHEDEN

Deze week worden ter werkhuisen SCAP nog enkele zaken gecontroleerd en op punt gesteld, zodat men hoopt begin volgende week te kunnen afvaren.

De bouw van de romp, bovenbouw en masten van het vaartuig, werd toevertrouwd aan de West-Vlaamse Scheepswerven te Oostkamp.

De afmetingen zijn de volgende:  
Lengte 29,79 m  
Breedte 7,58 m  
Holte 3,29 m

De bruto-tonniemaat van het schip bedraagt 183,58 ton en de netto tonnenmaat 69,70 ton.

Het vaartuig is als volgt ingedeeld :

- voorpiek (waterdichte afdeling van het voorschip tegen aanvaringen)
- nettenmagazijn voor het bergen van netten en allerhande materiaal
- visruim met een inhoud van 125 m<sup>3</sup>
- brandstoftanks met een totale capaciteit van 88.000 liter
- machinekamer voor de hoofdmotor en allerhande groepen
- logies, bemanningsverblijf met

slaapgelegenheid voor 6 man — achterpiek — verder hebben we nog bovendeks de bovenbouw met kombuis, logies, badcabine uitgerust met een zitbad en verder nog een toiletruimte.

De brug of stuurhut met slaapgelegenheid voor de kapitein.

In de brug bevinden zich verder alle navigatiemiddelen en controleapparaten voor machine- en elektrische inrichting. Onder de brug is een afzonderlijke ruimte voor de vislier voorzien.

De hoofdmotor is een ABC SCHEEPSDIESELMOTOR met een vermogen van 900 PK, gekoppeld aan een REYNTJES KEERKOPPELING die een bronzen schroef aandrijft van 2,20 m diameter welke geplaatst is in een LIPS STRAALBUIS. De ABC motor heeft hierna volgende karakteristieken :

- vermogen in doorlopend bedrijf 900 PK
- draaisnelheid 750 t/m
- boring en slag 242 x 320 mm
- aantal cilinders 6
- type 6MDXC
- 4-takt - enkelwerken - opgeladen met turbocompressor Brown Boveri type VTR
- toegelaten overbelasting : 10 pct gedurende 1 uur om de 12 uur
- gemiddelde effectieve druk : 11,99 Kg/cm<sup>2</sup>
- brandstofverbruik bij 4/4 belasting 155 gr./pk/h

(Vervolg op blz. 11)

KOELSYSTEEMBESCHERMING : NALFLEET 9-131C NALFLEET NALCOOL 2000

In gesloten dieselkoelwatersystemen kunnen we met verschillende problemen te maken krijgen, waarvan de twee voornaamste zijn :

1. Het ontstaan van een afzetting op de wanden van het koelsysteem.
2. Aantasting van de metalen in het koelsysteem door corrosie.

Om deze problemen te voorkomen, worden in koelwatersystemen vaak toevoegingen gebruikt.

Een toevoeging, die uitermate geschikt is voor dieselkoelwatersystemen is N 2000 of 9-131C.

Het wordt geleverd in een 30 kg verpakking. De gunstige eigenschappen van N 2000 of 9-131C zijn :

- 1a. Het geeft bescherming tegen vorming van de hardheidszouten bij gebruik van hard water (leidingwater) als koelmedium.
- b. Vervuilde oppervlakten worden schoon gemaakt en schoon gehouden, zodat de corrosie beschermingsfilm optimaal werkt.
- c. Het voorkomt microbiologische vervuiling.
- 2a. Het geeft corrosie bescherming voor vrijwel alle voorkomende metalen in koelsystemen met extra bescherming van ijzer, koper en tin; met aluminium alleen N 2000.
- b. Het geeft bescherming tegen cavitatie, wat een combinatie is van mechanische factoren (zoals trillingen, stroomsnelheden) en chemische corrosie processen.
3. Het veroorzaakt geen schade aan slangen, afdichtingen of pakkingen.
4. Het is te mengen met een zuivere ethyleen glycol antivries.

Opstarten van een systeem met N 2000 en 9-131C

Spoel het motorkoelwatersysteem grondig door, zodat het eventueel aanwezige roest en vuil zo veel mogelijk verwijderd wordt. Als het koelsysteem erg roestig of vervuild is, is het wenselijk na 2 weken het koelsysteem te ledigen en opnieuw met water en N 2000 te vullen.

Dosering

Het aantal toe te voegen liters N 2000 of 9-131C is in onderstaande tabel onder « dosering » af te lezen.

Onderhoud

Men dient elke 500 service meter uren of minimaal 4 keer per jaar een hoeveelheid N 2000 en 9-131C toe te voegen. De hoeveelheid, die elke 500 uur moet worden toegevoegd, is in onderstaande tabel « onderhoud » af te lezen. Als het koelsysteem in verband met onderhouds of reparatiewerkzaamheden afgetapt wordt, moet bij opnieuw vullen dezelfde hoeveelheid N 2000 of 9-131C toegevoegd worden als bij het opstarten.

Inhoud van systeem	Dosering bij opstarten (ltr N 2000)	Onderhoud elke 500 uur (ltr N 2000)
50 l.	1,5 l.	0,5
100 l.	3 l.	0,75
150 l.	4,5 l.	1
200 l.	6 l.	1,5
250 l.	7,5 l.	2
300 l.	9 l.	2,5
350 l.	10,5 l.	3,5
400 l.	12 l.	4
	(9-131C)	(9-131C)
50 l.	0,5 l.	0,25
100 l.	1 l.	0,25
150 l.	1,5 l.	0,5
200 l.	2 l.	0,5
250 l.	2,5 l.	0,75
300 l.	3 l.	0,75
350 l.	3,5 l.	1,0

Dosering Aftercooler-systeem

Indien voor het aftercooler-systeem een apart gesloten koelsysteem wordt toegepast, moet ook hieraan N 2000 of 9-131C worden toegevoegd. Voor elke 100 liter water dient weer 3 l. N 2000 te worden toegevoegd of 1 l. 9-131C.

Nog enkele opmerkingen over N 2000 en 9-131C

- Het is sterk alkalisch, voorkom daarom inwendig gebruik of herhaald contact met de huid.
- Het is gemakkelijk te herkennen aan de rode of blauwe kleur.

Voor de vissers verkrijgbaar bij S.C.A.P.

SCHEEPSTIMMERWERF

# A. Lowyck & Zoon

VICTORIALAAN 30, OOSTENDE – TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN — INRICHTINGEN

AGENT EN DEPOTHOUDER VOOR DE VISSERIJ :

**SCHEEPSVERVEN SIGMA COATINGS**

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

## MITSUBISHI scheepsdieselmotoren

*Wij leverden voor de Z.43 „Pandora” de Mitsubishi hulpmotor, tevens leverden wij de pneumatische bediende vislier en de hydraulische nettenrol.*

**VLOTTE SERVICE DOOR**

**SPECIAAL OPGELEIDE MONTEURS**

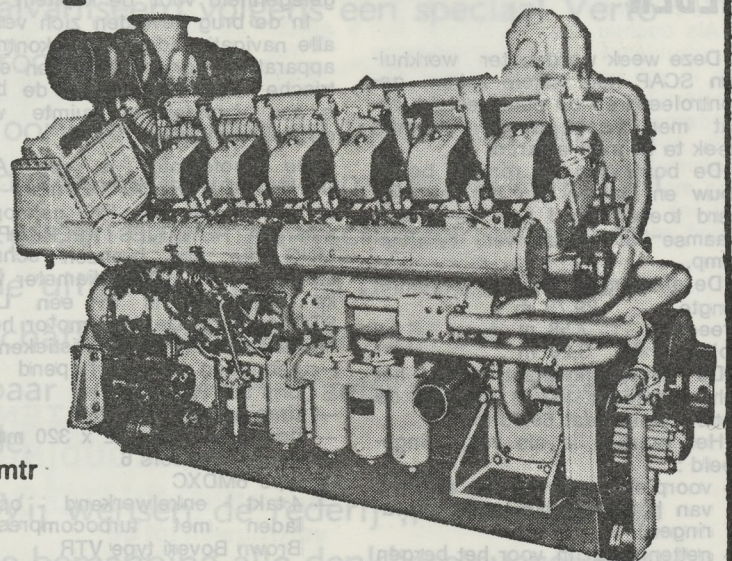
Dok met hefvermogen van 700 ton  
geschikt voor schepen van 70x11 mtr  
met een diepgang van 5 mtr.



**MACHINEFABRIEK PADMOS B.V.**

Bruinisse, tel. 01113-1551

Stellendam, tel. 01879-1766



(Vervolg van blz. 9)

— smeerolieverbruik bij volledig ingelopen 0,8 gr/pk/h

Het vaartuig is gebouwd volgens de reglementen van de Belgische Zeevaartinspektie. Het gebruikte staal is scheepsbouwkwali- teit. Het schip is volledig elektrisch gelast. Bij de bouw van de kotter werd er naar gestreefd een schip af te leveren, dat kwalitatief, functioneel en goedkoop was.

Om dit te kunnen verwezenlijken werd het schip verdeeld in bouwsecties, dit zijn afzonderlijke stukken waarvan de grootte en het gewicht afhankelijk zijn van de hef- capaciteit op de werf. Op de West- Vlaamse Scheepswerven N.V. kun- nen secties gemaakt worden met een maximum gewicht van 20 ton, omdat de werf beschikt over hef- bruggen met een hefvermogen van 5 tot 20 ton.

De seldbouw heeft het grote voordeel, dat er binnen in de voor- montagehal kan gewerkt worden. Men kan het werkstuk zo draaien, dat men op een gemakkelijke ma- nier de las onder de hand kan uitvoeren. De kwaliteit van de las- naden is dan ook voortreffelijk.

De volgende secties werden vooraf gemaakt :

Voorschip, visruim, dwarstank, zijtanks, motorfundatie, achter- schip, bovenbouw en brug.

Wanneer de secties klaar zijn in de werkplaats worden ze vervoerd naar de montagehelling waar ze samengezet worden om geleidelijk aan, een schip te vormen.

Het inbouwen van hoofdmotor, keerkoppeling, visliet en verdere mechanische uitrusting, het plaat- sen van de elektrische installatie

en de koelinstallatie, alsmede de verdere afwerking van het vaart- uig werd gedaan door de WERK- HUIZEN SCAP.

Uitgerust voor de bokkenvissertij werd het vaartuig voorzien van een VISLIER van het fabriekaats BRUS- SELLE, elektrisch aangedreven door middel van een electromotor van 145 pk. De visliet is, naast een elektrisch rem, voorzien van luchtbediende remmen en koppel- lingen. De stroomvoorziening van deze lier geschiedt vanuit een door de hoofdmotor aangedreven WARD LEONARD GENERATOR van 120 KW. Ingeval van een storing in de stroomvoorziening, kan deze over- genomen worden door een zoge- naamde noodliergenerator van 60 KW, wat toelaat de vissertij te blij- ven bedrijven, alhoewel met een lagere haalsnelheid. Met deze noodliergenerator kan ook alle mogelijk laswerk verricht worden. Ingeval van nood kan ook de vis- lier vanuit verschillende plaatsen aan dek en vanuit de brug direct gestopt worden.

De bediening van de hoofdmo- tor en van de visliet gebeurt pneu- matisch door middel van een aan- gepaste installatie, geleverd door de FIRMA SEMPRESS.

Het visruim wordt gekoeld bij middel van vinverdampers, zoge- naamde stille koeling.

De bemanningsverblijven zijn praktisch ingericht en verwarmd met een centraal verwarmingssys- teem, welke het werk is van de FIRMA HAEGEMAN uit Leffinge.

Daarboven werd ook hier aan accommodatie en aan de veiligheid grote aandacht besteed. In de machinekamer zijn twee brandde- tectoren opgesteld, die bij het ont-

staan van brand onmiddellijk alarm geven en met een centraal blus- systeem, geleverd door de FIRMA SOMATI, kan direct ingegrepen worden.

De STUURMACHINE is hydrau- lisch - elektrisch en werd geleverd door de FIRMA BRUSSELLE.

De elektronische apparatuur werd geleverd door de FIRMA ANTWERP MARINE RADIO COM- PANY en omvat twee stuks VHF toestellen 25 Watt, waarvan één met Selcol.

- één zender ontvanger Sailor T126 — 400 Watt
  - één radar merk Rathenon, ma- ximum bereik 64 mijl
  - één automatische piloot Wesmar
  - één dieptemeter Atlas type 450
- De FIRMA ESA leverde een DECCA-NAVIGATOR met plotter.

Het timmerwerk werd ook hier op zeer kundige wijze verzorgd door de FIRMA LOWYCK, terwijl het schilderwerk uitgevoerd werd door de FIRMA D. VERBEKE, die alom gekend is voor zijn pracht- werk.

