

het visserijblad

Versijnt wekelijks
Vrijdag 8 mei - Nr. 17

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

Hof van Justitie verwerpt heffing keuringsrechten op ingevoerde vis

We komen terug op de beslissing genomen door het Hof van Justitie in verband met de keuringsrechten op de ingevoerde vis omdat men ten slotte deze heffingen niet mag verwarren met deze op de aangevoerde vis. We hebben echter wel duidelijk willen stellen dat de Belgische Staat vergissingen kan begaan en daarom de vergelijking doorgetrokken met bepaalde vergissingen en fouten door het Ministerie van Volksgezondheid begaan in verband met viskeurheffingen op aangevoerde vis. We geven dan ook graag de uitspraak weer van het Hof van Justitie ter openbare zitting te Luxemburg op 7 april 1981. Deze luidt:

«Uitspraak doende op de door de Rechtbank van Eerste Aanleg te Brugge bij vonnis van 5 maart 1980 gestelde vragen, verklaart voor recht:

1) Bij ontbreken van gemeenschappelijke of geharmoniseerde voorschriften op het gebied van de sanitaire controle van vis, mogen de door de lidstaten toegepaste controlemaatregelen niet principieel beschouwd worden als één door het Verdrag verboden beperking. Daarentegen moeten als maatregelen van gelijke werking, als kwantitatieve beperkingen worden beschouwd, alle toepassingsmogelijkheden van de controle die verder gaan dan nodig is en die als zodanig het intracommunautaire handelsverkeer kunnen afremmen of beperken.

2) een keuringsrecht voor de sanitaire controle van ingevoerde vis, hetwelke zonder objectieve rechtvaardiging wordt vastgesteld en toegepast volgens specifieke maatregelen betreffende, hetzij de aard, hetzij de toestand van de waar, die met de maatstaven ter vaststelling van de geldelijke lasten op soortgelijke nationale produkten niet kunnen worden vergeleken, is te beschouwen als een door de artikelen 9, 12 en 13 van het EEG-Verdrag

verboden heffing van gelijke werking als een douanerecht.

De viskeurheffingen op de ingevoerde vis werden dus, door het Hof van Justitie te Luxemburg, als strijdig aangezien met het EEG-Verdrag omdat zij het intracommunautaire handelsverkeer afremmen of kunnen afremmen. Het Hof beklamt dat art. 30 van het EEG-Verdrag strekt tot afschaffing tussen de Lidstaten van alle belemmeringen van het vrij verkeer van goederen, op ingevoerde produkten, of die op verschillende manieren en onder verschillende vormen van toepassing zijn op ingevoerde en op nationale produkten. Dit laatste is onder meer het geval voor de ingevoerde produkten waarvan de heffingen waar het gaat om bewerkte visprodukten, het dubbele bedragen van de viskeurrechten op de aangevoerde vis door de vissers ongeacht of deze bewerkt of niet bewerkt aangevoerd worden.

Wat de verboden belemmering op het handelsverkeer betreft, lijkt de vereiste hiermede onverenigbaar, dat de invoer ten minste 24 uur tevoren schriftelijk en gedetailleerd moet worden aangemeld. Dit lijkt onverenigbaar met de snelheid van de verhandelingen en het vervoer, gelet op het bederfelijke karakter van de betrokken waren. Verder zegt het Hof dat, aangezien de vis in het land van uitvoer reeds een sanitaire controle heeft ondergaan, en dit volgens de voorschriften van het land van bestemming, de controle door het land van invoer moet beperkt worden tot de risico's van het vervoer.

Verder wordt nog door het Hof van Justitie vastgesteld, aan de hand van een verschil in toepassing van de heffingen, naar gelang het om ingevoerde of door de visserij aangevoerde vis gaat, dat de invoerheffingen een gelijke werking als de douanerechten hebben hetgeen volgens het EEG-Verdrag verboden is.

We hebben verleden week in onze uitgave er reeds op gewezen dat de beslissing van het Hof hier

ging om een afwijzing van de toegepaste viskeurheffingen op INGEVOERDE VIS. Dit houdt dus niet automatisch in dat de viskeurheffingen op de door de vloot aangevoerde vis, eveneens betrokken worden in deze uitspraak. Het houdt echter wel in dat het Ministerie van Volksgezondheid ook hier uitvoeringsbesluiten getroffen heeft die strijdig zijn met wetten of verdragen, in casu hier met het EEG-Verdrag, net zoals zij een grote en grove bestuurlijke fout bedreven heeft, door het laten verschijnen in het staatsblad van een K.B. dat de viskeurheffingen ten laste legde van de kopers. Hierdoor heeft zij de reders sinds meer dan 3 jaar de zekerheid mede gegeven dat zij niet onderworpen waren aan de betaling van de viskeurrechten. De administratieve en financiële regelingen die door de reders op basis van deze zekerheid, genomen wer-

den en die nu, verkeerd blijken genomen te zijn, mogen niet ten laste van de reders vallen. Dit is een principieel van elementair recht waarmee de rechtbanken, indien de reder hiervoor zal gedaagd worden, zeker rekening mede zou houden. In elk geval moet zoveel mogelijk druk uitgeoefend worden opdat in het ontwerp van nieuwe wet op de vlees- (en vis-) keuring uitvoerig rekening wordt gehouden met de belangen van de reders opdat de heffingen op de viskeuring ten laste zouden worden gelegd op de handel. De keuring mag plaats hebben vóór de verkoop van de vis, op het ogenblik dat de reders nog eigenaar zijn, maar dan moet bepaald worden, dat voor wat de heffingen op de viskeuring voor aangevoerde vis betreft, deze zullen verrekend worden door de gemeentebesturen die over een vismijn beschikken, ten laste van de kopers.

81 jaar en nog in de Zeebrugse vismijn

Gans België, ja gans Europa kent de Zeebrugse firma Raphaël Huysseune, internationale groothandel in garnaal en vis. Deze firma welke dus tot de voornaamste visgroothandelsfirmas van België behoort was destijds ook eigenaar van twee vissersvaartuigen en in 1975 was de firma nog eigenaar van de Z.438, die toen verging.

Op 1 mei heeft mev. Raphaël Huysseune de ouderdom van 81 jaar bereikt en niettegenstaande ze enkele maanden geleden een zware operatie te Leuven onderging, is ze opnieuw springlevend ter vismijn van Zeebrugge te zien, waar mama in de firma nog altijd „l'oeil de Moscou” is.

Over de geschiedenis van deze firma die meer dan 60 werknemers in dienst heeft, hebben we het binnenkort.

ONDERZOEKSRaad VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoeksraad voor de Zeevaart werden meerdere zaken behandeld waaronder het dodelijk ongeval dat zich begin februari voor deed aan boord van de Z.196 «Jan van Gent». Bij een hevige stormweer werd matroos Louis Popelier, ingevolge een zware golf, over boord geslagen en is sedertdien vermist. Terzake werd schipper Compennolle Leoni aan een onderhoor onderworpen maar nopens de precieze toedracht der feiten weet getuige eigenlijk bitter weinig te vertellen. Hij bevond zich in het stuurhuis toen het vaartuig door een zware zee getroffen werd; de opvarenden, waaronder het slachtoffer, die zich op dek bevonden werden weggeslingerd terwijl het vaartuig hevig slagzij maakte. De beide Vantorre's kwamen er heelhuids van af, niettegenstaande één van hen een knielletsel opliep maar van Popelier was geen spoor te bekennen. Spoedig gaf men er zich reukenschap van dat de ongelukkige visser over boord was geslagen. Onmiddellijk werd via Oostenderadio hulp ingeroepen en korte tijd later kwam een heli-copter van de basis te Koksijde ter plaatse terwijl ook andere, gealarmeerde treilers opzoekingen hielpen verrichten.

Schipper Compennolle bevestigde nog eens dat hij de positie van het gebeuren noteerde maar van het slachtoffer werd geen spoor meer gevonden niettegenstaande schipper Compennolle en zijn varensgesellen zestien uur naar de drenkelling bleven zoeken. Niemand van de opvarenden heeft het onge-luk zien gebeuren zodat de Raad dan ook afziet van verner getuigenissen. De verklaringen van schipper Compennolle kunnen volstaan, zo oordeelt men.

ADVIES

Rijkskommissaris Bentein sprak vervolgens een advies uit inzake het motordefekt dat zich voordeed aan boord van de Z.14 «De Bounty». Niettegenstaande het alarmsysteem niet in werking trad werd een abnormaal geluid gehoord in de motorkamer. Bij nazicht bleek dat de kleppen van cylinder 1 gebroken waren en dat de zuiger klem zat. Met eigen middelen kon men een voorlopige herstelling uitvoeren waarna het vaartuig voor verder reparatie naar Milford vaarde. In zijn advies komt de rijkskommissaris tot de konklusie dat de feiten niet erg duidelijk zijn en dat de kans bestaat dat het defekt werd veroorzaakt door een vermoeienis. Derhalve worden geen beroepsfouten weerhouden ten aanzien van de schipper of één der opvarenden.

ARBEIDSONGEVAL

De Raad zette ook het onderzoek in inzake het arbeidsongeval dat zich voordeed aan boord van

de Z.568 «Zeespiegel». Daarbij kreeg matroos Meiers Roland een lenterhaak tegen het hoofd. Aanvankelijk beperkten de feiten zich tot een blauw oog en wat pijn aan het jukbeen maar drie dagen later viel de visser plots buiten bewustzijn zodat schipper Vlietinck medisch advies inriep van een dokter aan de wal. Schipper Vlietinck bevestigt dat de feiten gebeurden toen hij de lenterhaak voor het op-halen van de kuit maar Meiers zwaaide; een aloud gebruik aan boord maar... dit keer greep Meiers naast de lenterhaak met het gekende gevolg. Hij diende wel gehospitaliseerd te worden maar ondervindt daar nu kennelijk geen hinder meer van en... de lenterhaak wordt weer met de gekende zwaai gehanteerd. Niettemin oordeelt de Raad het toch nodig tot grote voorzichtigheid aan te manen; vooral bij zware zee want Meiers liep toch een tijdelijke hersenverlamming op.