## REDERS LEEST UW VAKBLAD

# Brusselle - Marine leverde :

De 4-trommel visliet is van het bekende merk « Brusselle » type 2400-4 dat zijn efficiënte werking reeds op meerdere vaar- tuigen bewezen heeft. Speciaal ontworpen om zowel de boom- als de grondvisserij te bedienen, is deze visliet keurig inge- bouwd samen met de elektrische motor en volledig vanuit de brug bediend bij middel van licht bestuurbare pneumatische klep- pen. Het bedieningspaneel geeft een duidelijk beeld voor het openen of sluiten van ieder van de 4 trommelremmen, waarbij in éénzelfde beweging de friktiekoppeling zonder stoten in- of uitgeschakeld wordt volgens de stand van de regelklep : « trom- mel vrij - trommel op rem » - « trommel ingeschakeld ».

Naar wij vernamen vond deze techniek zijn oorsprong op de grote lieren voor fabriekschepen en werd sedert enkele jaren nu ook op kleinere vaartuigen toegepast.

Ook opvallend was dat ook een veelvuldig gebruik ge- maakt werd van het inbrengen van hoofdaslageringen op kogel- en zelfinstellende rollagers waardoor heel wat pk's bespaard worden voor de aandrijfmotor.

Dit wordt ook duidelijk wanneer we de steekkaart van de lier inkijken :

- Trekt op 1e laag 28,5 ton aan 20 m/min. - komt tot stilstand bij 42 ton ;
- Trekt op buitenste laag : 11 ton aan 55 m/min. - komt tot stilstand bij 16 ton ;
- Trekt op gemiddelde laag maximaal 24 ton ;
- Trommelcapaciteit op de hoofdtrommels : ieder 800 m. kabel diam. 28 mm. en op de hulptrommels : ieder 115 m. kabel diam. 24 mm.

De elektrische aandrijving met elektromotor van 145 pk nominaal, werd eveneens zodanig opgevat om een soepele wer- king van de lier te waarborgen, met de nodige alarmmiddelen tegen overbelasting.

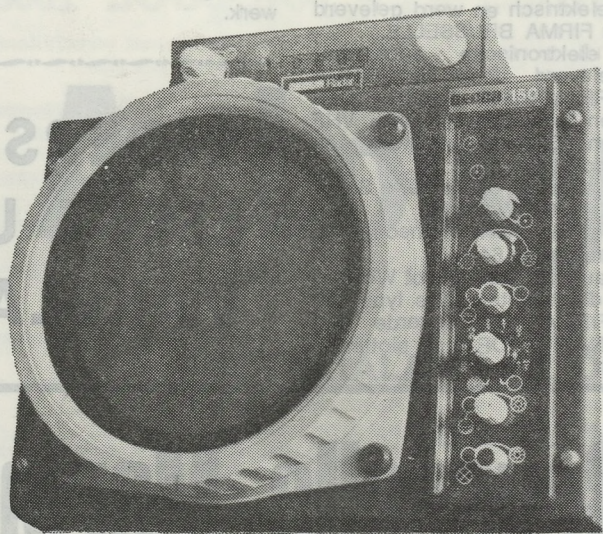
De elektro-hydraulische stuurinrichting, eveneens van het merk Brusselle vertoont enerzijds de traditionele evenwijdig op- gestelde cilinders werkend op een zwenkuk met rollen en ander- zijds een onlangs vernieuwde uitgave van een « twin » pompset, waarmede de besturing praktisch in dubbel uitgevoerd wordt met één werkende en één standby reservepomp. Overschakelen van één op andere pomp kan onmiddellijk gebeuren vanaf het stuur- huis. Een aardig stukje techniek dat ontworpen werd voor een grotere stuurveiligheid.

## BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD V.D. KUST

De aandacht van onze lezers wordt er op gevestigd dat hier- navolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz. op onze drukkerij verkrijgbaar zijn.

1. De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen deel I en II door Gaston en Roland Desnerck.  
Deel I verkoopprijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW  
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW
2. De Belgische Nederlandse Zeemansalmanak 1981.  
Prijs 950 fr. plus 57 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981  
aangevuld tot einde december 1980  
Prijs 200 fr.
4. De nieuwe kaart der Vlaamse Banken  
Prijs 215 fr. plus 35 fr. BTW
5. Moderne Autosnelwegenkaart van België  
Prijs 200 fr. en verzendingskosten 11 fr.
6. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen  
- verschillende soorten zeevis  
- schaal- en weekdieren  
sport- en lijnvis  
Noord Amerikaanse vis  
Prijs 400 fr. plus 52 fr. verzendingskosten.

# N.V. INES



H. BAELSKAAI 17, OOSTENDE — ☎ (059) 32.34.01

VERHUUR — VERKOOP — ONDERHOUD  
van alle navigatieapparatuur

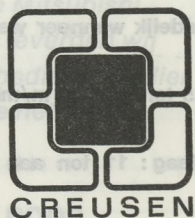
SERVICE 24 uur op 24

Ook op de Z.53 « VAN EYCK »

werden door de s.v. SCAP

elektromotoren gebruikt

van het fabrikaat



Gelijkstroomprogramma gaande

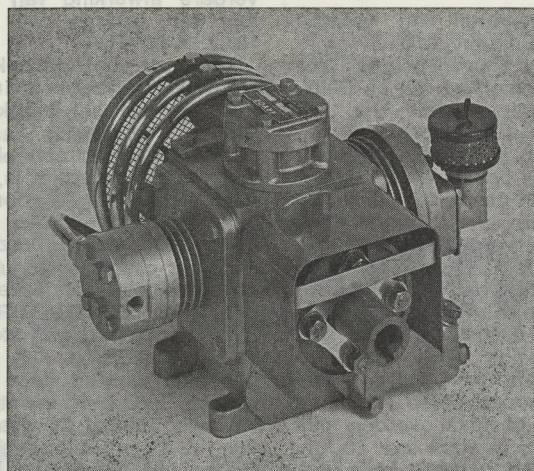
van 0,18 kW tot 2,2 kW.

Spanningen van 12 tot 220 Volt.

Roermond/Holland  
P.O. Box 194  
Phone 04750/15951\*  
Telex 58206 creus nl

Creusen  
Elektro-Mechanische  
Industrie b.v.

(8689V)



## ERVOR KOMPRESSOREN GEWOON DE BESTE

INVOERDER :

# N.v. Somomarin

Kattendijkdok 27 W.K. - ANTWERPEN  
TEL. (031) 32 45 68 - 31 54 77

# EVEREST

SCHILFERIJSFABRIEK

Hendrik Baelskaai 40

OOSTENDE Tel. 32 00 07

— HET KOUDSTE

— HET BEST BEWERKBAAR

(832AV)

## 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 —

# Op bezoek bij Freddy Depaepe te Heist

Zaterdag jl. werd de Z.53 gedoopt onder de naam PVBA Depaepe Versluys. De bemanning bestaat uit Freddy Depaepe, André Vanbesien, motorist (Oostende); Daniel Deduysche, assistent motorist; Daniel Hoozee, Johan Deseck en Frank Vandaele, allen uit Heist.

Voor het feest verwijzen we naar onze speciale reportage daarover.

We zochten Freddy op in zijn gezellige woning in de Steenstraat 86. Toen we de hall betraden, stond deze bomvol met planten en bloemruikers, stille getuigen van het voorbije doopfeest. In de living maakten we kennis met zijn echtgenote en jongste zontje.

Toen we hem beluisterden, overwogen wij, dat bij de ene mens tegenover de andere, de treurige dagen zoveel talrijker zijn als de blijde. Freddy is een self-made schipper die het vissen in zijn bloed heeft.

Hij werd te Heist geboren op 12 november 1945 als zoon van Louis en Bertha Vandierendonck. Sedert zijn 14-jarige ouderdom doorliep Freddy alle verschillende stadia van het vissersberoep, dat is van scheepsjongen tot schipper. Hij

huwde op 26 september 1967. Ze hebben 3 zonen, Johan, zoon uit haar eerste huwelijk en Marc en Steve beide van Freddy.

Toen hij trouwde werkte hij anderhalf jaar aan de wal, o.a. bij de Firma Max Desutter en de Firma Declodt en Crevits tot opnieuw de zee hem toeriep. Hij vaarde toen op de Z.531 met zijn 3 broeders. Genoodzaakt enkele dagen aan de wal te blijven werd hij tijdelijk vervangen door zijn broeder, maar het noodlot sloeg onverbidde-lijk toen op 8 augustus 1968 verging het schip. Freddy had zijn leven te danken aan een louter toeval.

Terloops vertelde hij nog dat zijn familielid Jules Dewilde in 1942 met zijn schip op een mijn liep en verging en zijn oom René Depaepe in 1947 eveneens met de ganse bemanning de zware tol aan de zee moest betalen. Ook de «Noorderblik» Z.476 bleef in zee en verging.

Wij namen dan afscheid van hem, zijn vrouw en zontje, wens-ten hem veel geluk in de nabije toekomst met de Z.53 en goede visprijzen.

O. GROSHART.



Van links naar rechts : Freddy Depaepe, Charles Bassens en Raymond Vandierendonck.

UIT TER HAND TE KOOP

## 1) HET MOTORVISSERSVAARTUIG Z.599 « ZEEVOGEL »

Gebouwd in 1964 op de werf Jules Haerincq te Zeebrugge in hout

Lengte over alles 21,00 m.

Lengte van de achterkant voorstevan tot de achterstevan 18,21 m.

Grootste breedte 3,60 m.

Holte midschips 2,75 m.

Lengte van de machinekamer met inbegrip van dwarsscheepse bunkers : 4,90 m.

Motormerk M.A.N. van 1964 en 210 P.K.

Tonnemaat : netto 21,79 ; bruto 58,66

Het elektronisch materiaal, zich aan boord bevindend, is het eigendom van S.A.I.T.

Verzekerd voor 2.750.000 fr.

## 2) HET MOTORVISSERSVAARTUIG Z.575 « ZEEMEEUW »

Gebouwd in 1966 op de werf Leon Degraeve te Zeebrugge in staal

Lengte over alles 21,00 m.

Lengte van het schip van de achterkant voorstevan tot de achterstevan : 18,18 m.

Grootste breedte buitenwerks 5,66 m.

Holte midschips van ondervlak van het bovendeck tot op de wegering of tot op het bovenvlak van de tanktop : 2,75 m.

Lengte van de machinekamer met inbegrip van dwarsscheepse bunkers : 4,40 m.

Motormerk M.A.N. van 1965 en 210 P.K.

Tonnemaat : netto 17,30 ; bruto 56,56.

Het elektronisch materiaal welke zich aan boord bevindt is het eigendom van S.A.I.T.

Verzekerd voor 4.250.000 fr.

## 3) HET MOTORVISSERSVAARTUIG Z.37 « NOORDMAN »

Gebouwd in 1962 op de Hollandse werf van H. Zwart te IJmuiden in staal

Lengte over alles : 27,20 m.

Lengte van het schip van de achterkant voorstevan tot de achterstevan : 23,70 m.

Grootste breedte buitenwerks 6,30 m.

Holte midschips van ondervlak van het bovendeck tot op de wegering of tot op het bovenvlak van de tanktop : 2,70 m.

Lengte van de machinekamer met inbegrip van dwarsscheepse bunkers : 5,36 m.

Motormerk : Bolines van 1962 en 300 P.K., volledig nagezien.

Tonnemaat : netto 30,65 ; bruto 96,02

Het elektronisch materiaal welke zich aan boord bevindt, is eigendom van S.A.I.T.

Het vaartuig is verzekerd voor 6.500.000 fr.

De drie vaartuigen zijn gemeerd aan de verlengde aanlegsteiger van de vismijn te Zeebrugge.

Voor alle verdere voorstellen of inlichtingen wende men zich tot de curator van het faillissement Vanhee, nl. advocaat Ignace Claessens, wonende Albertstraat 11, Blankenberge, tel. (050) 41.71.52.

(8691V)

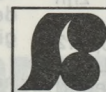
# een zee van techniek over de zeven zeeën

## Ontwerp en installatie: Bakker Sliedrecht B.V.

- ontwerp en uitvoering van elektrische installaties aan boord van:
  - bagger- ● visserij- ● offshore-schepen ● drijvende kranen etc.
- levering van INDAR machines, uitgevoerd volgens alle geldende internationale classificaties
  - draaistroommotoren tot 3500 kW ● draaistroomgeneratoren tot 4000 kVA ● gelijkstroommachines tot 2500 kW ● andere vermogens op aanvraag
  - laagtoerige onderwater-motoren tot 1500 kW
  - grote voorraad INDAR draaistroomgeneratoren tot 500 kVA
- BEN draaistroom dekmotoren voor lieren etc.
- Transmotor omvormers en kleine borstelloze draai- en gelijkstroomgeneratoren
- afdeling after sales service
- onderdelenlevering over de hele wereld
- 24-uurs service
- afdeling voor electronica op maat en met een standaardprogramma van:
  - thyristor veldvoeding 20-25 amp. ● thyristor anker-voeding 100-200-600 amp en 1000-1600-3000 amp
- afdeling voor onderwater- en offshore projecten

## Reparatie en onderhoud: Bakker Repair B.V.

- reparatie aan draai- en gelijkstroommachines
- reparatie van hoogspanningsmotoren en generatoren, in samenwerking met ASEA
- onder onze cliënten: bagger-industrie, off-shore, centrales, chemische en petro-chemische industrie, bruggen, sluizen, gemalen, papierfabrieken e.v.a.
- spoelenfabrikage, zowel hoog- als laagspanning
- mechanische reparaties ● impregneren en ingieten
- metaalspuiten: ● assen vernieuwen ● dynamisch balanceren ● collector- en sleepingreparaties
- reparatie en onderhoud ter plaatse
- transformatorreparaties ● testen/beproeven



**bakker sliedrecht**  
electro industrie bv

Leegwaterstraat 59 - P.O. Box 25  
3360 AA Sliedrecht -  
tel. 01840-16600 - telex 23772

**Bakker Repair B.V.**  
Bruningsstraat 11 - P.O. Box 212  
3360 AE Sliedrecht  
tel. 01840-16600 - telex 23772

## AAN BOORD VAN DE Z.53 "VAN EYCK" WERDEN DOOR ONS DE VOLGENDE AFSTANDSBEDIENINGEN GELEVERD EN GEMONTEERD, T.W.:

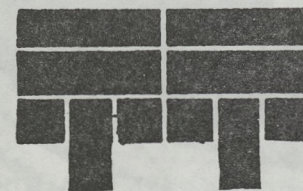
- pneumatische afstandsbediening voor de hoofdmotor
- vislier

# SEMPRESS

## Machinefabriek Sempress B.V.

Pneumatische- en hydraulische apparatuur voor automatisering en afstandsbediening. Technisch advies, engineering, fabricage, installatie, onderhoud, service.

NIJVERHEIDSWEG 1  
3341 LJ  
HENDRIK IDO-AMBACHT  
TELEFOON : 01858-4011



Sempress N.V.  
Antwerpsestraat 202 - 204  
2510 - Mortsel  
Telefoon : 031 - 490618 - 402614  
Telex : 32827

# Het K.B. voor de subsidie op de brandstofbesparing verschenen

In het Staatsblad van 12 maart 1981 verscheen het Koninklijk Besluit van 26/2/1981 in verband met de toekenning van een premie op de brandstofbesparing in de visserij. Dit K.B. bevat een luik voor de tuinbouw en een luik voor de visserij. We geven het gedeelte dat de visserij aangaat in zijn geheel weer, met achteraan een concreet voorbeeld door ons uitgewerkt, omdat administratieve mededelingen die in een Staatsblad verschijnen nooit bijzonder uitblinken door eenvoud en gemakkelijk begrip. Hieronder volgt dan het Hoofdstuk II van het K.B.:

## HOOFDSTUK II

De bevordering van de brandstofbesparing in de zeevisserij

ART. 9. Aan de reders der zeevisserij, die bedrijfsmatig de zeevisserij beoefenen met één of meer vissersvaartuigen, die vermeld worden in de « Officiële Lijst der Belgische Vissersvaartuigen » en waarvoor een geldig certificaat van deugdelijkheid van vissersvaartuigen kan worden voorgelegd, en die met ingang van 1 januari 1981, per zeeuur een hoeveelheid gasolie verbruiken die minder omvat dan het gemiddelde zoals omschreven in artikel 11, wordt een premie toegekend.

ART. 10. Deze premie wordt berekend op het verschil tussen de werkelijk verbruikte hoeveelheid en het gemiddelde verbruik zoals omschreven in artikel 11, vermenigvuldigd, met het aantal zeeuren van het betreffende vaartuig tijdens de periode waarvoor de premie moet aangevraagd volgens de procedure omschreven in artikel 13 a ratio VAN 5 F per liter brandstof.

ART. 11. Het gemiddeld verbruik zoals vermeld in artikel 9 en 10 wordt berekend ofwel aan de hand van de functie:  $\log y = 0,07073 + 0,8337 \log x$ , waarin  $y$  het gasolieverbruik per zeeuur voorstelt, en  $x$  de bruto tonnemaat van het betreffende schip, zoals weergegeven in de « Officiële lijst der Belgische Vissersvaartuigen » OFWEL ALS HET TOTALE VERBRUIK AAN GASOLIE VAN HET BETREFFENDE SCHIP GEDURENDE EEN AKTIVITEITSPERIODE VAN 12 MAANDEN ONMIDDELIJK VOORAFGAANDE AAN 1 JANUARI 1981, GEDEELD DOOR HET OVEREENSTEMMENDE AANTAL ZEEUREN.

Wanneer het gaat om een vaartuig dat onlangs in de vaart werd gebracht, en waarvoor het verbruik gedurende bedoelde periode van twaalf maanden niet kan worden berekend, zal de vergelijking worden verricht op grond van het gemiddeld verbruik van vergelijkbare vissersvaartuigen.

HET BEWIJS VAN DEZE BRANDSTOFBESPARING VALT TEN LASTE VAN DE BETROKKEN REDERS.

ART. 12. De hoeveelheid vermeld in artikel 9 is deze zoals opgenomen in de desbetreffende borgbrief (douane-document B.L.E.U. 133) wat betreft de gasolie-aankopen in België, evenals de hoeveelheden vermeld in het logboek wat betreft de gasolie-aankopen in vreemde havens.

ART. 13. De in artikel 9 bedoelde premie wordt uitgerekend op basis van een aanvraag en een verklaring die, om de drie maanden, voor elk vaartuig afzonderlijk dient opgemaakt te worden. Deze aanvraag en verklaring wordt ondertekend door de betrokken reder, die per levering, vermeldt: de datum van de levering, de geleverde en betaalde hoeveelheid, nummer en datum van de factuur en de datum van betaling en vereffening.

ART. 14. De premie kan slechts betrekking hebben op hoeveelheden die 30 pct. van het gemiddeld verbruik zoals berekend op basis van in artikel 11 bepaalde functie, niet overschrijden.

## HOOFDSTUK III. — Slotbepalingen

ART. 15. De Minister van Landbouw stelt de procedure van de indiening en de afhandeling der aanvragen vast, evenals de modellen van de formulieren.

ART. 16. Onverminderd de ambtsbevoegdheid van de officieren van gerechtelijke politie wordt overtreding van dit besluit opgespoord en vastgesteld door de ambtenaren ingenieurs en inspecteurs van het Ministerie van Landbouw.

ART. 17. De ten onrechte uitgekeerde bedragen worden teruggevorderd en vermeerderd met een intrest van 8 pct., per jaar, vanaf de datum van uitbetaling.

ART. 18. De in dit besluit bedoelde toelagen, voorschotten en tussenkomsten worden geweigerd aan de aanvragers die een verklaring hebben gedaan welke na onderzoek geheel of gedeeltelijk vals is bevonden.

ART. 19. Onze Minister van Landbouw en Onze Minister van Economische Zaken zijn, ieder wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 26 februari 1981.

### VOORBEELD :

Gezien teksten in het Staatsblad nooit uitblinken door hun een-

voudigheid, hebben wij er aan gehouden, het verschenen K.B. duidelijker te maken aan de hand van een voorbeeld.

Nemen we nu aan dat, in het jaar 1980, aan de hand van de rekeningen van de verbruikte brandstof en het aantal zee-uren, er vastgesteld wordt dat het gemiddelde verbruik per zee-uur 100 liter was. Indien dit nu kan teruggebracht worden tot 95 liter per zee-uur, dan heeft men recht op een subsidie van 5 fr. per zee-uur. Aangenomen, over een periode van drie maand gezien, dat men 60 volle zeedagen op de 90 kalenderdagen heeft in de betrokken trimester, dit is  $60 \times 24 = 1.440$  zee-uren, dan heeft men telkens 5 liter per zee-uur uitgespaard (95 in plaats van 100), hetzij 7.200 in totaal, waarop men dan 5 fr. per liter subsidie krijgt of in totaal voor deze drie maand 36.000 fr. Wordt dit 90 liter in plaats van 100, dan wordt de subsidie 72.000 fr.

Het gemiddelde verbruik mag ook berekend worden aan de hand van de functie (zie art. 11)  $\log y = 0,07073 + 0,8337 \times 18 \text{ g. } x$  waarin  $y$  het gasolieverbruik per zee-uur voorstelt en  $x$  de bruto tonnemaat van het betreffende schip. Zo nu blijkt dat deze uitkomst gunstiger is voor het vaartuig en hieruit nog een groter besparing aan brandstof, dan wordt de subsidie op deze basis berekend.

### BESLUIT :

Om aan een maximum teruggave te kunnen komen, zal de schipper wel bepaalde regelen moeten in acht nemen, zonder dat deze schaden aan de visserij en het rendement. Aldus bv. het lopen naar en terugkomen van de visserij. Zoals voor elke motor ligt er ergens wel een bepaalde snelheid die men de economische snelheid noemt. Op volle gas verbruikt men zeker wel het meest, zoals onder meer bij een auto, terwijl de economische snelheid misschien rond de 90/100 km. ligt. Als men hierdoor echter zijn markt zou missen, is het dan waarschijnlijk niet aangewezen, om een paar mijl minder snel te varen. Door op economische snelheid te varen, laat ons bv. veranderen 10/11 mijl in plaats van 12 mijl, verhoogt men terzelfdertijd het aantal zee-uren, omdat men langer moet maaien, hetgeen dan weer het gemiddeld verbruik per zee-uur vermindert, dus gunstig uitvalt. Daar komt dan echter ook het sociaal aspect om de deur kijken. Aldus als men, in plaats op zaterdagmiddag de thuishaven aan te doen, slechts de zaterdagavond aankomt, dan is men natuurlijk zoveel uur langer van de familie gescheiden. Het is dus een zeer complex probleem. Als men dan anderzijds, door het later binnenkomen, ook een dag langer binnenligt, dan verliest men omgekeerd een dag rendement voor het vaartuig ! Het valt dus af te wegen, waar het grootste profijt ligt.

OP WOENSDAG 18 MAART OM 14.30 U.

## 5<sup>de</sup> NATIONAAL ZWEMTORNTOOI INTERVISSERIJSCHOLEN G. CAMBIER

«Wisselbeker Frans Puystiens»

In het sportcentrum «Ter Polder» te Bredene

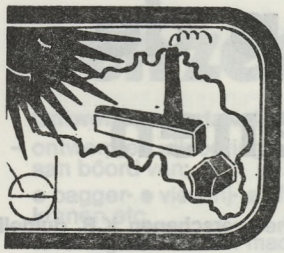
Deelnemers :

Stedelijke Visserijschool «J. Bauwens» Oostende  
Rijkvisserijschool Heist  
Vrije Visserijschool, Nieuwpoort  
Vrije Visserijschool «Paster Pype» Oostende  
Koninklijk Werk «Ibis», Bredene  
Zeeuwse School voor de Zeevisvaart, Vlissingen  
Onder auspiciën van de oud leerlingenbond van het Koninklijk Werk «IBIS» te Bredene

met de medewerking van :

de heer burgemeester en schepenen van Bredene; de heer voorzitter-burgemeester A. Claeys en het bestuur van het Sportcentrum «Ter Polder»; de directies en het personeel der Visserijscholen.

Organisatie : W. Lievens en T. Demeulenaere, opvoeders van Koninklijk Werk Ibis.



## Duyvejonck-Schlösser

THERMISCHE &  
AKOESTISCHE ISOLATIE

Verkoop & werken in BOUW & INDUSTRIE  
BUISISOLATIE in alu-plaatwerk, galva, chappe, enz.

Tegen condens, vocht, koude & hitte tot 700°  
INDUSTRIELE PLAFONDS  
Polyurethaanschuim in spuitbus

45, Zuidkaai, 8700 IZEGEM - (051) 30 45 23 - 30 42 06

## HAEGEMAN P.V.B.A.

SLIJPESTEENWEG 36, 8432 LEFFINGE

TEL. (059) 30 14 34

VERWARMING — SANITAIR

DEGELIJK MATERIAAL

GOEDE AFWERKING

(8544V)



## LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN

Tel. : 031 - 52.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES

LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

v73

# BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

Westendelaan, 1

8450 - Nieuwpoort

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32.