AANVARING

Tenslotte was er nog de aanvaring tussen de Z.321 «Aurora» en de Franse treiler «St.-Anna». De feiten deden zich voor in de nacht van 14 oktober van vorig jaar. De «Aurora» was vissend en voerde de voorgeschreven lichten van vissend vaartuig. Matroos Leon Adams stond in het stuurhuis en bevestigde dat hij regelmatig aandachtseinen gaf toen hij de Franse treiler in het oog kreeg. Niettemin behield de «St.-Anna» vaart en koers en bij nieuwe aandachtseinen werd schipper Daniël Rappé gewekt. Hij haastte zich naar de scheepsbrug en zag het oplopende vaartuig. Hij voerde nog een stuurboordmaneu-ver uit maar niettemin kon de aanvaring niet vermeden worden. Volgens een verklaring van de Franse schipper zou gebleken zijn dat de jonge, onervaren stuurman aan boord van de «St.-Anna» in paniek was geraakt. De «Aurora» liep een scheur op in de boeg terwijl het vistuig beschadigd werd.

Beroepsvereniging

HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01

OP DE WOEFIE-SHOW

Op zaterdag 16 en zondag 17 mei zal de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» een mooie stand openen op de Woefi-show welke in het Media-center te Oostende wordt gehouden.

De «John Bauwens» verzorgt een dia-montage in verband met de «zeehond». Ter plaatse kunnen tevens alle inlichtingen ingewonnen worden in verband met de zee.

Iedereen is welkom op deze stand.

OPROEP TOT DE OUDLEERLINGEN

Alle oudleerlingen en sympathisanten van de Stedelijke Visserijschool kunnen zich laten lid maken van de bloeiende oudleerlingenbond van de school. De bond spanst zich telkenjare in om zowel financieel als moreel tussenbeide te komen ten bate van de leerlingen en oudleerlingen welke zich wensen een beroep te maken in de visserij en de zeevaart.

Voorzitter Vieren en zijn bestuursleden staan steeds bereidwillig klaar om inlichtingen te verschaffen.

OPEN DEURDAG

De directie en het personeel van de Stedelijke Visserijschool «John Bauwens» nodigen iedereen uit op de «Open Deur»-dag die gehouden wordt op **zaterdag 23 mei**.

De afdelingen navigatie-dek, scheepsdieselmotoren en koeltechniek zullen van 10 tot 18 uur opengesteld worden aan het publiek.

Dit programma omvat tevens een aantal activiteiten en demonstraties.

Verlenen hun gewaardeerde medewerking:

1) Radio-Maritieme Diensten, Radio Oostende: Audio-visuele diamontage: «R.M.D.».

2) Loodswezen Oostende: Boeien van het laterale en het kardinale stelsel.

3) S.A.I.T. Oostende: Demon-

REDERS en
VISSERS.

voor uw

**SOCIALE LASTEN
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle
vertrouwen tot de

IN DE STEDELIJKE VISSERIJSSCHOOL «JOHN BAUWENS»

streert de modernste radio-navigatieapparatuur.

4) S.K.B.: Automatisch opblaasbare reddingsvlotten.

5) Kunstkring «De Peperbusse» v.z.w.: Tentoonstelling: «Maritieme Kunst».

6) De scheepsmodelbouwclub van de school «John Bauwens».

In hetzelfde kader houdt Kapitein Van Eeckhoutte, Bestendige Deskundige van het «Comité voor de Bevordering van de Arbeid» van de Provincie West-Vlaanderen, op zaterdag 23 mei om 16.30 uur een uiteenzetting met demonstratie over «Het beveiligen van mensenslevens op zee».

Eveneens in de lokalen van de school wordt op vrijdag 22 mei om 20 uur een voordracht gehouden door Kapitein Deseck, leraar aan de Zeevaarschool van Oostende, over «Het weer: waarnemen en voorspellen!». Een echte snelcursus over meteorologie.

REDERS LEEST UW VAKBLAD

ZEEBRUGGE GAAT LICHT ACHTERUIT

In tegenstelling met 1980 is het tonnage van de zeescheepvaart te Zeebrugge voor de maand maart lichtjes gedaald, in weerwil van het toenemend aantal schepen. Een opvallende daling van 8 t.h. wordt voor die maand genoteerd bij de containerschepen: van 950.566 ton naar 874.390 ton. In maart is er te Zeebrugge ook één petroleumtanker minder aangekomen dan tijdens de vergelijkbare periode in 1980, hetgeen toch onmiddellijk een verschil in min van 143.946 ton maakt.

Het goederenverkeer boekt, inzake invoer, een daling. De uitvoer is evenwel met ruim 10 t.h. gestegen, nl. van 378.795 brutoregister ton naar 417.432 brutoregister ton. Er zijn ook zevenduizend passagiers meer ontscheept in maart, steeds in vergelijking met vorig jaar. De uitvoer van voertuigen loopt lichtjes achteruit. De invoer is evenwel met 2.439 eenheden gestegen. Bij de binnenscheepvaart worden, zowel bij de aan- als afvoer, zware klappen van méér dan 20 t.h. ge-boekt.

Zeetijger brengt onbemand jacht binnen

Maandag 4 mei heeft de sleepboot «Zeetijger» een onbemand jacht op sleeptouw genomen en te Oostende binnen gebracht, waar het in het Montgomerydock werd vastgelegd. Radio Oostende kreeg de melding door van een Schevenings vissersvaartuig dat de positie van een verlaten jacht met afgeknakte mast opgaf. De «Zeetijger» is onmiddellijk uitgevaren en vond het veertien meter lange jacht zonder moeite waarna het op sleeptouw werd genomen. Het is een jacht met een Franse thuishaven uit Calais. In een artikel uit een Belgisch dagblad lezen we dat het hier zou gaan om een jacht van 3 miljoen en dat de bemanning van de sleepboot aanspraak kan maken op een bergingsprijs die de helft van de waarde kan bedragen.

Dit is meer dan hard van stapel lopen omdat het nog moet uitgemakt worden of het om een verlaten jacht gaat in de werkelijke zin van het woord, verder of het hier van de kant van de Zeetijger om een opsleping of om een berging gaat van één door de bemanning van het jacht verlaten vaartuig. Verder is het ook niet de nieuwbouwprijs van het jacht die in aanmerking komt, maar de werkelijke waarde van het vaartuig op het ogenblik van de berging, mocht het al als een berging aangezien kunnen worden. Ondertussen hebben de eigenaars zich nog niet aangeboden bij de sleepdienst te Oostende, waar zij

natuurlijk MINSTENS de rekening van de opsleping te betalen zullen hebben en waar zal moeten overgekomen worden om een regeling te treffen. Of het een bergingspremie van een miljoen of van honderden duizenden frank zal worden is dus wel erg twijfelachtig. Of deze eventuele bergingspremie ook aan de bemanning zelf van de sleepboot toekomt is ook weerom erg vooruitlopen op de waarheid zoals de streekreporter van dit Vlaams dagblad nog al de gewoonte heeft te verspreiden, wanneer syndikalistisch kan opgeruid worden.

Melden we nog dat het jacht in moeilijkheden was geraakt in het Engels kanaal en dat de bemanning en/of eventuele passagiers door een Britse helikopter van boord werden gehaald.

We voegen er verder aan toe dat de «Zeetijger» een Staatsleepboot is en zo komt een eventuele premie slechts toe aan de Belgische Staat wiens werknemers in haar opdracht gehandeld hebben vermits het hun job in de reddingsdienst is.

Moest het een reder van een privé schip zijn, dan zou de premie aan hem toekomen. De bemanning heeft daarmee niets te zien. Het ware al te schoon moest men, in dienst van de Staat, betaald door de Staat, met een sleepboot van de Staat, reddingsoperaties voor eigen profijt kunnen uitvoeren

NEDERLANDERS UITGETELD IN KELITISCHE ZEE, SKAGERAK EN KATTEGAT

De Nederlandse minister van Landbouw en Visserij, de heer Braks, heeft aan de Nederlandse Visserij laten weten dat er niet meer mag gevestigd worden op tong en pladijs (schol) voor de Nederlanders in het Kanaal van Bristol en ten zuidoosten van Ierland, namelijk in de Keltische Zee. Het is inderdaad zo, dat de kwota voor tong en schol en die door de EEG aan Nederland werden toegestaan reeds opgebruikt zijn. Deze bedroegen slechts 32 ton tong en 56 ton schol.

Deze week werden de Nederlandse vissers ook uitgeteld in het Skagerak en het Kattegat waar zij bericht kregen van de diensten van minister Braks dat de toegestane hoeveelheid schol (platvis) reeds opgevestigd werd. Dit ging daar om meer dan duizend ton, of om precies te zijn om 1.087 ton. Anderzijds geldt sinds vorige week eveneens een verbod voor de Nederlandse kabeljauwvissers om in bepaalde wateren bij West-Schotland, Ierland en Zuid-Engeland nog op kabeljauw te vissen, alhoewel het

daar ook maar ging om een eerder kleine toegewezen hoeveelheid kabeljauw ter grootte van 56 ton. Al met al toch geen bijzonder gelukkig nieuws voor de betrokken Nederlandse vissers, die nu hun steven elders anders zullen moeten gaan wenden.

Maar kan dat verwonderen wanneer men vaststelt dat Nederland steeds maar groter en moderner jreilers in de vaart vrent, en er nog meer dan 40 in bouw zijn.

Wellsiswaar vervangen die andere, minder rendabel vaartuigen, maar ze vangen veel meer in korter tijd, zodat het toegekend kwantum automatisch sneller opgevestigd is.

De Belgische vloot is in tien jaar tijd van 40 th verminderd. Nog steeds vallen oude vaartuigen veel sneller weg door sloop, faillissement en verkoop naar 't buitenland, maar hun vervanging geschiedt zeer langzaam en 1980 was een uitzonderlijk jaar, toen acht moderner vaartuigen, deze kwamen **vervangen**, maar niet vermeerdere.