## AAN REDER EN BEMANNING VAN DE Z.53 « VAN EYCK » ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

De « VAN EYCK », jongste aanwinst in de vernieuwing van de Zeebrugse vloot, bezit naast vele andere twee opmerkelijke troeven :

1. Een krachtige « BRUSSELLE » 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 24 ton, aangedreven door een 145 pk. elektromotor en gelagerd op kogel- en rollagers.  
Pneumatische afstandsbediening van trommelremmen en friktiekoppelingen.  
Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- en grondvisserij.  
Hoofdtrommels voor 800 m. kabel dia. 28 mm.
2. Een hydro-elektrische stuurmachine « BRUSSELLE » van het bekende twee parallel opgestelde drukcilinders type met een ontdebeldde pompgroep : 1 pomp dieselgedreven en 1 pomp met elektromotor.  
De stuurknuppel kan aldus op 2 onafhankelijke elektro-magnetische kleppengroepen werken waarmee 2 volledige gescheiden elektrische stuurmogelijkheden met ontdebeldde hydraulische oliepompen een maximale veiligheid verzekeren.

Met deze « BRUSSELLE » werktuigen, die de laatste technische snufjes bevatten, is een hoge graad van bedrijfszekerheid bereikt voor jarenlange voldoening.

« BRUSSELLE » HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

(8688V)

# E.E.G. - Visserijcommissie zoekt uit het slop te komen

De EEG-Commissaris voor de visserij, de Griek Kontogeorgis, heeft zich verleden week naar Londen en nadien naar Parijs begeven in de hoop de standpunten van deze twee landen naderbij te brengen. Zoals men weet, is de mislukking van de, in december gehouden bijeenkomst, te wijten aan de tamelijk ver uit elkaar liggende standpunten van Frankrijk langs de ene zijde en Groot-Brittannië en ook wel Ierland vooral met betrekking tot de toegang tot de Britse en zelfs Ierse kustzone. Frankrijk houdt halstarig aan haar traditionele visserijrechten en wenst in deze zaak niet toe te geven, behalve in een paar kustgebieden waar de Franse visserij altijd minder aan bod is gekomen. Dat Frankrijk een hard standpunt inneemt in verband met de exclusieve rechten die Groot-Brittannië zich wenst voor te behouden in grote gebieden onder de kust, kan ten slotte ook maar aan de Belgische visserij ten goede komen. Inderdaad, mochten de Britse vissers hun zin krijgen, dan zou niet alleen door de visserij uit de partnerlanden, niet meer in een kustzone van twaalf mijl gevist mogen worden, maar zouden Britten zelfs voorkeurrechten wensen te zien vastleggen op een nog groter gebied in de kustzone. Nu zijn de Britten verplicht naar een compromis te zoeken. Dit neemt niet weg, dat men in het algemeen aan de Franse minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, een hard standpunt aanwrijft in EEG-kringen te Brussel. Wat de opdeling van de algemere vangstkota in nationale kwota betreft, was men aardig wat opgeschoten, alhoewel men nooit elkeen zal kunnen bevredigen, waar men zich in feite toch verplicht ziet vangstbeperkingen op te leggen.

Wat er ook van zij, schijnen de reizen van de heer Kontogeorgis naar Parijs en Londen, niet veel zoden aan de dijk gebracht te hebben, zodanig zelfs, dat men verleden week nog rekening hield met een verdaging van de nieuwe bijeenkomst van 9 en 10 maart te Brussel. Anderzijds is, de tussenoplossing die Groot-Brittannië voorstelde om de kustzone slechts open te stellen voor vaartuigen beneden de 80 Brt. in feite niet vrij te pleiten van een zekere diskriminatie, omdat het toch de ogen moet uitsteken dat, vaartuigen van minder dan 80 voet (24 meter) uit de andere partnerlanden, geen zo ruime vaartaunomie hebben, om zo ver van de thuishaven te gaan vissen. Dit zou dan zowat het domein van de Britse en Ierse visserij worden, dus toch een verkapt exclusieve zone. Maar ook de Britse en Ierse middenslagtreilerij die tot de klasse van de meer dan 80-voet behoort, schijnt niet erg opgetogen met deze regeling.

## IS HET KWOTASYSTEM NIET VOORBIJGESTREEFD ?

We hebben nooit het kwotasysteem verdedigd omdat het aanleiding geeft tot talrijke misbruiken die met de tijd nog meer tot luting komen. De landen beschuldigen elkaar nu reeds openlijk van overtreding van de kwotacijfers en we moeten werkelijk blind zijn om dit niet te kunnen beamen. Men gaat niet alleen ver over de kwotacijfers heen, waarvoor we onder meer verwijzen naar, in Groot-Brittannië vrij gegeven cijfers over de makreelvangst, waarin aangehouden wordt, dat het Brits contingent met zowat honderdduizend ton overschreden werd. We hebben niet alleen weet over Nederland met een aanvoer van witte, grijze en zwarte vis, over Denemarken die er maar op losvaart, over bijvangst in de industriële visserij, die in plaats van de 10 t.h., tot 50 t.h. van de vangst uitmaken, maar er wordt nu zelfs reeds openlijk gevist op soorten waarvoor een vangstverbod bestaat, onder meer op haring uit het Noordzeegebied. Het is dus duidelijk dat het kwotasysteem, de trein gemist heeft, meer nog, dat de overtredingen op dit systeem weldra algemeen toegepast zullen worden. Dat men dus overschakele naar andere beschermingsmaatregelen, zoals het totaal verbieden van bepaalde visserijen in bepaalde gebieden en gedurende bepaalde perioden. Het beschermen van de paaiplaatsen, het verbod om te vissen op kuitzieke vissoorten, het opvoeren van de netmaaswijdten, enz..... Het zou voor de visserij beter uitkomen dat zij, voor bepaalde perioden aan land gehouden wordt, naar gelang de aard van hun visserij en het gebied waarin de visserij plaats heeft, waardoor zij voor deze periode dan ook minder kosten hebben, en verder in een toegelaten visserij, aan geen vangstbeperking verbonden worden. Maar ook hier zijn grote nadelen aan verbonden.

## E.E.G.-BESPREKINGEN SLECHT GESTART

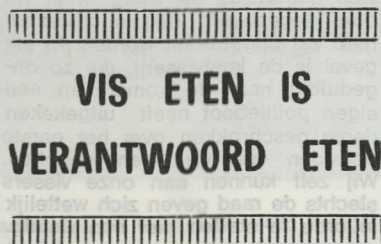
De EEG-besprekingen om tot een gemeenschappelijke visserijovereenkomst te komen, zijn in elk geval maandag zeer slecht gestart en hebben ook dinsdag niet het gewenste resultaat gegeven. Zoals min of meer te verwachten was, liggen de standpunten van Groot-Brittannië en de andere lidstaten, maar vooral van de Britten en de Fransen te ver uit elkaar. Ondertussen hebben West-Duitse vissers te Brussel voor de gebouwen van de EEG gemanifesteerd, omdat het uitblijven van een

interne visserijreglementering, een ratifikatie van de bilaterale overeenkomst, met onder meer Canada, niet mogelijk maakt, waardoor vooral de West-Duitsers verstoken blijven van hun visserij in de Canadese wateren, waar zij over een bepaald contingent kabeljauw en inktvis beschikken. Het is vooral de Duitse diepzeevloot, die hiervan het grootste slachtoffer is.

Ondertussen gaat men in de Gemeenschap door met vissen door voorlopige verlengingen op basis van vroegere kwotacijfers. Wie zal er ten slotte in slagen deze Gordiaanse knoop door te hakken? In elk geval zal een aanslepend uitblijven van een interne visserijreglementering ten slotte de geloofwaardigheid van de EEG aantasten. Voor bepaalde Britse kringen, vooral dan in Labourmiddens zou dit zeker niet slecht ontvangen worden. Men is daar inderdaad nog nooit warm gelopen voor een Europese Economische Gemeenschap. Dat deze Gemeenschap echter zou kunnen springen op de visserijwestie die ten slotte in de totale economische belangen van de Gemeenschap, slechts van zeer ondergeschikt belang is, en waarvan het impakt zelfs voor Groot-Brittannië dat de grootste vissersvloot van de Gemeenschap heeft, ten overstaane van het bruto nationaal product, toch zeer gering is en in bepaalde gevallen zelfs bijna te verwaarlozen, is toch niet aan te nemen. Nochtans heeft de Westduitse minister in de Raad van ministers reeds gedreigd zijn houding ten overstaane van Groot-Brittannië te herzien wat de begrotingstussenkomsten der landen-lidstaten betreft. We herinneren ons goed dat er praktisch een soort «gentlemen-agreement» werd bereikt in de Gemeenschap en meer in het bijzonder tussen West-Duitsland en de Britse premier Thatcher, waarbij West-Duitsland een heel wat groter aandeel in het EEG-budget ten zijne laste nam om het aandeel van Groot-Brittannië te verminderen, mits het vooruitzicht op toegevingen van dit land op visserijgebied. Groot-Brittannië heeft zich hieraan zeker niet volledig gehouden, alhoewel de harde houding van Frankrijk, die, vooral voor zijn Bretoense vissers, absoluut van geen toegeving wil weten, hier ook schuld aan heeft. De betrokken West-Duitse minister heeft nu duidelijk laten uitschijnen dat zijn land niet meer bereid zal gevonden worden, buitengewone financiële lasten te dragen om deze van Groot-Brittannië te verlichten. We kunnen dan de vrijgekomen miljarden aan onze visserij besteden, meent minister Ertl, zij kunnen er misschien financieel beter door varen. Dit zou dan echter op zijn beurt, de positie van de Britse eerste minister Thatcher zo moeilijk maken dat er inderdaad een kans op een scheuring zou kunnen ontstaan in haar eigen partij over de opportuniteit van een verder lidmaatschap in de EEG..... Anderzijds zien we de houding van Frankrijk niet toegeeflijker worden ten overstaane van Groot-Brittannië, zolang de presidentsverkiezingen niet achter de rug liggen. Inderdaad heeft de huidige president «Giscard d'Estaing» zeker de stemmen en de steun van de Franse vissers nodig in een verkiezing die blijkt een «nek-aan-nek-race» te zullen worden. Daarom ook verwachten we van de kant van de Franse minister Hoefler, tot na de verkiezingen, geen enkele toegeving die zou kunnen indruisen op de historische visserijrechten van de Franse visser. Wij zelf kunnen maar hopen op een zeer diplomatische houding van onze minister, opdat, zelfs zo er een breuk komt, wij niet hopeloos in de koude komen te staan, maar, zoals dit voor IJsland het geval is, wij nog altijd op de goodwill van diegenen kunnen rekenen die de loodjes uitdelen.

## ● HAVENPROBLEMEN ZEEBRUGGE

Jan Huyghebaert schepen van de haven van Antwerpen komt spreken over «Nationaal havenbeleid en... hoe Antwerpen de expansie van Zeebrugge ziet». In de zaal Ravelingen op donderdag 12 maart om 20 uur.



VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN

## ● DE CARPE DIEM BRACHT SCHELPJES MEE

Vorige week donderdagvoormiddag is de cargo «Carpe Diem», varende onder Panamese vlag de haven van Nieuwpoort binnengelopen met een flinke lading schelpen bestemd voor de N.V. Zeemineralen. Het betrof een vrij ongewone vrachtboot, die een lengte had van een zestigtal meter en voor heel wat spektakel zorgde bij het aan- en afmeren aan de noorderhavenoever.

Het is niet de eerste keer dat er zeeschepen te Nieuwpoort komen aanleggen, maar de «Carpe Diem» zal wel de grootste boot geweest die tot nog toe op bezoek kwam.

# De jacht op de robben voor de Canadese kusten

De jacht op de robben voor de Canadese kusten, is minstens wat het gebied van de St-Laurens golf betreft, niet bijzonder geslaagd. Door de te zwakke ijsschotsen heeft men zich verplicht gezien de jacht te onderbreken. Wel werden toch, als men de doorgegeven cijfers mag geloven, 2.900 pelsen geteld. De jacht werd wel verder gezet op de kusten van Nieuw-Brunswijk en Labrador. Canada ziet zich verplicht elk jaar een bepaald aantal duizenden robben te doden omdat de zeerobbenpopulatie anders niet meer binnen perken zou te houden zijn. De robben zijn uiterst vraatzuchtige dieren en richten werkelijk zeer zware slachtingen aan onder de vissen, waardoor jaarlijks honderdduizenden tonnen vis vernietigd worden. Voor de milieumensen van «Green-Peace» is deze robbenjacht nu weer eens een gelegenheid om zich in de belangstelling te zetten. Het ware voor hen wellicht nuttiger zich tussen de strijdenden te zetten in de «El Salvador», «Afghanistan», «Iran - Irak» enz. Daar gaat het echter slechts om mensen en dit laatste is zo alledaags dat het velen niet eens meer beroert. We geven echter toch deze wenk aan de «Green-peacers».

De robbenjacht in Canada dateert reeds van de 15e eeuw, wanneer de eerste inwijkelingen zich in de noordelijke baaien en inhammen vestigden. Om zich in het

leven te houden moest men er zich aan de seizoensvisserij houden, de kreeft in de lente, zalmvisserij in de zomer, kabeljauw en bodamvis in de late zomer en in de winter en vroege lente de rob, die men dan kon bereiken, dank zij de vaste ijsschotsen in zee. De rob is dus, door de eeuwen heen, altijd een natuurlijke voedingsbron voor de kustbewoners geweest, die er zelfs afhankelijk van waren. Bij andere groepen zijn het de rendieren, de schapen, rundaren, enz. en daartegen gaan geen protesten uit vanwege milieugroepen. Wat Canada betreft, ging deze jacht vooral uit van op de kusten van Newfoundland, de Magdalena-eilanden, Labrador, Nieuw-Brunswijk, Nieuw-Schotland, enz..... Aldus werden nog vergunningen uitgegeven in 1979 aan meer dan 13 duizend vissers om op de zeerobben te jagen.

Hiervoor dienden de robben echter dicht onder de kust te komen zodat voor bepaalde kustgemeenschappen, sommige jaren de jacht niet eens kon starten. In 1979 kregen daarbij 9 grote treilers een jachtvergunning om de robben te jagen op het pakis tot in het Noordoosten van Newfoundland en rond de Magdalena-eilanden. Hierbij kwamen dan nog een kleine vijfhonderd vergunningen voor kusttreilers. Volgens het Canadees ministerie van visserij zoU-

den de robben jaarlijks 2,4 miljoen ton vis verorberien (!) een cijfer dat ons bijna onaannemelijk aandoet ! Het is vooral de capelin, een visje naar kleine wijtingmaat en vooral gevangen voor vismeel-doelinden, dat het voornaamste slachtoffer is van de vraatzucht van de zeerobben. Men schat alleen reeds in de Noord-Westelijke Oceaan, tussen 3 en 5 honderd duizend ton ! Niettegenstaande in 1980 vergunning verleend werd tot het doden van bijna 170 duizend zeerobben, groeit hiermede de zeerobbenpopulatie toch langzaam aan. Van deze 170 duizend stuks, worden vergunningen aan Noorwegen uitgereikt voor 30 duizend stuks. Men verkiest de jonge zeerobben en de éénjaren te jagen, eendeels omdat de pels waardevoller is, anderzijds om de volwassen wijfjes te sparen. De Canadese regering verbiedt ook de jacht op de volwassen wijfjes in de gebieden waar de welpen afgeworpen worden, terwijl de grote treilers slechts 5 t.h. gedode zeerobben mogen tellen ouder dan één jaar. Het vel van de robben dient voor

de pelsennijverheid. Verder wordt een gedeelte voor olie verwerkt en het overschot als zeerobbenvlees verwerkt. In 1979 bracht de jacht op de zeerob aan de Canadese economie de som van 300 miljoen B. fr. op. Nationaal gezien, is dit geen bijzonder groot cijfer, maar voor bepaalde kuststreken is de zeerobbenjacht toch 'n waardevolle inkomst. Onder invloed van protesten tegen het doden van de zeerobben, heeft men reeds verscheidene manieren uitgeprobeerd om dit doden zo snel en pijnloos mogelijk te laten gebeuren. De Canadese wetgeving voorziet dan ook, dat dit zo snel en zo pijnloos mogelijk moet gebeuren. De grote treilers die verantwoordelijk zijn, voor praktisch de helft van de zeerobbenvangst, hebben dan ook elk een speciale visserij-officier aan boord die hiervoor de zorg draagt. Door het doden van dieren, speciaal in de belangstelling te plaatsen, welk dier ook, of waar ook, lokt men natuurlijk protesten uit. Dit in de belangstelling plaatsen, gebeurt echter hoofdzakelijk voor de zeerob !

## EERSTE OPTREDEN VAN ONZE POLITIEBOOT NIET ONVERDEELD GUNSTIG ONTHAALD !

In visserijkringen, vooral in deze van de kustvisserij, is het eerste optreden van de eigen politiebboot niet onverdeeld gunstig ontvangen. Inderdaad werd een span kleine kustvissers in overtreding genomen wegens te kleine netmaaswijdten. Dit span ging echter meer in het bezonder op haring vissen. De kuil van een haringnet heeft maaswijdten van ongeveer 4 cm. Bij dit span was het kuil echter van 5 cm, om zoveel mogelijk de kleine haring de gelegenheid te geven te ontsnappen. Trouwens voor deze haring wordt toch geen prijs bekomen. De kustvissers waren overtuigd dat hen niets kon gebeuren, vermits de middenslagtreilers met kleiner kuilschool op haring gaan vissen. Het is hen echter slecht bekomen en zij werden in overtreding genomen door de eigen politiebboot, op wiens komst zij zo lang gewacht hebben, kwestie van bescherming vooral tegenover vreemde stropers. Deze boot wordt nu echter een mesje dat aan twee kanten snijdt en wel in het eigen vlees ook. Een nieuwe «koolbak» zegt men nu. Voor mensen die reeds jaren in de stiel zijn en voor de oude vissers is dit een duidelijk begrip. Dit was de naam van het

Frans wachtschip dat altijd van uit Duinkerke op de loer lag om de Vlaamse vissers die te dicht onder de Franse kust op de haring gingen vissen, in overtreding te nemen en op te brengen. Wat het in overtreding genomen Oostend's span betreft kon volgens onze politiebboot niet uitgemaakt worden dat het de bedoeling was op haring te vissen. Het kon evengoed op de gullevisserij zijn, en voor deze visserij was de netmaaswijdte te klein. Het is begrijpelijk dat het in overtreding nemen van dit span 'n zekere beroering verwekt heeft in de kustvisserijmiddens. Men irtrekt daar onmiddellijk de lijn door en men vreest nu, dat men aardig op zijn tellen zal moeten beginnen letten, ook al wat een ondermaats visje betreft, dat men dan voor eigen verbruik bestemt. Men stelt zich anderzijds de vraag of er nu ook tegenover de sportvisserij hard zal opgetreden worden. In elk geval is de kustvisserij, die zo ongeduldig naar de komst van een eigen politiebboot heeft uitgekeken danig geschrokken over het eerste optreden van de zeehavenpolitie. Wij zelf kunnen aan onze vissers slechts de raad geven zich wettelijk in orde te stellen met hun vistuig.



## ROUW IN NIEUWPOORTSE VISSERIJMIDDENS

Opnieuw sloeg de dood toe en dompelde een in visserijmiddens welbekend handelaarsgezin in diepe rouw.

Margareta Vanelverdinghe, geboren te Nieuwpoort op 29 juni 1926, overleed te Gent op 6 maart 1981 in de H. Familie-kliniek. De afgestorvene is de dochter van de, alomgekende wijlen Vanelverdinghe Georges en van Adam Léonie.

Gedurende tientallen jaren heeft zij met de hulp van moeder Léonie, tante Maria en broer Michel de viswinkel «La Renommée» uitgebaat, gelegen aan Kaai, 30, Nieuwpoort en die zij met volle toewijding en met haar eigen kenmerkende levenslust tot een gekende en wel beklante viswinkel wist uit te bouwen.

Zo was Marguerite zowel bij vissers als bij toeristen heel goed bekend en genoot zij eenieders achting en waardering.

Ze was een noeste, onvermoeibare en plichtbewuste werkster, vriendelijk en opgewekt in haar omgang, joviaal en steeds ten dienste voor haar medemensen. Wie herinnert er zich in visserijmiddens Marguerite niet, die ten tijde van de massale sprat- en haringaanvoer bij iedere verkoop steeds punctueel aanwezig was ?

Eenieder die haar kent, weet best hoeveel uren zij in de vismijn heeft gespendeerd en hoeveel nachten zij voor de handel heeft geofferd. Geen enkele inspanning was haar te veel en overvloedig heeft zij met haar beste krachten gewoekerd.

Die vitaliteit werd op een bruske wijze door het noodlot te vroegtijdig geknakt.

Ons blad houdt er dan ook aan om de getroffen familie en familieleden haar innigste en oprechtste gevoelens van medeleven te betuigen.

## NIEUWE POSITIEBEPALING LANGSHEEN ONZE KUST!

door Edward BROUCKXON

Kort geleden kwam ons ter ore dat SAIT met een sensationeel nieuws zou uitpakken in de loop van 1981, namelijk door het in werking brengen van het TORAN-systeem (topographic and navigational system) welke reeds zijn diensten tenvolle bewezen heeft langsheen enkele stroken van de Franse kust (o.a. Chaine Baie de la Seine, Chaine Froise, Chaine SudBretagne et Gascogne, Chaine Méditerranée).

Door de directie en het personeel van SAIT te Oostende werden we zeer vriendelijk ontvangen en kregen enkele inlichtingen welke aan de zeevarenden konden overgemaakt worden.

Toran is een radarplaatsbepaling en navigatiesysteem waarbij de positie van het eigen vaartuig verkregen wordt onder de vorm van 2 coördinaten die het schip situeren in een hyperbolisch coördinatenwerk. Als eerste startten de petroleumexploiterende maatschappijen met het gebruik ervan in 1950. Velen zien de Toran als jongste broertje van de DECCA doch er zijn wel een paar grote verschillen. Het principe steunt op een mobiele ontvanger die de verschillfrequentie detecteert waarvan de fase evenredig is met de afstand tussen een mobiele en twee vaste kuststations. Een vast opgestelde ontvanger detecteert dan tevens dezelfde verschillfrequentie als deze die de mobiele in bezit had.

In zekere zin komt het hierop neer dat twee bakens onafhankelijk van elkaar samenwerkend gecorrigeerd worden door een tusschen staande ontvanger. De frequentiezender wordt opgetrokken te Zeebrugge en bakens zullen binnenkort werkensklaar staan te Westerschouwen (Nederland), Moerkerke (België) en Calais (Frankrijk).

Bij de inplanting der zendstations diende rekening gehouden te worden met het feit dat elke nauwkeurige radioplaatsbepaling slechts efficiënt is als de golfvoortplanting welgekend is en ook konstant blijft.

De situering van een schip in het hyperbolisch coördinatenwerk zal worden uitgedrukt in lansen en centilanes waarbij 1 cl : 1/100 l.

Bijzondere, bij het nieuwe systeem behorende zeekaarten van onze Belgisch - Nederlandse kust zullen dienen opgesteld te worden.

Wat het bereik betreft, hangt deze voornamelijk af van het vermogen van de gebruikte zenders welke op elk ogenblik naar wens kunnen afgesteld worden. Het P 10 net heeft principieel een bereik van 75 km en de P 100 tot ongeveer 450 km. Dit bereik kan echter opgevoerd worden tot 550 km en meer. Als nauwkeurigheid kan in uiterste gevallen betere resultaten verwacht worden tot op 1 centilane, d.i. tot op 1 meter. In de praktijk verzekert men echter op middelmatige afstand een nauwkeurigheid tot op 3 meter en op langere afstand van 10 tot 30 meter.

Het Toransysteem zal zich naar ons gevoelen uitstekend lenen tot

het gebruik op schepen die belast zijn met nauwkeurige werkzaamheden, zoals baggerwerken, opmetingen allerhande, kabelleggen, hydrografische en oceanografische werkzaamheden.

En de visserij? Waarom zouden onze schippers niet profiteren van deze gelegenheid welke hen aangeboden wordt vanaf onze Belgische kust tot aan de Westerschelde? Op het toestel TORAN PX kunnen verschillende plotters aangesloten worden, nl. de Track plotters T 56 P en T8.

Tegenover de Decca is de nieuwe nauwkeurigheid ongelooflijk groter alhoewel minder gebied bestreken wordt, wat dan weer in het nadeel spreekt. Het toestel dient echter niet gesynchroniseerd te worden en kan tevens door de gebruikers aangekocht worden. De meeste plaatsbepalingapparaten worden uitgeleend en kosten uiteraard duurder na jaren gebruik.

Naar ons werd medegedeeld zal 1982 het jaar van publieke gebruikintegratie kunnen worden. We zien alleszins met veel verwachting uit naar de bevindingen van onze eigen schippers die eventueel gebruik zullen maken van TORAN PX.

Dat de techniekverbetering echter met enorm rasse schreden voortzet bewijst; wel het feit dat nu reeds over de mogelijke opvolger van Decca en Toran gepraat wordt namelijk de satelliet-navigatie die binnen enkele (?) jaren volledig op punt zal gesteld zijn om zowel door plezier- als bercepsvaart met open armen te worden ontvangen. Nog een paar satellieten in de lucht schieten en alles komt wel voor mekaar.

## NAAR EEN AFSLANKING VAN HET MODEL VAN VISSERSVAARTUIG ?

Voor een redery uit Concarneau werd het eerste vaartuig uit een serie van 4 te water gelaten. Het gaat om een 34-meter met een motor van slechts 800 pk. Het is in feite een prototype van een vaartuig met bijzondere economische eigenschappen. Door de bouwheer werd echter aan de werf, de meest renderende verhouding geëist tussen snelheid, trekkracht en verbruik. Het is dus meer en meer duidelijk dat de grote brandstofkosten zorgen voor een aangepast type en model.