VOORSTEL TOT AANKOOP VISSERIJDOKKEN EN INSTALLATIES DOOR VISSERIJBEDRIJF TE HULL EN GRIMSBY

Actie gericht tegen Losserstransportbond

Zowel te Grimsby als te Hull heeft het visserijbedrijf een bod gedaan om de visserijdokken en de installaties van de havenautoriteiten aan te kopen. Dit is duidelijk gericht tegen het syndicaat van de Losserstransportbond. Beide havens worden voor het ogenblik bestuurd door de British Transport Docks Board en hiertoe worden zowel de reders als het bedrijf gekonfronteerd met zeer hoge lasten die de toekomst van deze visserijhavens in gevaar brengen. In verband met de overname zond de Redersfederatie van Grimsby op 19 maart reeds een schrijven aan het bestuur van de Britse Transportbond waarop nog altijd geen reactie kwam. Door de Redersfederaties van beide havens werden voorbeelden gegeven van de onkostennotas die de vaartuigen van de Transportbond kregen en die, vooral bij geringe aanvoeren, volgens de reders ondragelijk worden. Bij verscheidene gelegenheden werd de syndikale transportbond reeds gevraagd om de lasten en kosten voor het lossen en behandelen van de vis te verlagen, maar hierop wordt nog altijd het antwoord ingewacht. Indien de havenautoriteiten en de gemeenteraad nu zou ingaan op het voorstel van het bedrijf, waartoe niet alleen de redereien behoren, maar ook het be- en verwerkingsbedrijf, de voorzienings-, leverings- en bevoorradingsbedrijven, de visserijdokken en de installaties, om de dokken en installaties aan hen over te laten en waartoe dit bedrijf reeds een bod deed, dan zou het bestuur van de visserijdokken aan de syndikaten van de Transportbond kunnen onttrokken worden. Wel zou men dan nog de hulp van het parlement nodig hebben om de Transportwet te veranderen of aan te passen. Ondervraagd over de mogelijkheden van het bedrijf om de visserijdokken en de installaties onder eigen privaat bezit te brengen, heeft het bedrijf geantwoord met de resultaten van een studie die duidelijk deze mogelijkheden bevestigden.

Wat meer in het bijzonder Hull betreft, heeft het visserijbedrijf nog een bijkomende reden, omdat pogingen in het werk gesteld worden, waar de Transportbond achter staat om alle visserij-activiteit samen te trekken te Grimsby.

Voor Hull is dit van belang omdat in deze, vroegere, ten tijde van de IJslandvisserij voornaamste en eerste Britse visserijhaven, toch nog altijd 6 duizend werknemers

betrokken zijn in het bedrijf, deels wel aan het werk gehouden door invoer uit derde landen. Eén en ander werd eveneens in de had gewerkt door de mededeling van de Transportbond dat de aanvoeren landingskosten voor de vis in juni zouden aangepast worden in de vorm van een verhoging. Het consortium dat door het bedrijf gevormd werd om de Hullse visdokken en installaties aan te kopen heeft dit voorstel gericht aan de gemeenteraad van deze stad, laten vergezellen door voorstellen om de andingsfaciliteiten te verbeteren en uit te breiden. Vogens het bedrijf is een verhoging van de landingsrechten helemaal niet nodig en zou de Transportbond deze zelf gerust kunnen verlagen.

Het is duidelijk dat de reactie van de Transportbond negatief is en de heer G. Andrews, leider van de plaatselijke Transportbond liet daar geen twijfel over bestaan. Zij zullen alles in het werk stellen om het voorstel en het bod dat het bedrijf deed om de dokken en de installaties te privatiseren door aankoop, te kelderden. Zij willen niet horen over het in handen geven van private maatschappijen van het bestuur van de visserijdokken en installaties. Zelfde heer riep hiertoe zelfs de hulp in van alle andere syndikale bonden van de «General Workers Union», namelijk van het Algemeen werkerssyndicaat.

Wel moest hij toegeven dat het bedrijf verleden jaar 80 miljoen B.fr. had uitgegeven voor het gebruik van de visserijdokken en installaties en dat dit bedrag, gegeven zijnde de kostenverhoging geprogrammeerd voor juni, dit jaar zal oplopen tot meer dan 130 miljoen B.fr.!

Besluit: Dit bewijst nogmaals dat een syndicaal bestuur altijd en overal moet leiden tot kostenverspilling. De Transportbond heeft inderdaad geen beangen in het bedrijf en wenst maar één enkele zaak in het oog te houden, namelijk het parachuteren van zoveel mogelijk vriendjes in de bonden, ten laste van het bedrijf en het toekennen van allerlei voordelen en premies aan hun leden, het opdelen van de arbeid onder zoveel mogelijk transportarbeiders en zo meer, met als gevolg uitzichtloze aanvoer- en landingskosten. In dit verband mogen wij hier in onze vislijnen ons toch gelukkig achten met onze koöperatieven, Onderlingen en Bonden, zoals de O.V.A. en lossersbond, enz...

Weetjes...

De Franse vissers op St-Jacobs-schelpen die in de kleine vissershavens van de kust van de Seinebaai thuis horen, wensen de baai gesloten te zien worden voor de andere schelpenvissers, vooral uit Fecamps, dieppe en Portais. Inderdaad blij de opening van de St-Jacobs-schelpenvisserij in november 1980 bevonden zich er op een bepaald ogenblik 350 vaartuigen in de baai van de Seine, zodanig dat na enkele tijd geen lonende visserij meer mogelijk is. De zogezegde vreemde vissers hebben geantwoord dat, wanneer elkeen vóór zijn eigen deur moet gaan vissen, een normale visserij niet meer mogelijk wordt en dat bepaalde grote vissersvaartuigen die in de Seinebaai thuis horen, na het schelpenseizoen toch ook vóór de deur van anderen komen vissen?

X X X

Het zijn vooral de vissers op kleine kreeftjes, gewone krabben en spinkrabben, die veel plaats nodig hebben en over een grote werkbrug dienen te beschikken, die bijzonder belang stellen in vissersvaartuigen van het Catamarantype, met twee rompen die door een brede brug verbonden zijn. Onlangs nog zijn ook een paar Britse krabbenvissers met dergelijke vaartuigen gestart.

X X X

De Franse federatie van de onderwatersporten heeft een studie gemaakt voor een wetsvoorstel tot legalisering van de onderwatervisserij en voor het instellen van een vergoeding voor deze visserij. Het Franse Centraal Comité voor de Visserij vindt ook meer in een legalisering van de onderwatervisserij, opdat dan waarschijnlijk een punt zal kunnen gezet worden achter de stroperij.

X X X

In Australië zal de regering een onderzoekingsvaartuig inzetten voor de visserij op de zogenaamde koninklijke rode garnaal. De proefondervindelijke visserij zal plaats hebben in de zeestraat tussen Australië en Tasmanië. Het onderzoekingsvaartuig zal uitgerust worden om te vissen tot op 750 meter diepte.

X X X

In Nieuw-Schotland, een provincie van Canada worden er nu onderzoekingen gedaan op de eieren van de lumpvis die algemeen gebruikt worden als vervanging voor de caviar. Op de kusten van Nieuw-Schotland is deze vis overvloedig aanwezig en de eerste resultaten hebben reeds uitgewezen dat de mogelijkheden drie maal groter zijn dan deze van een zelfde vis-

serij in IJsland die nu de grootste leverancier van lumpviseieren is. Beste periode voor het verzamelen van de eieren van de lumpvis, is mei en juni en zou best door de kreeftenvissers kunnen gebeuren die dan een dood seizoen in Nieuw-Schotland kennen.

X X X

Op de scheepswerven van Honfleur in Frankrijk werd een eerste eenheid van een reeks van drie, gebouwd in polyester, te water gelaten. Het gaat om heiktreilers van 18,5 m. lengte op 6,70 m. breed, die echter voor alle soort visserijen uitgerust zijn. Ze zijn voorzien van een motor van 440 PK. Het visruim, groot 50 m³, kan 25 ton vis bergen. Het vaartuig is uitgerust met de meest moderne elektronische apparatuur. De prijs van dit vaartuig is, 21 miljoen B. fr. Ondertussen moeten wij nog altijd kennis maken met het eerste Belgisch vissersvaartuig gebouwd in versterkt polyester.

Een idee voor scheepsbouwers en ons proefstation om er eens te gaan kijken en..... leven.

X X X

Een klein vissersvaartuig uit de Franse vissershaven Arcachon heeft een tarbot van 14 kg. gevangen. Alhoewel dit reeds een redelijke kerel is, werden er zeker nog wel grotere gevangen.

X X X

Op het Franse tentoonstellingsarron van Le Tremblade was er een schep- en kraantractor te bezichtigen die zich zowel in de drassige bodem als op het water kan voortbewegen en bijzonder geschikt voor de akwakultuur, in de oester- en mosselteelten.

X X g

— Wegens het niet akkoord gaan met een nieuwe dienstregeling hebben de bemanningsleden van de sleepboten in de Franse haven van Le Havre, hun zakken gepakt en zijn aan land gegaan als teken van protest. Men doet daar dus net het omgekeerde van aan land. In plaats van de instellingen te bezetten, verlaat men deze en laat deze onbemand achter.

X X X

— Sinds 27 januari volgen de bemanningsleden van de Franse industriële treilers het ordewoord op van de syndikaten om elke uitvaart met 24 uur te vertragen wegens syndikale eisen. De reders hadden zich daar echter op ingesteld en gezien deze actie dus scheen dood te lopen, ook al wegens gebrek aan geestdrift vanwege de bemanningsleden, hebben

de syndikaten nu de actie opgeschort en vervangen door... 2 uur syndikale informatie! of breinspoeling.

X X X

— In verscheidene Atlantische havens van de midden- en zuidkust van Frankrijk wordt de vis nog altijd ongewogen in de bakken in de afslag gezet, hetgeen volgens de reders altijd in het nadeel van de producenten en in het voordeel van de kopers uitvalt. Men wenst nu daar ook de bakken op een gelijk gewicht te wegen zoals in de vissershavens van Normandië en Bretagne.

X X X

— Verleden week ging een Schotse seiner verloren in de Noordzee, twee uur nadat de schipper om hulp gevraagd had. De achtkoppige bemanning werd gered door een bevoorradingschip van een olieboorplatform die de geredden daar afzette, waarna zij door een helikopter opgehaald werden en te Aberdeen afgezet.

X X X

— Voor het ogenblik hebben 19 Nederlandse treilers Fleetwood als basis. Het zijn allen bokkentreilers, waaronder verscheidene die nog maar recent in de vaart kwamen. Verleden week zondag kwam één van de Nederlandse treilers, de «Rose-Marie» dicht bij de pier van Fleetwood aan de grond toen zij de haven wilde binnenlopen. Een poging ondernomen door een verzeggende Hollandse treiler om de «Rose-Marie» los te trekken slaagde niet, zodat deze het opkomende tij moest afwachten.