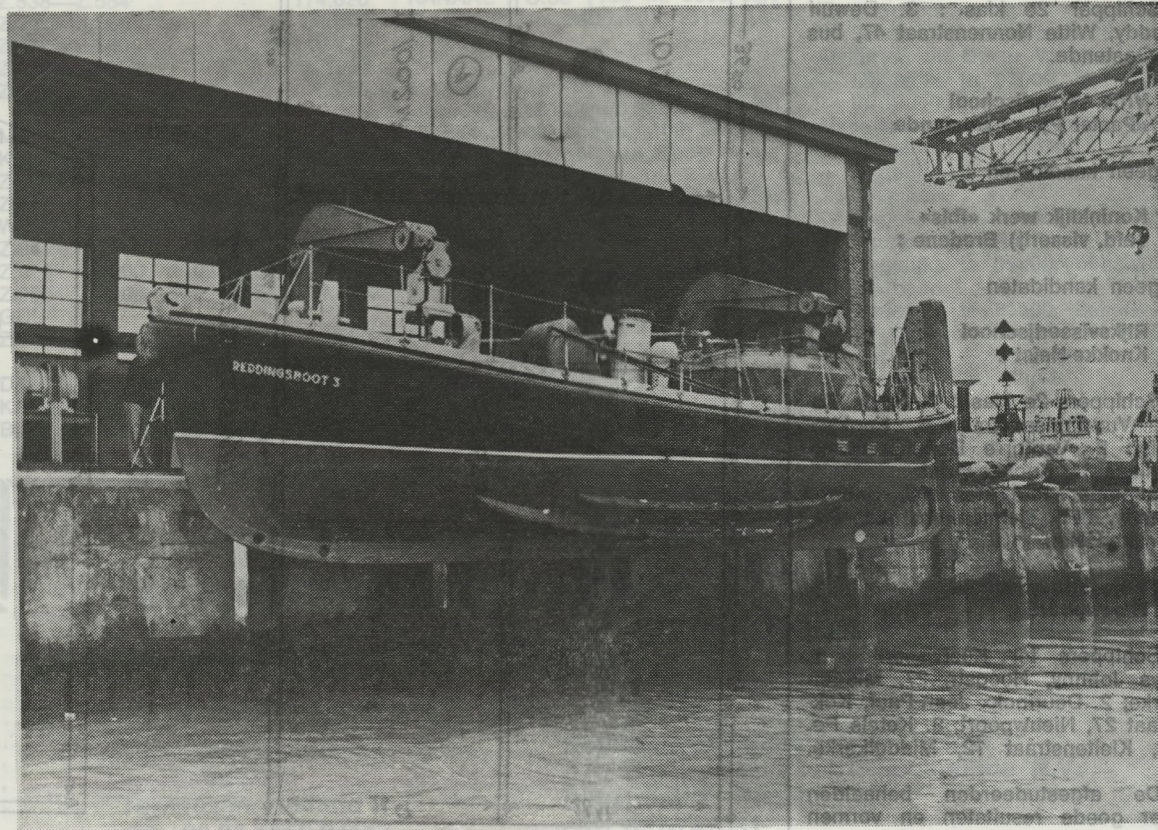
De voornaamste studie om dit te bewerkstelligen spitste zich toe op het model en de vorm van het vaartuig, waarvoor zelfs testen met modellen werden uitgevoerd in de proeflaboratoriadokken van Wageningen in Nederland. Als resultaat gaf dit een vaartuigmodel met afgeslankte vorm vooraan en achteraan, met een kort dikbultig midden. Dit gaf een goed voortstuwingsrendement voor een eerder kleine motor van 800 pk voor een 34-meter. Dit afslanken van boeg- en hekkant van het vaartuig is dus in deze zin nieuw dat men, jaren terug, toen de brandstofprijzen nog allesbeheersend was, van de eerder slanke typen, naar de meer bredere, buikige vorm was overgegaan, waardoor vooral aan stabiliteit en plaats gewonnen werd. We stellen ons dan ook de vraag of dit afslanken niet hinderlijk zal zijn voor de stabiliteit van de boomkor-vaartuigen! Verder werd een vierbladig verstel-

baar schroef voorzien in een straalbuis, hetgeen aan de 800 pk-motor een stuwkracht verleent gelijk aan 1.100 pk.

Altijd in de zin van een besparing op de brandstofkosten, werden de motoren voorzien voor het gebruik van zware olie. Ook de vangtechniek, wat de uitrusting en het vistuig betreffen, werd aangepast en aldus werd de oproltamboer weggelaten en vervangen door een windas met 6 bobijnen die in werking gesteld wordt door een hulpmotor van 70 pk. Aldus zal het opwinden gebeuren per gedeelte in slagen. Naar het schijnt is de tamboer niet gemakkelijk voor het uitvoeren van herstellingen omdat men dan moet ontrollen.

Dit zou nu, door deze nieuwe techniek, vermeden worden. Door dezelfde redery werden reeds 3 evenwaardige vaartuigen bij de betrokken werf besteld, terwijl een andere redery eveneens 3 eenheden van hetzelfde type besteld heeft.

Een derde redery uit Concarneau verkies te laten bouwen op de werf van Gdansk in het kader van de Frans-Poolse handelsovereenkomst. Het gaat hier om het thans klassieke type met een motor van 1.000 pk. Dit alles wijst er toch op dat men te Concarneau, de hoop op een betere toekomst voor de Franse visserij niet verloren heeft.



De oude reddingsboot van de reddingsdiensten te Oostende werd vorige week definitief overgebracht naar het Folkloremuseum van Oostduinkerke. (Foto P.)

## BIBLIOTHEEK EN VISSERIJ

Volkvertegenwoordiger Desutter vroeg aan het Rijksstation voor Zeevisserij of de publikaties door genoemd station uitgegeven konden ter beschikking gesteld worden van de vzw openbare bibliotheek in het Ontmoetingscentrum Scharpoord.

Deze bibliotheek tracht zich eveneens te specialiseren in boeken over de visserij. Dr. P. Hovart, directeur van het rijksstation te Oostende, deelde onlangs mede dat de vzw openbare bibliotheek op de verzendingslijst wordt geplaatst en in de eerste dagen een reeks beschikbare publikaties van het station zal afgeleverd worden.

## GROTE PRIJSKAARTING EN ONTSPANNING

Op zaterdag 14 maart gaat in de Stedelijke Visserijschool John Bauwens de jaarlijkse kaarting door. Deuren open vanaf 19u30.

Voor de niet-kaarters is er een ontspanningsavond voorzien.

## NIEUWE SCHIPPERS

Slaagden in de proeven voor Schipper aan de Zeevaartschool te Oostende :

### 1) Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» Oostende

Schipper ter Kustvisserij : 1. Bogaert Luc, Strobloemlaan 25, Oostende; 2. Vanhoeck Jean-Pierre, Batterijstraat 21, Oostende.

Schipper 2e klas : 3. Dewulf Freddy, Witte Nonnenstraat 47, bus 5, Oostende.

### 2) Vrije Visserijschool «Paster Pype» Oostende

geen kandidaten

### 3) Koninklijk werk «Ibis» (afd. visserij) Bredene :

geen kandidaten

### 4) Rijksvisserijschool Knokke-Heist :

Schippers 2e klas : 1. Neyts Rudy, Vuurkruisenstraat 5, Knokke-Heist; 2. Vantorre Donald, Invalidenlaan 11, Knokke-Heist.

Schipper 1ste klas : 3. Cattoor Freddy, F. Timmermanstraat 24, Knokke-Heist.

### 5) Vrije Visserijschool Nieuwpoort :

Schippers ter Kustvisserij : 1. Brys Johnny, Hoogstr. 27, Middelkerke; 2. Deurinckx Jean-Paul, Kokstraat 27, Nieuwpoort; 3. Ketels Peter, Kleitenstraat 12, Middelkerke.

De afgestudeerden behaalden zeer goede resultaten en vormen een waarborg voor onze toekomstige visserij. Ons blad feliciteert alle geslaagden.

## IN VISSERIJDOEK GEVALLEN

Woensdagmorgen gleed langsheen de H. Baelskaai een toeschouwer wegens de vochtigheid in het Visserijdok.

Hij werd onmiddellijk door de aanwezige vissers op een vlot getrokken en weggebracht door de Eerste Hulpdiensten die samen met de brandweer zeer snel ter plaatse waren.

## EXAMEN SCHIPPER TER KUSTVISSERIJ

De directie van de Rijksvisserijschool te Knokke-Heist deelt mede dat de volgende cursus ter voorbereiding van het examen voor schipper ter kustvisserij aanvangt op dinsdag 21 april 1981 (na de

Paasvakantie). De kandidaten worden verzocht zich tijdig (liefst vóór 28 maart 81) in verbinding te stellen met de school, teneinde hun inschrijvingsdossier samen te stellen. Monsterboekje meebrengen !

# INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

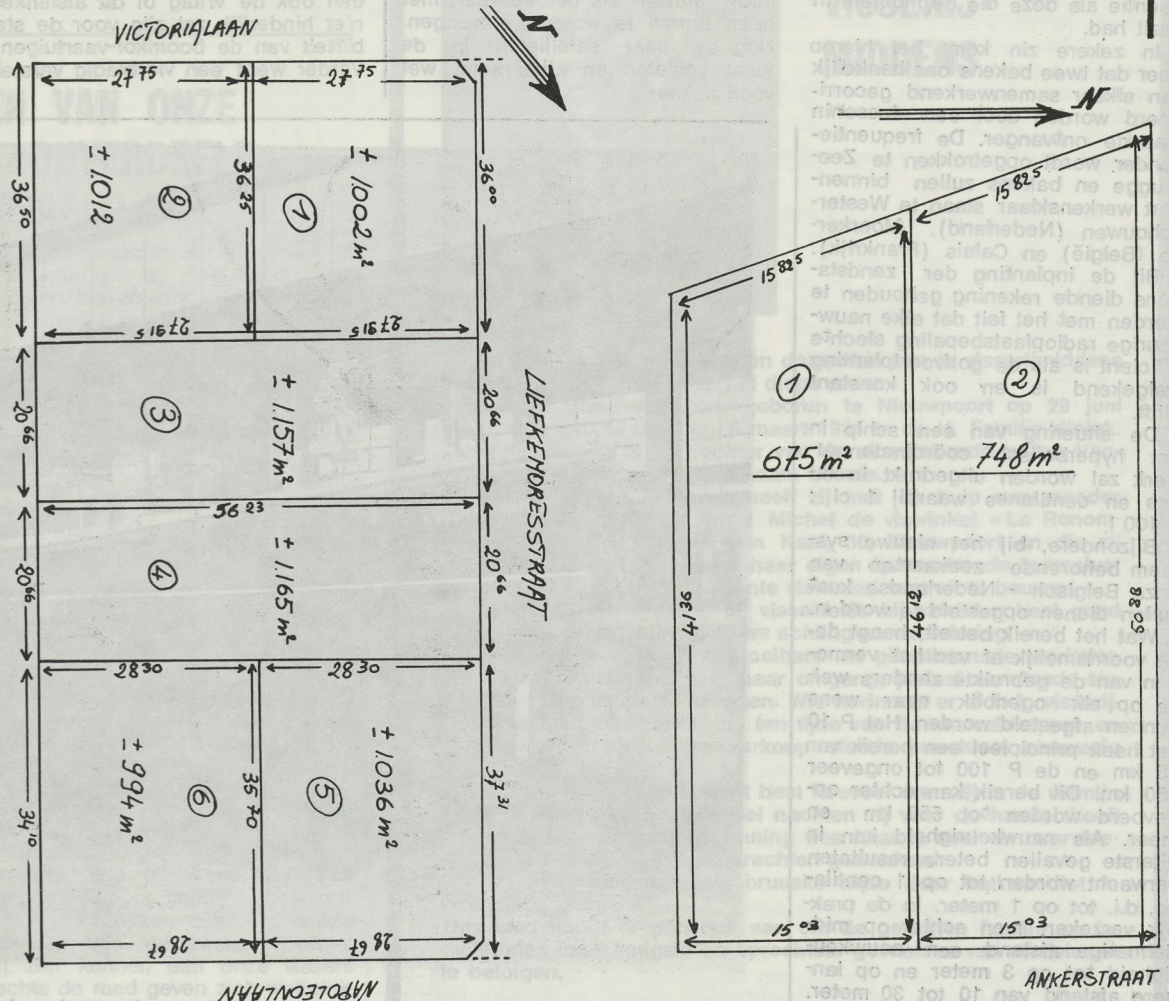
Gelegen Visserishaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkermoesstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m naargelang noodzaak.

Een tweede perceel gelegen Ankerstraat, groot 2.000 m<sup>2</sup>, eventueel te verdelen in twee loten.

Op beide gronden zijn de riolen en straat volledig gelegd en is er geen verkavelingsverplichting.

Mogen alleen bebouwd voor handels- en nijverheidsdoelinden, binnen de drie jaar na aankoop te bebouwen.

Tel. tussen 14 en 17 u., 059 - 32.29.51.



HET PERCEEL NR. 2, OPPERVLAKTE 748 M<sup>2</sup> IS VERKOCHT.

# OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

## OOSTENDE

Eens te meer was alleen de maandagmarkt de moeite van het vermelden waard. Toch kregen we ook die dag maar een 11 schepen aan de afslag. Dinsdag en woensdag werd telkens nog één vangst gebracht. De aanvoer was al bij al dus weer niet erg groot. Toch kregen we maandag een behoorlijke hoeveelheid rog die aan hoge prijzen verkocht werd. De tongen waren vrijdag al erg duur en bleven ook maandag hoge prijzen halen. Dinsdag vielen die prijzen iets terug, wat normaal is. Topprijzen worden inderdaad maar een paar dagen genoteerd. Ondertussen werden de tongen toch nog verkocht tussen 160 en 370 fr het kg waar maandag voor blok-tong tot 410 fr genoteerd werd.

Voor grote rog liep de prijs op tot 82 fr nadat voor keilrog tot 85 fr betaald geworden was. De aanvoer van vlaswijting was ruimer dan gewoonlijk, de prijs voor deze vis-soort liep op van 41 tot 52 fr het kg volgens de kwaliteit. Kabeljauw deed het nog steeds niet en werd veelal onder de 50 fr het kg verkocht. Voor wijting werden maandag geen te beste prijzen genoteerd, de grote sortering haalde tot 27 fr, de klein sortering viel terug tot het minimumpeil.

Voor schol werden erg goede prijzen betaald, dit niettegenstaande de kwaliteit wegens de lange duur van de reizen niet altijd van de beste was. De grote sortering kreeg rond de 40 fr het kg, de kleinere soorten varieerden tussen 23 en 35 fr het kg.

Voor IJslandse soorten bleven de prijzen erg goed. Ook schelvis deed het vrij behoorlijk en viel nooit onder de 30 fr het kg. Grote sortering noteerde tot 40 fr. Voor rode zeebaars, vissoorten die zowat de helft van de vangst uitmaakte, werd een erg goede prijs betaald. Ingezet aan 50 fr het kg steeg de prijs nadien tot 55 fr het kg. Koolvis noteerde 40 fr het kg terwijl kabeljauw onder die prijs bleef en nauwelijks 38 fr bereikte. Het heet dat de verbruiker hier verwend is geworden met witte kabeljauw en de IJslandse nu niet meer lust. De opbrengst was voor de O.317 alleszins renderend en beliep 2,5 miljoen, dit met een vangst van nagenoeg 1120 binnem.

De kustvisserij is bijna helemaal stilgevallen. Slechts enkele garnaalvangstjes die hoge prijzen haalden maar ook niet groot ge-

noeg waren om de visserij te laten opbrengen.

VRIJDAG 6 MAART				
KANAAL				
O.705	17	205	2985	1.008.321
WEST				
N.709	12	290	—	448.482
MONKEY BANK				
O.285	14	260	—	486.469
MAANDAG 9 MAART				
IJSLAND				
O.317	18	1120	—	2.567.354
KANAAL				
O.134	17	490	—	940.452
O.303	17	120	3175	1.203.929
O.229	16	360	—	873.537
O.518	18	185	2930	1.296.517
O.309	17	335	—	872.505
O.35	17	310	90	625.933
WEST				
N.706	10	335	—	475.080
O.26	12	310	—	377.305
N.736	5	90	—	150.150
N.597	12	395	—	484.458
DINSDAG 10 MAART				
KANAAL				
Z.34	17	170	4135	1.365.046

WOENSDAG 11 MAART				
WEST				
O.83	16	125	1655	727.685

## ZEEBRUGGE

DONDERDAG 5 MAART				
Z.533				194.820
Z.571				427.107
				621.927

VRIJDAG 6 MAART				
GUL				
Z.196				310.245
Z.400—Z.548				92.550
Z.570—Z.601				68.680
Z.538—Z.554				174.020
Z.201—Z.560				81.870
Z.578—Z.580				116.470
Z.403—Z.501				67.910
Z.494				6.050
				917.795

MAANDAG 9 MAART				
KUST				
Z.196	550	15	—	176.400
Z.512	50	10	2	76.540
WEST				
Z.84	2000	350	11	1.338.100
Z.526	1000	110	8	602.496
Z.296	1000	110	6	744.498
GUL				
Z.538—Z.554				13.560
				2.951.594

DINSDAG 10 MAART				
KANAAL				
B.5	2700	190	16	1.380.340

## 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)

## 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).

WEST				
Z.519	100	30	5	229.100
Z.542	50	100	6	243.880
WOENSDAG 11 MAART				
WEST				
Z.331	7	500	120	404.480
Z.126	3	100	15	236.740
Z.16	5	1600	250	1.093.460
Z.533	6	—	60	189.050
				1.923.730

## VERWACHTINGEN

VRIJDAG 13 MAART  
MONKEY BANK : O.243 (240 m.)  
KANAAL : O.33 (160 m. 6000 kg)  
O.168 (85 m. 3400 kg); Z.180 (85 m 1500 kg).

MAANDAG 16 MAART  
IJSLAND : O.129 (20 kab., gulf, 80 schelvis, 100 bonen, 100 Schotse schol, 90 kab.-gulf, van Noop Head, 10 varia).  
KANAAL : O.206; O.114; O.231; N.752.  
MONKEY BANK : O.232  
NOORD : Z.72

KANAAL : O.275; O.135  
DINSDAG 17 MAART  
WEST : N.708; N.45  
WOENSDAG 18 MAART  
MONKEY BANK : Z.62  
WEST : N.709

## OVERVAARTEN

Voor de week van 15 tot 21 maart

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

— Dagelijks te 01u30, te 07u35, te 10u05 en te 14u40.

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

— Dagelijks te 20u00

— Dagelijks te 17u00 en te 23u00 behalve op 21 maart

— Op 17, 18, 19 en 20 maart '81 afvaart te 05u00

**Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :**

— Dagelijks te 05u15

— Dagelijks te 03u30 en te 06u40, behalve op 15 maart '81.

**Afvaarten uit Dover Western Docks**

— Dagelijks te 07u00, behalve op te 19u10.

**Afvaarten uit Dover Eastern Docks**

— Dagelijks te 23u59.

— Dagelijks te 03u00, behalve op 15 maart.

— Dagelijks te 07u00, behalve op 15 en 21 maart '81.

— Dagelijks te 09u00, behalve op 16 maart.

— Dagelijks te 21u00, behalve op 21 maart.

**Afvaarten uit Folkestone :**

— Dagelijks te 22u45.

— Op 16, 17, 18, 19 en 20 maart '81 bijkomende afvaarten te 00u10 en te 20u55.

— Op 15 maart 1981 bijkomende afvaart te 20u55.

— Op 21 maart bijkomende afvaart te 00u10.

## IJSLANDSE AANVOER TE OOSTENDE

	9.3.81	
Grote schelvis	37,00—41,00	
Middelmatige schelvis	33,80—35,80	
Kleine schelvis	29,60—33,60	
Kabeljauw	37,80	
Gul	34,00—40,60	
Wijting	30,00—33,40	
Schaat	50,00—55,40	
Zeebaars	63,00—79,00	
Leng	51,00—56,60	
Schartong	24,00—49,60	
Heilbot	208,00—196,00	
Koolvis	37,60—40,00	
Hondstong		
Zeewolf		
Staart		

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### Oostende

	9.3.81	10.3.81	11.3.81
Lappen	176—181	161—170	165—166
Grote	245—264	250—257	256—261
3/4	379—393	347—376	328—343
Blok	405—422	353—369	339—349
Voor-kleine	368—383	338—353	323—332
Kleine	255—300	262—301	232—281
Slips			

#### Zeebrugge

Grote	170—181	168—183	168—186
Blok	231—266	266—293	263—293
Fruit	323—344	316—329	314—380
Schone kleine	374—406	388—429	355—431
Kleine	364—370	379—401	362—403
Tout petit	254—307	292—310	285—301
Slips	242—259	244—254	244—251

#### Nieuwpoort

I	170—188	.....	190—218
II	250—280	.....	260—295
III	390—400	.....	380—410
IV	380—388	.....	390—400
V	360—368	.....	340—370
Kleine	300—308	.....	278—287

### PLADIJS

#### Oostende

	9.3.81	10.3.81	11.3.81
Grote	41—44	44	39
Grote iek	38—41	33	36
Kleine iek	29—33	23	28
Derde slag			
Platjes	16—21	16	16

#### Zeebrugge

I	21—33	24—33	30—38
II	24—30	25—37	46—48
III	20—30	30—33	30—35
IV	20—24	20—24	24—26
V			

#### Nieuwpoort

Moeien			
Grote pladijs	25—36		30—45
Platjes	35—42		40—50
Drielingen	20—30		30—40

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

### VISAANVOER TE OOSTENDE

6.3	3	40.735	1.1974.792
9.3	11	208.695	9.955.300
10.3	1	12.635	1.365.046
11.3	1		742.9775
	16		14.038.113

### GARNAALANVOER TE OOSTENDE

5.3	1	27	3.861	143
6.3	3	141	2.640	120
7.3	2	116	16.184	129
11.3	1	33	4.917	149

### VISAANVOER TE NIEUWPOORT

6.3		1.127	47.750
9.3	8	25.510	853.942
11.3	2	634	37.574

### GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT

5.3	1	68	10.336	152	152
-----	---	----	--------	-----	-----

## NIEUWPOORT

### VRIDAG 6 MAART

N.88	23.875
N.700	23.875

Enkel de N.88 en de N.700 losten samen 1120 kg vis voor de som van 47.750 fr. Middekslag- of drieling pladijs kreeg 2250 à 2500 fr de ben en platjes 1500 à 2250 fr de ben. Kabeljauw kreeg 3750 à 4000 fr de ben en gul 1800 à 3600 fr de ben. Grote wijting haalde 2000 à 2250 fr de ben, kleine wijting 1250 à 1500 fr de ben en zandschar 40 à 50 fr het kg.

Ook voor dit overgebleven koppel leek de spanvisserij niet meer lonend en werd besloten deze visserij te beëindigen om de kustvisserij te bedrijven.

### MAANDAG 9 MAART

N.470	100.038
N.346	101.269
N.720	109.738
N.172	124.137
N.590	66.580
N.738	130.237
N.723	122.513
N.579	99.430

Opnieuw verhinderde het stormweer dat de vaartuigen hun visserij naar behoren konden bedrijven. Zo werden zij vroegtijdig verplicht hun thuishaven aan te doen en spitste de aanvoer zich hoofdzakelijk op de maandagmarkt toe. Tong nr 1 kreeg 170 à 188 fr het kg en tong nr 2 250 à 280 fr het kg. Voor tong nr 3 of bloktong betaalde men 390 à 400 het kg en voor tong nr 4 of fruitong 380 à 388 fr het kg. Tong nr 5 haalde 360 à 368 fr het kg en kleine tong 300 à 308 fr het kg. Grote tarbot noteerde men aan 340 tot 380 fr het kg, middenslag tarbot aan 240 tot 300 fr het kg en griet aan 200 tot 234 fr het kg.

Staartvis boekte men aan 190 tot 248 fr het kg en tongschar aan

90 tot 140 fr het kg. Zo werd voor tong en variatie een dure prijsnotering geboekt. Grote pladijs kende zijn afzetgebied tegen 1250 à 1800 fr de ben, drieling of middenslag pladijs tegen 1750 à 2100 fr de ben en visjes tegen 1000 à 1500 fr de ben. Kabeljauw kocht men tegen 3500 à 4000 fr de ben op en gul tegen 1800 à 2500 fr de ben. Grote wijting boekte men aan 1400 tot 1700 fr de ben en kleine wijting aan 1000 tot 1300 fr de ben.

Aan rog werd geen denderende prijsnotering toegekend. Moerrog kreeg 2800 à 3000 fr de ben; tilten 2500 à 2800 fr de ben; scherpschaarten 2500 à 280 fr de ben.

Grote zandschar kreeg 1900 à 2300 fr de ben en voor kleine zandschar betaalde men 1400 à 1700 fr de ben.

Zeehond boekte men aan 2000 tot 2250 fr de ben en doorn- of speurhaai aan 2500 tot 3000 fr de ben.

De maandagmarkt werd gekenmerkt door een goede constante prijsnotering met aandachtige belangstelling vanwege de handelaars.