X X X

— De kreeftenvissers van het gebied van Norfolk voorspellen een grote mindervangst door het in voege treden van de nieuwe beschermingsmaatregelen uitgevaardigd door de Britse regering en waarbij de minimumlengte van de kreeftjes niet beneden de 83 mm mag gaan en binnen een paar jaar zelfs niet beneden de 8,5 cm. Volgens de Britse regering zal dit slechts leiden tot een vermindering in vangst met 13%. De vissers zelf zeggen dat dit zal leiden tot een mindervangst met 40%!

X X X

— De bemanning van een Spaanse treiler werd opgepikt door een vroegere Lowestoft treiler zowat 100 mijl west van Tiralee buiten de Ierse kust. Een S.O.S. werd door de Spaanse treiler uitgezonden die aan het zinken was. Tien minuten later zonk het vaartuig nadat de 14-koppige bemanning in de reddingsvlotten overgestapt was. De vroegere Britse Lowestofttreiler die nu als bevoorradingschip dienst doet voor een olieboorplatform, stoomde volle kracht naar de plaats van de ramp en kon de Spaanse bemanning aan boord nemen.

ALLES O.K. MET DE NIEUWE R.M.T.-JETFOIL !

De Regie voor Maritiem Transport heeft zopas de Minister van Verkeerswezen, Valmy Féaux ervan ingelicht dat de eerste vleugelboot van de Regie voor Maritiem Transport die binnenkort tussen Dover en Oostende zal ingezet worden zopas in Seattle (VSA) werd getest en door de Regie overgenomen.

Het tuig werd in orde bevonden door de classificatiemaatschappij (American Bureau of Shipping) en door de Belgische Zeevaartinspectie.

Bij het proefvliegen is gebleken dat de vleugelboot ruim aan de contractuele eisen voldoet. Het draagvermogen en de snelheid zijn beduidend groter dan verwacht en de tijd nodig om uit het water te komen en op vlucht op de vleugels over te gaan is korter dan voorzien.

Het brandstofverbruik valt eveneens beter uit dan berekend werd. De constructeur «Boeing Marines Systems», brengt voortdurend nieuwe verbeteringen aan zijn vleugelboten aan en de door de Regie aangekochte jetfoil is bijgevolg in staat betere prestaties te leveren dan zijn voorgangers. Wat de bedrijfszekerheid betreft dient opgemerkt dat de vleugelboot wat stevigheid betreft gebouwd werd om in de open oceaan te opereren.

DE «PRINCESSE CLEMENTINE»

De «Princesse Clémentine», zoals de jetfoil van de Regie zal genoemd worden komt begin mei in Zeebrugge aan.

Verscheidene economische compensatiecontracten waren verbonden aan de aankoop van 2 vleugelboten door de R.M.T. De firma's Cockerill Seraing, Sonaca (Goselies) Scheepvaart- en Constructie, bedrijf (Antwerpen) en Ysebaert (Antwerpen) dragen aldus voor een globaal bedrag van ongeveer 250 miljoen frank bij tot de constructie en de uitrusting van de Belgische vleugelboten.

Een inhuldigingceremonie zal plaats hebben op 24 mei a.s. tijdens dewelke Prinses Paola die het meterschap van de «Princesse Clémentine» aanvaard heeft over zal gaan tot de doop van de nieuwe jetfoil.

Een week later zal de «Princesse Clémentine» die in het toeristische en zakenverkeer tussen Groot-Brittannië - België - Duitsland/Nederland een ware innovatie betekent, in de vaart worden gebracht.

Vanaf 31 mei zal de R.M.T. dagelijks 3 jetfoil-vluchten in elke richting tussen Oostende en Dover verzekeren; vanaf 31 juli, wanneer de tweede vleugelboot, de «Prinses Stephanie» ingezet wordt, zal het aantal vluchten per dag in elke richting tot 6 opgevoerd worden.

Wij komen hierop terug.

Tewaterlating te Lorient van eerste tonijnvisser op zeilen

Met het altijd maar duurder worden van de brandstof, komen terug andere mogelijkheden aan bod voor de voortstuwing van de vaartuigen. In verscheidene landen worden dan ook studies ondernomen om de zeilen als middel van voortstuwing terug in de praktijk te brengen. Wel is er nog altijd een motor aan boord als hulpvoortsturing, voor het opwekken van elektriciteit nodig voor de apparatuur, de vislier en bijzondere uitrustingsstukken. De tonijnvisserij lijkt bijzonder geschikt voor de zeilvisserij omdat dit een passieve visserij is en daarom ook werden de eerste studies op vaartuigen voor deze visserij gericht. Op de laatste zaterdag van April kreeg men dan te Lorient de «primeur» van de tewaterlating van het eerste tonijnvisserijvaartuig op de zeilen. Het vaartuig werd «Eole» gedoopt naar de naam van de god van de wind. Het gaat hier om een eerste vaartuig van een reeks van drie. De te water gelaten tonijnvisser is 19,30 m. lang in staal gebouwd. Het is duidelijk dat de bouw heeft moeten rekening houden met de manier van voortstuwing. Het is 'n vaartuig dat wat op het jachttype lijkt met fijne vormen en bestemd voor lijnvisserij, visserij met takel enz. Het slepen op de bodem is natuurlijk uitgesloten. Gezien de hoge masten en de zeilen heeft men natuurlijk ook voor een aangepaste kiel om de nodige stabiliteit te geven, moeten zorgen. Het verminderen of vermeerderen van het zeiloppervlak gebeurt automatisch via een handel. De visserij zal gebeuren met een fokzeil (52 M2) samen met het groot zeil (50 M2) of met zijn twee fokzeilen. Het gewoon varen, van en naar de visserij en in het zoeken naar de tonijn zal gebeuren met het Genuaszeil van 104 m2. Met de zeilen zal men er ook minder tegen opzien om de tonijn op de Azoren te gaan opzoeken en prospecteren. Dit zou anders te kostelijk uitvalen met de motor. De reders hebben anderzijds een optie genomen op het uitrusten van het vaartuig met een geautomatiseerde lijnapparatuur voor 20 duizend vishaiken. Na de visserij op de tonijn zal men ook de visserij uitoefenen met het drijven net. Het vaartuig, polyvalent ingericht zal met masten van 15 meter hoog, drie zeilen, een maximum van 202 m2 zeil, een hulpmotor, de apparatuur en uitrustingsstukken toch 18 miljoen B. fr. kosten. De kost van de motor is natuurlijk heel wat minder dan voor een visservaartuig dat aan bodemvisserij doet.

De reders hebben te vergeefs een verzoek gericht aan de regering om een energiebesparende premie te trekken. Anderzijds genieten zij echter van verscheidene subsidies die zich kumulieren. Aldus van een subsidie van 12% van de regering, een subsidie van 10% van het departement (onze

provincie), 5% van het arrondissement en 10 tot 15% zijnde de premie voor jonge schippers-reders. In totaal toch een niet te versmaden tussenkomst van 37 tot 42% of op de 18 miljoen B. fr. toch minstens 6,3 miljoen B. fr. tot 7,59 miljoen.

Al met al zien we hier toch weer dat de subsidies die in andere landen zoals Frankrijk gegeven worden veel hoger liggen dan bij ons. Zo is de tussenkomst van het departement (onze provincie)

10% terwijl dit, nog maar onlangs en in tijd en toepassing begrensd, een forfait is vanwege de provincie West-Vlaanderen, van 2 miljoen, hetgeen bv. op een nieuwe eenheid van 40 miljoen, het twintigste part is of 5%. Van het arrondissement is bij ons logisch geen sprake omdat deze niet over eigen inkomsten beschikken, maar van het provinciaal budget afhangen bij ons. Voegen we er nog aan toe dat de hulpmotor een kracht heeft van 170 pk., het ge-

koeld visruim is 50 m3 groot en de brandstoftank goed voor 8.000 liter. Breedte van het vaartuig is 6 m. en dus wel iets minder dan bij de traditionele vissersvaartuigen. Een zeilvaartuig mag dan ook niet zo log uitkomen als een motorvaartuig. Anderzijds hadden we wel gedacht dat deze vaartuigen in versterkt polyester zouden gebouwd geweest zijn omdat polyester scheepswanden minder weerstand bieden in het water en gemakkelijker glijden.

Scheveningen en IJmuiden betwisten elkaar "Vlaggetjesdag"

Nadat Scheveningen er de laatste paar jaar in feite de brui had aan gegeven om nog Vlaggetjesdag te houden, gezien dit samenging met de dag waarop de Nederlanders de drijfnettenvisserij op de haring openden en het reeds 4 jaar is, dat er een haringvangstverbod heerst in de Noordzee, valt nu plots het bericht dat „Vlaggetjesdag” dit jaar gehouden wordt op 30 mei in aanwezigheid van minister Braks die de visserij onder zijn

bevoegdheid heeft. Dit bericht kreeg ongekeerd geen goede beurt in IJmuiden die een week later op 6 juni de „Dag van de Nederlandse Visserij” organiseert, maar zonder minister Braks, die althoewel eerder uitgenodigd, heeft bedankt.

Voorheen werd „Vlaggetjesdag” om beurt in IJmuiden en Scheveningen ingericht, maar nadat deze laatste het niet meer zag zitten, had Scheveningen twee jaar terug

reeds haar vlaggen en wimpels aan IJmuiden verkocht. Deze laatste heeft dan in 1979 en 1980 leed op zijn eentje deze dag ingericht en wordt nu plots gekonfronteerd met een concurrentie van Scheveningen, die een week vroeger inricht, nadat er nochtans overeengekomen werd, dat het jaarlijks gebeuren nu volledig in IJmuiden zou blijven.

De IJmuidense organisatie die voorgaande jaren toch een tien duizend man op de been bracht, is duidelijk niet te spreken over deze plots weer opduikende concurrentie vanwege Scheveningen en dit op een ogenblik waarop men het minst aan verwacht was.

Dat de minister er dan nog wel te Scheveningen zal bij zijn is niet van aard om de eersten vreugdevol te stemmen. Trouwens de Dag der Nederlandse Zeevisserij kwam te IJmuiden los te staan van de haring en de haringrace die op Vlaggetjesdag volgde, namelijk een race om als eerste nieuwe haring binnen te brengen. Het werd daarom een meer algemene dag der Nederlandse Zeevisserij in de breedste zin van het woord.

Ondervraagd waarom Scheveningen nu plots weer brood zou zien in een „Vlaggetjesdag”, antwoordde de voorzitter van de Belangenvereniging van het Scheveningse Havengebied, dat men te Scheveningen, net als vroeger de opnieuw in leven geblazen Vlaggetjesdag als een puur lokaal gebeuren aanziet en dat men absoluut IJmuiden niet ergens concurrentie wenst aan te doen. Verder wees hij er op, dat men opnieuw van wal steekt op verzoek van het Scheveningse Bedrijfsleven. Toch werd er een soort van overeenkomst getroffen tussen IJmuiden en Scheveningen om van deze twee visserijhappenings een soort Nationale Visserijweek te maken, beginnende in Scheveningen op 30 mei en eindigende in IJmuiden op 6 juni. We zouden dus kunnen besluiten met „einde goed, alles goed”.

EEG-FEOGA STEUN VOOR HET BOUWEN VAN NIEUWE VISSERSVAARTUIGEN

Van het pakket van nagenoeg 845 miljoen B.fr. dat de FEOGA, het Europees Oriëntatie- en Landbouwwaarborgfonds, voor projecten uit de visserij vrijgemaakt heeft, gaat er ongeveer 250 miljoen B.fr. naar 46 Italiaanse projecten, 192 miljoen voor 53 Britse projecten, 162 miljoen voor 18 Ierse dossiers, 145 miljoen voor 13 Franse, 28 miljoen voor 20 Deense aanvragen, 25 miljoen voor 9 Nederlandse projecten, 24 miljoen voor 10 West-Duitse aanvragen en 17 miljoen voor 3 Belgische projecten.

Het bureau van het centraal comité voor de visserij in Frankrijk is echter niet te spreken over het feit, dat van de 145 miljoen B.fr. die aan dit land toegekend werden, er bijna 75 miljoen gaan naar 3 grote projecten in de akwakultuur, en in het bijzonder naar de oester-teelt. Van het saldo van 70 miljoen werd er 67 miljoen toegekend aan de bouw van 9 nieuwe visserij-eenheden en 3 miljoen voor modernisering. Als we de nationale en departementale subsidie die men in Frankrijk verleent, toevoegen aan de Feoga-steun, dan komt men daar op een subsidie in de nieu-

bouw van 30 tot 35%, naargelang het departement en eventueel het regionaal comité. Het kleine land dat reeds verscheidene jaren een ruime subsidie medekreeg voor de ontwikkeling van haar visserij, pikt weer eens een voorname deel in van de 845 miljoen, namelijk 162 miljoen. Italië blijkt de grootste slokop te zijn met een totale subsidie van 250 miljoen, terwijl ook Groot-Brittannië met 192 miljoen vooraan in de rij staat. Denemarken die toch over een grote visserijvloot beschikt komt er eerder bekaaid uit met 28 miljoen, terwijl het aandeel in de Feogakoek voor Nederland, West-Duitsland en België aan de zeer lage kant is.

Melden we nog dat niet alle aanvragen gunstig door de FEOGA beantwoord worden, maar dat neemt niet weg dat wij elkeen aanraden op deze subsidie beroep te doen.

In België schijnt men al de verkeerde weg op te gaan en in plaats van deze steun te bestemmen voor jonge reders vissers, gaan er reeds naar mensen die nooit geen visser geweest zijn, wat in alle talen verzwegen wordt.

Ibisjongens voetballen

Vorige week verbleef een groep Engelse jongeren te Oostende en..... wie Engeland zegt, denkt meteen aan voetballen. Dat werd ook gedaan, met name tussen de Ibisjongens die twee teams in mekaar timmerden en de spelertjes van Shott Logett London. Hieronder 'n relaas van de beide wedstrijden.

Miniemen

IBIS 0
Shott Logett London 14

De Ibis-miniemen moesten het opnemen tegen een zeer sterk Engels team. De Engelse spelers waren wel een paar jaar ouder dan de Ibis-mannen. Ondanks de hoge score werd er tot de laatste minuut vol inzet gespeeld.

IBIS : Allary S; Vileyn S., Derycke A., Vandenberghe L., Schepens J.; Dekempe L. en T., Casier D.; Vandervorst J., Ennouar N., Frackiewicz J., Depaeppe J. en Boedt B.



De miniemen van Ibis die na een moedig verweer met 0-14 verloren tegen de Engelse ploeg (Foto NVDK - Herman)



De formatie van de Ibis-kadetten die met 0-3 „de boot ingingen”. (Foto NVDK - Herman)

IBIS 0
Shott Logett London 3

De eerste aanval van Shott Logett leverde al onmiddellijk een doelpunt op. Iedereen dacht aan een monsterscore, doch Ibis herpakte zich en kon gedurende meer dan één uur de 0-1 op het bord houden. De Engelsen waren wel het meest in de aanval maar geraakten zelden voorbij de Ibis-verdediging. De weinige keren dat dit toch gebeurde vonden ze een uitstekende doelman François Bonnet op hun weg. Tien minuten vóór afbluiten kwam Ibis zelfs dicht bij de gelijkmaker. Om een gelijkspel uit de brand te slepen werden meer risico's genomen waardoor de Engelsen nog tweemaal konden scoren.

IBIS : Bonnet Fr.; Vandenberghe B., Praet M., Calus D., Rosseel A.; Dedeckere J., Bonnet H., Vandenberghe J.; Coulier B. en E., Deruder P.

L.S.V. weer bij IBIS

Sinds 196- komt L.S.V. jaarlijks bij "IBIS" met helpende hand. Voor de loodsen betekent dit de verwezenlijking van hun streefdoel de "IBIS" jongens even gelukkig te maken. Ook nu weer werd de opbrengst van het Loodsenbal en bijhorende tombola integraal aangewend om in samenspraak met directeur "IBIS", R. Caestecker, 'n glijbaan voor de kinderen te plaatsen. De Loodsen Sport Vereniging kan dit slechts verwezenlijken dankzij de steun van de middenstand; het bedrijfsleven en de LSV en IBIS-sympathisanten. In aanwezigheid van Mevrouw en schepen van Middelkerke, R. Gesquière was het L.S.V.-bestuur onder leiding van hun voorzitter, A. Dekeyser, en dames op bezoek bij "IBIS". Vooraf noemde directeur R. Caestecker de noot afgeevende verdienste van L.S.V. om de "IBIS"-jongens telkens vreugde te schenken met nuttig materiaal voor sport en ontspanning. L.S.V.-voorzitter A. Dekeyser verrastte "IBIS" met een grote mooie foto van een groep Ibisjongens op stap. Hij bevestigde blijvende trouw aan "IBIS" en torverde de lach op de jongensgezichten met enkele schalkse opmerkingen. Uit naam van de gepensioneerde schipper Zeewezen, M. Van de Kerckhove, werden aan de jongens een voet-, volley- en

handbal geschenken. De "IBIS" knapen barsten uit in een oorverdovend gejuich, wat deugd deed aan het Loodsengezelschap. De dames werden verwend met een meiboeket, terwijl de loodsen een mooie gevlochten sleutelhanger van de maker Ibis-jongen, De Rudder, ten geschenke kregen.

Het Koninklijk Werk "IBIS" bestaat 75 jaar. Het echtpaar R. Caestecker zet zich reeds 23 jaren onverdroten in om het lot van een 90-tal jongeren te behartigen. Niets wordt onverlet gelaten om het gemis aan ouderlijke probeer te verlichten en voor hen een veilige toekomst te betrachten. Financiële noden vergen hulp. Gelukkig zijn er in onze samenleving nog mensen die aan die hulpkreet gehoor geven.

Na het gezellig samenzijn werd door het Loodsengezelschap met een "tot volgend jaar" afscheid genomen.

Op zaterdag 23 mei om 21 u. organiseert L.S.V. het LOODSEN-BAL ten voordele van liefdadige werken in het Casino te Middelkerke. Stads- of avondkledij naar keuze.

Inkom 150 fr.

Het Internationaal Kongres van Kaap Hoornvaarders te Oostende

Op dinsdag 12 mei om 11 u. komen de congressisten samen in de Sint-Petrus en Pauluskerk om een plechtige hulde te houden. De dienst wordt geleid door Monseigneur De Smedt, bisschop van Brugge; en opgeluisterd met liederen in de talen van de zeevarende landen.

EEN MUZIKAAL HOOGFEEST

Wij krijgen het bezoek van een van de oudste en grootste kerkkoren van het vlaamse land: de «SCHOLA CANTORUM» van de Sint-Baafskathedraal van Gent: met meer dan 100 uitvoerders. Het koor waarvan de oorsprong teruggaat zeker tot 1431 (dit is 550 jaar geleden!) werd gereorganiseerd in 1929 en vierde in 1979 met een groot Piksterconcert zijn gouden jubileum. Het religieus repertoire is gespreid tussen Dufay en de hedendaagse avant-garde, met een uitgesproken voorkeur voor de «Gouden Eeuw van de polyfonie». Jaarlijks werkt het koor mee aan grote concert-avonden in dien landen en het heeft een hele reeks creaties in binnen- en buitenland op zijn actief.

Het optreden in Oostende staat onder leiding van Prosper Goethals, en organist meester Stefaan

Dombrecht zorgt voor de omlijsting met enkele belangrijke orgelwerken.

Het concert gaat door vrijdag 15 mei om 20.30 u. met steun van het Davidsfonds en van het Ministerie van Nationale Opvoeding en Nederlandse Cultuur.

Deelname in de kosten: 100 fr.; leden Davidsfonds 80 fr.; 3+pass 50 fr.



DE EVOLUTIE VAN DE BELGISCHE VISSERSVLOOT IN 1980

In dit nummer geven wij een vervolg en slot aan het overzicht van de evolutie die onze vissersvloot kende in 1980.

h) 57 bezitten het brevet van motorist of een gelijkwaardig brevet; hiervan zijn er 10 gemonsterd als schipper, 1 als matroos en 46 als motorist.

Van de 46 motoristen zijn er 21 die met een vergunning van de Zeevaartinspectie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

i) 86 bezitten het brevet van matroos-motorist of een gelijkwaardig brevet. Hiervan zijn er 50 gemonsterd als motorist, 25 als schipper, 10 als matroos en 1 als hulpmotorist.