### WOENSDAG 11 MAART

N.22	27.574
N.349	10.000

De aanhoudende stormwind die over de Westkust beukt en giert verhinderde opnieuw dat de vissersvaartuigen hun bedrijvigheid naar behoren konden uitoefenen. Slechts twee kleine stormvangsten werden op de woensdagmarkt geveild, dit tegen een hoge prijsnotering.

# REDERS LEEST UW VAKBLAD

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	9.3.81	9.3.81	10.3.81	10.3.81	11.3.81	11.3.81	9.3.81	11.3.81
Grote tarbot	195—396	293—369	242—274	300—319	224—391	304—339	340—360	.....
Middelmatige tarbot	.....	254—278	.....	240—257	.....	230—300	240—300	.....
Kleine tarbot	.....	200—210	.....	238	.....	264—270	100	.....
Grote griet	133—206	200—234	118—218	228—234	132—216	234	200—234	.....
Middelmatige griet	.....	160—173	.....	160—164	.....	170—185	110	.....
Kleine griet	.....	124—136	.....	117—124	.....	120	.....	.....
Grote schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	31—117	.....	44—65	.....	.....	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	39—52	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	83—86	.....	61—83	.....	.....	94—112	.....	.....
Rog	16—83	90—97	20—71	90—94	29—79	92	56—60	.....
Tilten	.....	80—82	.....	80—90	.....	88	50—56	.....
Scherpstaarten	.....	92—100	.....	90—95	.....	94	52—55	.....
Halve mans	.....	68—72	.....	68—71	.....	78	50—55	.....
Teelt	.....	69—74	.....	68—74	.....	78—79	.....	.....
Katrog	.....	40—43	.....	30—40	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	48—65	58—68	47	48—54	47	53—55	70—80	.....
Grote gul	15—54	50—60	24—35	50—52	22—47	50—53	.....	.....
Middelmatige gul	.....	32—48	.....	40—49	.....	50—52	.....	.....
Kleine gul	.....	30—40	.....	36—40	.....	42—44	36—50	.....
Hozemondhamme	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	15—27	17—29	24—26	20—28	28—24	56—59	.....	.....
Kleine wijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	15—36	18—24	10—33	14—18	25	24	28—34	.....
Steenschol	30—163	150—167	34—158	158	47—162	182	20—26	.....
Zeehaai	32—47	48—51	.....	50—57	.....	.....	30—45	.....
Hondshaai	11—23	.....	27	.....	37	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	50—60	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	11—30	.....	21	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	7—31	.....	35	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90—140	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	14—21	.....	15	.....	14	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	31—41	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	38—52	.....	45—52	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	87—208	202—239	88—226	69—231	95—230	125—184	190—248	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	34—39	.....	30—32	.....	.....	40—45	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14	8—12
Rode poon (roobaard)	.....	.....	.....	40—54	.....	48	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	31—31	.....	43	.....	.....	36—50	40—50	.....
Rode knorhaan	41—82	.....	66	.....	56—78	.....	.....	.....
Posten	.....	20—14	.....	16—19	.....	26	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

# NEDERLAND

## VAN DAG TOT DAG

### IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 3 maart werd aangevoerd : 170 kg tong, 7 kisten tarbot en griet, 447 kisten kabeljauw, 17 kisten schelvis 199 kisten wijting, 284 kisten schol 10 kisten schar en 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 19,59-19,58, grote tong 13,48; grootmiddel tong 18,81, kleinmiddel tong 22,99; tong één 24,16, tong twee 21,48 zalm 19,20.

Per 40 kg : tarbot 776-663, griet 641-481; kabeljauw één 100-84; kabeljauw twee 132-94; kabeljauw drie 132-94; kabeljauw vier 132-92; kabeljauw vijf 116-102; kabeljauw vijf 94-63; schol één 59-58,40; schol twee 59-58,40, schol drie 67-66, schol vier 80-74, schelvis vier 100-76, wijting drie 71-45, schar 132-106, steenbolk 40-24; bot 28-24, tongschar 162.

De besommingen waren in guldens : KW 117 31.000, HD 103 5800; UK 11 en UK 24 3200; UK 25 en UK 129 7600; UK 135 en UK 145 3200, UK 185 en UK 186 7600; UK 233 en UK 234 5600; IJM 3 en IJM 20 11.200

Aan de woensdagmarkt van 4 maart werd aangevoerd : 296 kisten kabeljauw; 5 kisten schelvis; 721 kisten wijting; 3 kist. schol; 10 kisten schar en 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 40 kg : kabeljauw één 156-122; kabeljauw twee 160-140; kabeljauw drie 160-120; kabeljauw vier 144-122; kabeljauw vijf 106-84; schol vier 146-114 wijting drie 67-42; schelvis vier 128-73; schar 132-116; bot 24; steenbolk 50-30.

De besommingen waren : UK 208 f 9200; IJM 1 en IJM 2 f 7300; IJM 9 f 2700; IJM 14 f 10.300; IJM 18 f 3100 IJM 27 f 8300; IJM 39 f 2700; YE 25 en UK 129 f 2900; UK 185 en UK 186 f 4300.

Aan de donderdagmarkt van 5 maart werd aangevoerd : 335 kg tong; 5 kisten tarbot en griet; 402 kisten kabeljauw; 11 kisten schelvis 85 kisten wijting; 80 kisten schol; 40 kisten schar en 34 kisten diversen.

PRIJZEN IN GULDENS : Per 1 kg : grote tong 14,23; grootmiddel tong 26,89; tong één 26,10; tong twee 22,50. Per 40 kg : tarbot 713-680; griet 648-527; kabeljauw één 164-114; kabeljauw twee 182-140; kabeljauw drie 172-132; kabeljauw vier 152-130; kabeljauw vijf 114-82; schelvis vier 114-84; schol één 92-76; schol twee 124-82; schol vier 124-82; schol drie 114-96; schol vier 114-96; wijting drie 63-30; schar 144-100; bot 24; steenbolk 28

De besommingen waren : KW 185 f 10.900; UK 135 en UK 145 f 9700; UK 233 en UK 234 f 7100; IJM 3 f 3400; IJM 14 f 2000; IJM 18 f 8800 verder waren er één Goedereeder in drie Texelaars welke te zamen f 58.000 besommen.

Aan de vrijdagmarkt van 6 maart werd aangevoerd : 2623 kg tong; 29 kisten tarbot en griet; 812 kisten kabeljauw; 16 kisten schelvis; 1520 kisten wijting; 467 kisten schol; 133 kisten schar; 15 kisten haring en 44 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 20-59 - 19,69; grote tong 14,78-14,29; grootmiddel tong 19,81-19,30 kleinmiddel tong 23-85-23,45; tong één 25,61-25,13; tong twee 23,81-23,39; zalm 12,68.

Per 40 kg : tarbot 767-694; griet 664-500; kabeljauw één 192-120; kabeljauw twee 190-110; kabeljauw drie 164-110 kabeljauw vier 154-118 kabeljauw vijf 122-65; schelvis vier 124-77; schol één 71-58,40; schol twee 76-63; schol drie 76-63; schol vier 72-66; schol vier 86-64; wijting drie 47-42; schar 122-71; haring twee 37-26; steenbolk 35-27; poontjes 90; bot 24; tongschar 234-223.

De besommingen waren KW 214 f 9900; UK 208 f 14.900; UK 185 en UK 186 f 5400; UK 233 en UK 234 f 3900; VD 6 en VD 20 f 21.000; IJM 14 f 10.100; IJM 27 f 2000; IJM 39 f 3200; IJM 154 f 18.900; verder drie Goedereeders en twee Texelaars met een totale besomming van f 170.000

Aan de maandagmarkt van 9 maart werd aangevoerd : 3917 kg tong; 46 kisten tarbot en griet; 1363 kisten kabeljauw; 27 kisten schelvis 1122 kisten wijting; 714 kisten schol; 72 kisten schar en 7 kisten diversen.

Prijzen in guldens per 1 kg : tarbot 19,75-19,00; grote tong 14,20-13,81; grootmiddel tong 21-13-19,25; kleinmiddel tong 25,30-23,50; tong één 26,40-25,95) tong twee 25,32-23-61 en zalm 18,76

Per 40 kg : tarbot 743-672; griet 660-500; kabeljauw één 140-96; kabeljauw twee 152-118; kabeljauw drie 132-104; kabeljauw vier 132-102; kabeljauw vijf 126-46; schelvis vier 118-92; schol één 69-61; schol twee 80-63; schol drie 78-67; schol vier 85-72; wijting drie 56-45; schar 100-73; steenbolk 36; tongschar 334-229.

De besommingen waren : KW 29 f 10.600 KW 51 f 15.400; KW 62 f 9200; KW 77 f 11.200; KW 137 f 13.500; KW 149 f 7900; KW 152 f 7000; KW 167 f 5600; KW 173 f 9000 KW 214 f 1800; KW 221 f 5000; KW 226 f 7300; SCH 256 f 22.700; UK 64 f 29.700; IJM 154 f 2200; IJM 207 f 6000; IJM 209 f 5700; IJM 19 f 34.600 verder drie Texelaars met een totale besomming van f 80.000; één Engels vaartuig de FD 359 welke alsnog f 25.500 besomde.

**VIS ETEN IS  
VERANTWOORD ETEN**

## Visaanvoer te Den Helder

### Aanvoerbericht van 2 tot en met 6 maart

Door 86 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

12.618	kg	TONG	f 264.115,78	van f 27,69 - f 13,10
3.584	kg	TARBOT	f 65.634,55	van f 21,55 - f 13,73
72.965	kg	SCHOL	f 122.833,97	van f 2,07 - f 1,46
98.590	kg	KABELJAUW	f 213.015,12	van f 5,50 - f 1,09
743	kg	GRIET	f 9.582,87	van f 14,50 - f 11,93
4.920	kg	SCHAR	f 8.033,52	van f 2,63 - f 1,44
15.720	kg	WIJTING	f 17.720,76	van f 1,76 - f 0,90
109.792	kg	DIVERSEN	f 235.188,20	
318.932	kg		f 936.124,77	

## OPVANGPRIJZEN TE ABERDEEN VERLAAGD WEGENS TE GROTE OPVANG

De misprijzen op de afslag te Peterhead en Aberdeen waren verleden week terug zo laag als vóór de staking, toen men besloot, juist wegens de te lage prijzen, om niet meer uit te varen. Het was vooral de kabeljauwsoorten die in de afslag bleven staan. Aldus vonden 2.260 van onze bennen, geen koper op de 6.270 bennen die in de afslag te koop gesteld werden.

Hierop besloot de Aberdeense Producentenorganisatie om de ophoudprijzen te verlagen. De producentenorganisatie zag zich hiertoe verplicht omdat zij de zware financiële last van de opvang niet meer aankan. De opgevangen kabeljauw werd dan aan de zouterijen doorverkocht. Volgens de voorzitter van de betrokken producentenorganisatie is dit een seizoenverschijnsel en zal men, van zohaast de toestand beter wordt, de ophoudprijzen terug optrekken. In de Britse afslagen, zijn het de producentenorganisaties zelf die gewoonlijk de opvangprijzen bepalen die hoger ligt dan de officiële EEG-opvangprijzen. Voor het ogenblik hoopt men dat de kopers, tegenover de lagere opvangprijzen, geneigd zullen zijn, grotere partijen vis te kopen en aldus de concurrentie zullen kunnen doorstaan met de, aan lagere prijs ingevoerde vis uit derde landen. Deze invoerprijs is vastgelegd op basis van de officiële EEG-opvang oriëntatie- en richtprijzen. Te Peterhead gingen de kabeljauwsoorten verleden week van 850 tot 2.000 B.Fr. die ben. Ook hier werden partijen opgevangen. Wel dient er gezegd dat verscheidene middenslagtreilers zeer grote vangsten deden onder de kust. Een kusttreiler uit Peterhead maakte toch over de 900 duizend B.Fr. in twee reises van een paar dagen. Een vangst van bij de 600 bennen werd verwezenlijkt op de « Halibutbank », zo een 50 mijl Oost-noord-oost uit Peterhead. Een woordvoerder van de kopers en handelaars, heeft laten uitschijnen, dat de staking van de vissers een omgekeerd

effekt heeft veroorzaakt, omdat de bedrijven, zich nu verplicht gezien hebben nog meer op invoer beroep te doen, ook deze bedrijven die het voorheen niet deden. Het is echter wel zo dat de kopers, net trouwens zoals de vissers, zoveel mogelijk hun profijt trachten te zoeken en dat de enige mogelijkheid om de vissers te beschermen, hierin ligt om de invoerprijzen van vis- en visproducten uit derde landen, gevoelig op te trekken.

## HOOGWATER- BOEKJE 1981

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar. Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden. Het bevat insgelijks de haven-verkeer- en getijseenen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 30 fr. (BTW inbegrepen)

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 30 fr. + 6 fr verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30 8400 Oostende.