Van de 50 motoristen zijn er 39 die, met vergunning van de Zeevaartinspectie een motor bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

j) 188 bezitten de vergunning van motorist voor het bedienen van motoren van minder dan 120 P.K. Hiervan zijn er 57 gemonsterd als motorist, 89 als schipper, 2 als stuurman, 28 als matroos en 12 als hulpmotorist.

Allé 57 motoristen zijn aangemonsterd met een vergunning van de Zeevaartinspectie, om een motor te bedienen waarvoor een hoger brevet vereist wordt.

Van de 195 schippers die het bevel over een vaartuig voeren, zijn er 21 of 10,77 % houder van het brevet van schipper 1e klasse; 112 of 57,43 % zijn houder van het brevet van schipper 2e klasse; 56 of 28,72 % zijn houder van het brevet van schipper ten kuistvisserij of een gelijkwaardig brevet, 6 of 3,08 % zijn houder van diploma aspirant-schipper.

Onder de 155 motoristen, verantwoordelijk voor een machine, telt men 57 of 36,78 % houders van een vergunning van motorist tot 120 P.K.; 50 of 32,26 % matroos-motoristen, 46 of 29,68 % houders van het brevet van motorist, 1 of 0,64 % houder van het brevet van werktuigkundige diepzee en 1 of 0,64 % houder van een bestendige vergunning voor motoren van meer dan 500 P.K.

NOTA. Er wordt slechts rekening gehouden met het hoogste brevet of diploma behaald door betiokkenen.

VERONGELUKTE VISSERS OP ZEE

Tijdens het jaar 1980 was er geen verlies van mensenlevens op zee te betreuren.

REDERIJEN

Einde 1980 was de vissersvloot het eigendom van 179 reders, o.w.:

109 of 60,89 % persoonlijke of familiale ondernemingen (P.F.);

9 of 5,03 % feitelijke vennootschappen (F.V.);

58 of 32,40 % personen vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid (P.V.B.A.);

3 of 1,68 % naamloze vennootschappen (N.V.).

Wat de belangrijkheid aangaat van iedere soort onderneming volgens het aantal uitgebate schepen, komen de P.F. op de eerste plaats met 118 vaartuigen, zijnde 56,73 %; vervolgens de P.V.B.A. met 71 schepen of 34,13 %; de F.V. met 11 schepen of 5,29 % en de N.V. met 8 schepen of 3,85 %.

Het merendeel van de ondernemingen werkt met slechts één schip, hun aantal bedraagt 159 of 88,83 % van het totaal aantal rederijen; 15 of 8,38 % baten er 2 uit; 3 rederijen exploiteren 3 schepen of 1,67 % en 2 rederijen exploiteren respectievelijk 4 en 6 schepen of 0,56 % van de vloot.

De indeling van het aantal rederijen, volgens de havens van registratie luidt als volgt:

Oostende: 57; Zeebrugge: 93; Nieuwpoort: 27 en Blankenberge: 2.

BESLUIT

In de loop van 1980 werden 8 eenheden aan de vloot toegevoegd terwijl er 5 aan onttrokken werden. Hierdoor komt op het einde van 1980 het aantal vissersvaartuigen op 208. Einde 1980 deed de ballans van de numerieke belangrijkheid zich als volgt voor:

Klasse I, 27 eenheden i.p.v. 27, hetzij —;

Klasse II, 53 eenheden i.p.v. 55, hetzij 2 minder;

Klasse III, 102 eenheden i.p.v. 100, hetzij 2 meer;

Klasse IV, 24 eenheden i.p.v. 21, hetzij 3 meer;

Klasse V, 2 eenheden i.p.v. 2, hetzij —.

De scheepsklassen tezamen genomen stelt men sedert 1938 een vermindering van 302 eenheden vast.

In vergelijking met de toestand op 31 december 1979, vermeerderde de brutotonnenmaat in 1980.

Op 31.12.1980 bedroeg de totale brutotonnenmaat 21.122 B.T., d.w.z. 1.086 B.T. meer dan einde 1979 (20.036).

Ten opzichte van de tonniemaat in 1938 (28.037 B.T.) is er in 1980 een vermindering van 6.915 B.T.

Tijdens het jaar 1980 vermeerderde de drijfkracht van de zeevissersvloot met 5.258 P.K. Zij bedroeg inderdaad 85.541 P.K. tegen 80.283 P.K. op 31.12.1979.

Niettegenstaande de numerieke belangrijkheid van de vaartuigen gevoeliger lager ligt dan in 1938, had het vangvermogen van de vissersvloot er geenszins onder te lijden. Zulk dank zij het feit dat de gemiddelde drijfkracht per vaartuig en per B.T. intussen een sterke verhoging onderging; de gemiddelde drijfkracht per vaartuig werd van 380,12 op 411,25 P.K. gebracht; per brutoton van 3,96 op 4,04 P.K.

1) **Scheepsrompen.**

De 208 scheepsrompen zijn tezamen 3.791 jaar oud, hetzij gemiddeld 18 jaar en 4 maanden. In 1979 was de gemiddelde ouderdom 17 jaar en 6 maand.

2) **Voortstuwingsmachines.**

De 208 vissersvaartuigen worden voortgedreven door een motor. De motoren zijn in totaal 2.893 jaar oud, d.i. gemiddeld 13 jaar en 10 maanden. Einde 1979 was dit gemiddelde 13 jaar en 7 maanden.

AANGEMONSTERDE ZEELIEDEN

Einde 1980 waren 195 schepen bemand, tegen 197 in 1979. Het aantal gemonsterde vissers bedroeg 894 waaronder 724 dek- en gespecialiseerd personeel en 170 man machinepersoneel. In 1979 waren deze cijfers: totaal 899 vissers, waarvan 728 man dek- en 171 man machinepersoneel; d.i. 4 man dekpersoneel en 1 man machinepersoneel minder.

Vergeleken met de toestand van 1979 ondergaat het procent van de gebreveteerde schippers 1e kl. een vermeerdering van 0,11 %; een vermindering van 0,95 % wat betreft de brevethouders 2e klasse; een vermeerdering van 1,31 % wat betreft de brevethouders van schipper ter kustvisserij en gelijkwaardige brevetten. Bovendien zijn 3,08 % van de schippers houder van een lager diploma.

Einde 1980 wordt nogmaals een groot tekort aan scheepsleerjongens vastgesteld.

Gezien de wet van 23 september 1931 op de aanwerving van het personeel der visserij, is ieder vaartuig, dat de zeevisserij uitoefent, en waarvan de bemanning ten minste uit drie volwassenen bestaat, verplicht één scheepsleerjongen aan te monstereen. De vissersvaartuigen, waarvan de bemanning minstens uit negen volwassenen bestaat, zijn verplicht er twee aan te monstereen.

Door «Scheepsleerjongens» wordt verstaan, de jongelingen die ten minste 15 jaar zijn en de leeftijd van 18 jaar nog niet hebben overschreden.

In het aantal scheepsleerjongens, dat hierna wordt opgegeven, zijn dan ook alle aangemonsterden, die de 18-jarige leeftijd niet overschreden hebben, begrepen.

Op 31 december 1980 waren in het geheel 105 scheepsleerjongens aangemonsterd. De indeling van dit aantal, volgens de scheepsklassen was de volgende:

- a) 11 scheepsleerjongens op vaartuigen waarvan de bemanning uit min-
kijl dan drie volwassenen bestaat:
 - Klasse I: 7 vaartuigen met 1 scheepsleerjongen, totaal: 7
 - Klasse II: 2 vaartuigen met 1 scheepsleerjongen,
1 vaartuig met 2 scheepsleerjongens, totaal: 4
- b) 92 scheepsleerjongens op vaartuigen met 3 tot 8 volwassenen, waarop
de aanmonstering van één scheepsleerjongen verplicht is:
 - Klasse I: 3 schepen met één jongen, totaal: 3
 - Klasse II: 20 schepen met één jongen, totaal: 20
 - Klasse III: 40 schepen met één jongen,
5 schepen met 2 jongens, totaal: 50
 - Klasse IV: 17 schepen met één jongen,
1 schip met twee jongens, totaal: 19
- c) 2 scheepsleerjongens op een vaartuig met 9 en méér volwassenen,
waarop de aanwerving van twee scheepsleerjongens verplicht is:
 - Klasse V: 1 schip met twee jongens, totaal: 2

De 105 aangemonsterde vissers van minder dan 18 jaar oud die, volgens de wet op de aanwerving van het personeel der visserij, allen als scheepsleerjongens worden beschouwd, vervulden de volgende functies: 88 scheepsleerjongens, 9 lichtmatrozen en 8 matrozen.

Ter voldoening aan de hiervoren aangehaalde wet, zouden in totaal 178 scheepsleerjongens moeten aangemonsterd zijn, zodat het tekort, op 31 december 1980, 73 bedraagt.

(vervolg van blz. 7)

Op te merken valt dat van de 105 gemonsterde scheepsleerjongens er 9 aan boord zijn van schepen die niet onder toepassing van de wet vallen.

Anderzijds bedraagt het aantal vaartuigen dat niet aan de bepalingen van de wet voldoet, 89. In feite zou dit aantal kunnen verminderd worden indien de hierboven bedoelde jongens zouden inschepen op een vaartuig dat thans niet aan de wetsbepalingen voldoet.

REDERIJEN

Einde 1980 was de vloot eigendom van 179 rederijen, onderverdeeld in 4 soorten ondernemingen, t.w.:

Personen- of familiale ondernemingen 109 of 60,89 % ;

Feitelijke vennootschappen	9 of 5,03 % ;
Personen-vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid	58 of 32,40 % ;
Naamloze vennootschappen	3 of 1,68 % .
Aantal rederijen welke :	
1 schip uitbaten	159 of 88,83 % ;
2 schepen uitbaten	15 of 8,38 % ;
3 schepen uitbaten	3 of 1,67 % ;
4 schepen uitbaten	1 of 0,56 % ;
6 schepen uitbaten	1 of 0,56 % .
Van de 113 schepen, uitgebaat door persoonlijke of familiale ondernemingen, behoren er :	
23 of 20,35 % tot klasse I	
44 of 38,94 % tot klasse II	
38 of 33,63 % tot klasse III	
8 of 7,08 % tot klasse IV.	

Energiebesparing in de visserij door aanwending van zeilen

In het voorlichtingsblad voor de Nederlandse visserij «Visserij», is van de hand van de hr. Ir. B. van Marlen, van het Rijksinstituut voor Visserijonderzoek, omtrent dit actueel probleem een zeer interessante studie verschenen, welke we onze lezers niet wensen te onthouden.

Het is duidelijk dat een terugkeer naar zeilvoortstuwing zonder hulpvermogen, niet realistisch is. Voor het manoeuvreren in havens en bij windstilte is deze hulpvoortstuwing nodig. Daarnaast vereist de ladingbehandeling en het lossen, de elektriciteitsvoorziening, de klimaatregeling, de bediening zelf van het zeiltuigage, enz., energie.

OVERZICHT VAN REEDS GEREALISEERDE PROJEKTEN EN ONTWERPSTUDIES

In Japan bijvoorbeeld wordt nu geëxperimenteerd met een klein tankschip met zeilhulpvoortstuwing. De zeilen zijn simpel van vorm, gemakkelijk te bedienen en opvouwbaar, zodat ze buiten gebruik niet teveel weerstand opleveren. Men schat met dit systeem een brandstofbesparing van ca. 10 % te bereiken. De zeilen zullen alleen worden bijgezet bij gunstige windrichting en windsterkte.

Deze operatie is geheel vanaf de brug bedienbaar. De masten zijn draaibaar, zodat de zeilen voor elke windrichting in de meest gunstige stand kunnen worden gezet. Dit proces wordt door middel van een komputer gestuurd.

Een ander opmerkelijk projekt is gestart door de 'Société Bretonne d' Etude et de Réalisation Navale' te Lorient (Frankrijk). Het betreft hier een zeilschip met hulpvermogen, geschikt voor de tonijnvisserij met sleeplijnen ('trolling'). Deze visserijmethode lijkt met name geschikt voor zeilvoortstuwing. Aan weerszijden van het schip worden aan lange uithouders meerdere lijnen uitgevierd waaraan haken met aas zitten.

Dit vistuig heeft een zo geringe weerstand, dat de benodigde extra sleepkracht gemakkelijk door de zeilen kan worden geleverd. De tuigage is eenvoudig gehouden: twee masten met twee voorzeilen en een grootzeil.

De voorzeilen kunnen met een rolsysteem worden gereefd, een handeling die zich gemakkelijk laat automatiseren en vanaf de brug te bedienen is. Dit is essentieel, EEN VISSERSCHIP IS EEN WERKSCHIP, MEN MOET ZO MIN MOGELIJK LAST HEBBEN VAN DE TUIGAGE TIJDENS HET VISSEN.

De romp vorm is ontworpen voor het gebruik van zeilen, dat wil zeggen, het schip heeft de noodzakelijke stabiliteitsomvang.

Belangrijkste afmetingen :

Lengte over alles	=	19,3 m
Lengte op de waterlijn	=	17,1 m
Breedte	=	6 m
Diepgang	=	3,20 m
Zeiloppervlak	=	202 m ²
Waterverplaatsing	=	95 ton
Ballast	=	10 ton
Bunkerinhoud	=	8000 ltr gasolie
Visruiminhoud	=	50 m ³ (koelruim)
Voortstuwingsmotor	=	140 pk
Hulpmotor	=	45 pk
Bemannings	=	5 à 6 man

De romp is gemaakt van staal volgens de eisen van het Classificatiebureau 'Veritas'. Het zeilplan en algemeen plan is weergegeven in een figuur. In de loop van 1981 komt het eerste schip in de vaart.

In de Verenigde Staten zijn enkele ontwerpen gemaakt voor zeilende vissersvaartuigen. Over het algemeen worden de zeilen gebruikt voor de voortstuwing bij het gaan naar en van de visgronden. Een goede combinatie tussen (de activiteiten) zeilen en vissen wordt slechts toe-

bedacht voor de visserij met sleeplijnen ('trolling') en 'pole-and-line-fishing' op tonijnachtigen (o.a. albarcore).

Opvallend is bij deze ontwerpen ook weer de eenvoud van de bediening.

De Amerikaanse scheepsbouwkundige Nils Lucander stelt voor om alleen oprolbare genna's te gebruiken, die zeer snel gezet en gereefd kunnen worden.

Lengte over alles	=	20,73 m
Lengte op de waterlijn	=	16,25 m
Diepgang	=	1,80 m
Inhoud visruim	=	62,30 m ³
Zeiloppervlak	=	296,8 m ²
Motorvermogen	=	230 pk

Geschatte scheepssnelheden Vs = 11,0 knopen (op de motor)
Vs = 9,5 knopen (onder zeil met een gunstige wind van 15 knopen).

De geschatte hoeveelheid brandstof bij voortstuwing op motor en zeilen tezamen bedraagt onder gunstige omstandigheden ca. 15 % van de benodigde hoeveelheid bij het varen op de motor alleen.

Extra besparingen zouden kunnen worden verkregen bij het toepassen van een straalbuis om de schroef of bij het gebruik van een verstelbare schroef.

Lucander heeft ook een kleiner scheepstype ontworpen ten behoeve van de visserij in Honduras.

Deze scheepjes meten 11,00 m in lengte en zijn 3,80 m breed. De diepgang bedraagt 1,25 m en de holte 1,98 m. Het zeil bestaat uit een oprolbare genna met een oppervlakte van 21,0 m². De geschatte snelheid bedraagt 8,0 kn. Het schip is geschikt voor de visserij met handlijnen, beug en staande netten.

Een ander Amerikaans ontwerp is afkomstig van Frank Morey. Ook hier worden de zeilen gezien als een hulp bij de voortstuwing, die vooral bij het stormen naar en van de visgronden tot belangrijke besparing zal leiden.

Als mogelijk toepassingsgebied wordt vermeld: beugvisserij ('jigging') voor inktvis.

Veel aandacht is bij dit ontwerp besteed aan de scheepsvorm, die lijkt op die van een zeiljacht. Volgens Morey is hierdoor alleen al een besparing van 10 à 25 % te bereiken ten opzichte van de hydrodynamisch ongunstiger scheepstypen, die momenteel voor de visserij in de Verenigde Staten worden gebruikt.

Voegt men hierbij nog de voortstuwing door zeilen dan is een besparing tot 50 % te verwachten, aldus de ontwerper.

De genna wordt ook hier gedacht in een oprolbare uitvoering, terwijl het grootzeil volgens een speciaal systeem in de mast wordt opgerold.

Een ander vermeldingswaardig ontwerp komt van de Zweed Ernest Bernard. Zijn 'rolling rig' bestaat uit een systeem van twee masten met roteerbare vleugelprofielen gemonteerd op een draaibaar plateau (zie figuur 6a en 6b).

Het systeem is gemakkelijk te automatiseren, zodat de zeilen bij iedere koers zelf de juiste stand kunnen aannemen.

Ook hier is dus weer sprake van een tuigage, die minimale aandacht van de bemanning opeist. In geval van nood kan de tuigage snel plat worden gegoid.

Dit scheepstype is ontworpen voor een passieve visserijmethode zoals drijfnetten, beugvisserij en kubbenvisserij.

In onze volgende uitgave zetten we deze artikelenreeks voort met de verschillende visserijen, waarbij zeilvoortstuwing mogelijk en rendabel is. Wij voegen er dan de Nederlandse situatie en konklusie aan toe.

(vervolg toekomstige week)

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

OOSTENDE

Na de topweek van ruim 26 miljoen fr. opbrengst verleden week, is het tijdens deze week nogal kalm geweest in de Oostendse vismijn. Vrijdag was er om te beginnen al geen verkoop zodat alleen maandag als een volwaardige verkoopdag kan aanzien worden. Die dag dan ook een opbrengst van 12,5 miljoen. Dank zij de hoge tongprijzen waarvan enkele bokkenvissers profiteerden om flinke uitslagen te bereiken. De beste van deze uitslagen was dit keer voor de Z.14 met 2,8 miljoen fr. De tongen zijn dus weer erg duur gebleven en haalden een gemiddelde van om en bij de 240 fr. het kg. Alleen de lappen bleven een stuk onder de prijs van de andere soorten met 160 fr. het kg. waar de overige sorteringen tussen 235 en 265 fr. kregen Middensortering van de West kreeg zelfs tot 300 fr. het kg. Ook tarbot steeg weer boven de 300 fr., griet noteerde tot 238 fr. en staartvis (grote) kreeg tot 255 fr. Rode knorhaan was eveneens meer dan duur aangezien er dinsdag tot 96 fr. het kg. voor betaald werd. Een behoorlijke aanvoer van haai waarvan de prijs op het einde van de maandagmarkt nogal sterk terugliepen. Toch nog tussen 25 en 37 fr. het kg. voor haai. Roggen zijn duur gebleven, grote rog van het kanaal tot 86 fr. en de andere soorten tussen 51 en 77 fr. het kg. Pollak was evenmin goedkoop, de prijs lag voor deze soort tussen 56 en 65 fr. het kg.

Kabeljauw en gul deden het niet zo goed als de andere soorten. Toch werd voor kabeljauw van de West tot 64 fr. gegeven, voor kanaalkabeljauw noteerden we rond de 50 fr. het kg. Gullen gingen van de hand tussen 16 en 33 fr. volgens grootte en kwaliteit.

Van IJsland kregen we deze week geen enkele vangst op de markt. De drie schepen die hadden kunnen verkopen trokken naar Engeland. Meteen een nogal merkwaardige schaarste aan filetsorten, vooral rode zeebaars en leng. Leng van het kanaal kreeg dan ook tot 50 fr. het kg. en meer.

De vangst van de Monkey Bank maandag aangevoerd, kreeg een goede prijs. De middenslag schelvis sorteringen noteerden tussen 40 en 45 fr. het kg., totten kregen tussen 17 en 29 fr. Voor zewolf, pollak en steenschol werd een

nogal hoge prijs betaald.

De kustvisserij blijft hinder ondervinden van het koude en winterige weer. Van daar nog steeds weinig garnaal die deze week toch duurder geworden is en waarvoor dinsdag tot 170 fr. het kg. betaald werd. Ook vis wordt door deze schepen weinig gebracht. Erg weinig tong maar wel meer platjes.

MAANDAG 4-5-1981

KANAAL				
N.3	17	420	140	946.469
O.118	17	240	—	494.424
Z.34	18	45	8.435	2.224.259
O.229	17	285	170	713.082
Z.502	18	50	4.840	1.224.167
Z.14	18	135	11.035	2.867.530
O.114	18	40	4.640	1.191.779
MONKEY BANK				
N.706	13	275	—	494.580
WEST				
O.279	10	200	—	458.008
Z.38	5	90	—	191.880
Z.43	5	100	1.285	528.121
Z.44	6	135	1.545	634.739
N.709	7	255	—	520.831

DINSDAG 5-5-1981

WEST				
O.26	7	140	—	193.020
N.45	4	150	—	288.544

WOENSDAG 6-5-1981

MONKEY BANK				
O.243	13	280	—	547.245
O.35	12	210	—	346.940

ZEEBRUGGE

WOENSDAG 29-4-1981

K				
Z.563	150	35	6	202.250
W				
Z.564	1.700	110	12	865.840
KRP				
Z.559	—	90	10	371.896
W				
Z.40	200	120	10	429.860
1.869.846				

DONDERDAG 30-4-1981

K				
Z.55	600	35	5	375.710
W				
Z.27	2.000	175	14	846.844
K				
Z.492	600	40	6	305.520

KRP				
Z.569	—	70	10	403.719
1.936.793				

MAANDAG 4-5-1981

W				
Z.500	350	80	3	303.940
KRP				
Z.573	—	110	10	481.782
W				
Z.568	700	70	8	294.390
KRP				
Z.402	—	100	10	326.534
W				
Z.533	200	50	8	195.620
Z.315	2.000	110	12	811.110
KN				
Z.576	5.000	115	18	1.593.611
Z.506	8.000	230	18	2.582.497
Z.584	6.000	160	19	2.105.556
W				
Z.484	1.500	90	12	526.600
KN				
Z.162	8.000	300	18	2.890.547
12.112.187				

DINSDAG 5-5-1981

Z.600				99.810
Z.560				68.130
Z.321				219.700
Z.313				1.513.680
Z.289				681.750
Z.307				299.690
Z.582				269.550
3.152.310				

WOENSDAG 6-5-1981

W				
Z.16	3.000	220	10	1.505.410
K				
Z.196	6.000	150	18	2.015.610
Z.30	6.000	170	16	2.227.950
5.748.970				

Verwachtingen

VRIJDAG 8-5-1981

KANAAL: O.518-O.303 (tong in containers, samen 6.000 kg.).
Z.499 (vermoedelijk).

MAANDAG 11-5-1981

KANAAL: O.274, Z.183, O.231, Z.180 (container).
WEST: N.708, Z.72, N.597.
NOORDZEE: O.135/O.275.
MONKEY BANK: O.232 (vermoedelijk).

DINSDAG 12-5-1981

NOORDZEE: Z.62/N.752.

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

Uurtabel der afvaarten

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks:

Dagelijks te 7.35 u., te 10.05 en te 14.40 u.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 20 u.
Dagelijks te 17 u. en te 23 u., behalve op 16.5.1981.
Op 12, 13, 14 en 15.5.1981 bijk. afv. te 5 u.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone:

Dagelijks te 1.30 u. en te 5.15 u.
Dagelijks te 7.40 u. en te 3.30 u., behalve op 10.5.1981.

Afvaarten uit Dover Western Docks:

Dagelijks te 11.40 u., te 15.45 u. en te 19.10 u.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks:

Dagelijks te 23.59 u.
Dagelijks te 3 u. behalve op 10.5.1981
Dagelijks te 7 u. behalve op 10 en 16.5.1981
Dagelijks te 9 u. behalve op 11.5.1981
Dagelijks te 21 u. behalve op 16.5.1981

Afvaarten uit Folkestone:

Dagelijks te 22.45 u.
Dagelijks te 1.10 u., behalve op 10.5.1981
Dagelijks te 22.55 u., behalve op 16.5.1981

VIS ETEN IS VERANTWOORD ETEN

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)

Datum	Vangsten	Kgr.	Fr.	Min.	Max.	Gem.
VISAANVOER TE NIEUWPOORT						
30.4	4	678	44.085			
4.5	9	25.941	950.976			
6.5	7	12.331	477.927			
GARNAALANVOER TE NIEUWPOORT						
30.4	2	350	39.800	113	115	
1.5	1	103	15.450	150	150	
4.5	1	123	15.022	117	125	
6-5	3	255	34.465	129	141	

Tong- en pladijsprijzen

TONG

Oostende

	4.5.1981	4.5.1981	6.5.1981
Lappen	158 - 166		
Grote	235 - 242		
3/4	244 - 284		
Blok	255 - 300		
Voor-kleine	255 - 298		
Kleine	237 - 263		
Slips			

Zeebrugge

	4.5.1981	4.5.1981	6.5.1981
Grote	165 - 169	173 - 178	176 - 183
Blok	240 - 244	237 - 243	238 - 246
Fruit	246 - 275	261 - 284	255 - 274
Schone kleine	256 - 291	273 - 300	269 - 291
Kleine	263 - 271	269 - 232	266 - 276
Tout petit	262 - 265	259 - 262	260 - 278
Slips	260 - 263	255 - 257	260 - 271

Nieuwpoort

	4.5.1981	4.5.1981	6.5.1981
I	168 - 180		167 - 178
II	238 - 250		240 - 258
III	299 - 304		304 - 312
IV	300 - 324		314 - 328
V	290 - 316		294 - 302
Kleine	265 - 274		272 - 286

PLADIJS

Oostende

	4.5.1981	5.5.1981	6.5.1981
Grote			
Grote iek	25 - 38		
Kleine iek	37 - 41		
Derde slag			
Platjes	20 - 26		

Zeebrugge

	4.5.1981	4.5.1981	6.5.1981
I	50 - 61	43 - 48	60 - 66
II	48 - 56	58 - 54	56 - 59
III	29 - 40	48 - 50	50 - 56
IV	24 - 30	28 - 32	
V			

Nieuwpoort

	4.5.1981	4.5.1981	6.5.1981
Grote pladijs			
Platjes	45 - 55		50 - 55
Drielingen	40 - 55		45 - 55
Moeien	17 - 25		24 - 32

NIEUWPOORT

DONDERDAG 30 APRIL 1981

Kustvisser	Fr.	Kg.
N.349	6.902	127
N.22	8.968	61
N.551	9.024	92
N.720	16.392	265

Garnaal	Fr.	Kg.
N.782	14.375	125
N.1	25.425	252

Van 113 tot 115 fr./kg.

Het ongunstige weer der voorbije dagen verhinderde de kustvisserij haar bedrijvigheid naar behoren uit te oefenen. Slechts vier vaartuigen slaagden erin hun kleine slechte weervangst aan wal te brengen.

Tong nr. 1 kreeg 165 à 178 fr./kZg. en tong nr. 2 250 à 260 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong betaalde men 295 à 304 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 288 à 296 fr./kg. Voor tong nr. 5 boekte men 286 à 290 fr./kg. en voor kleine tong 256 à 265 fr./kg. Grote tarbot werd aan 280 tot 316 fr./kg. genoteerd en middenslag tarbot aan 170 tot 186 fr./kg. Griet haalde 190 à 240 fr./kg. en zandischar 30 à 45 fr./kg.

Grote pladijs werd tegen 2.500 à 2.750 fr. de ben aangekocht. middenslag- of drielingpladijs tegen 2.250 à 2.500 fr. de ben en visjes tegen 850 à 1.100 fr. de ben.

Twee garnaalvaartuigen losten samen 350 kg. garnaal, zodat voor de garnaalvisserij een meer rooskleurige toekomst in het vooruitzicht gesteld mag worden.

MAANDAG 4 APRIL 1981

	Fr.	Kg.
N.470	169.064	5.302
N.720	28.521	238
N.570	144.529	4.551
N.551	42.066	277
N.738	199.800	6.012
N.346	118.892	3.956
N.736	124.108	2.273
N.172	114.830	3.295
N.349	9.166	37

Opnieuw verhinderde het ongunstige weer de vissers hun bedrijvigheid naar behoren te kunnen uitoefenen.

Zo dienden de vaartuigen vroegtijdig hun reis te onderbreken om de veilige haven aan te doen.

Zes vaartuigen van de West en drie kustvaartuigen losten hun vangst op de maandagmarkt. Tong nr. 1 haalde 168 à 180 fr./kg. en tong nr. 2 238 à 250 fr./kg. Voor tong nr. 3 of bloktong boekte men 299 à 304 fr./kg. en voor tong nr. 4 of fruittong 300 à 324 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 290 à 316 fr./kg. en kleine tong 265 à 274 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 290 à 320 fr./kg. aangekocht en middenslag tarbot tegen 228 à 290 fr./kg. Griet betaalde men aan 220 tot 230 fr./kg., staartvis aan 228 fr./kg., koningsvis aan 130 fr./kg. en tongschar aan 70 tot 140 fr./kg. Pladijs kende tegen volgende prijsnotering zijn afzetgebied. Grote pladijs aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben, middenslag pladijs of drieling aan 2.000 tot 2.750 fr. de ben en visjes aan 850

tot 1.250 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.500 à 3.800 fr. de ben geveild en gul tegen 2.000 à 3.900 fr. de ben, dit volgens sortering. Moertong boekte men aan 3.500 tot 4.250 fr. de ben, tilten aan 3.750 tot 4.000 fr. de ben en scherpsstaarten aan 3.600 tot 3.800 fr. de ben. Grote wijting boekte men aan 1.500 tot 1.850 fr. de ben en kleine wijting aan 900 tot 1.250 fr. de ben. Grote zandischar werd tegen de prijs van 2.000 tot 2.250 fr. de ben betaald en kleine zandischar tegen 1.400 à 1.750 fr. de ben. Zeehond boekte men aan 2.000 tot 2.250 fr. de ben, doornhaai aan 3.000 tot 3.100 fr. de ben en knorhaai aan 1.000 tot 1.500 fr. de ben. Roodbaard kreeg 45 à 60 fr. het kg. en rode soldaten 60 à 70 fr./kg.

Goede belangstelling vanwege de handelaars met lonende prijsnoteringen waren de voornaamste karakteristieken der maandagmarkt.

WOENSDAG 6 MEI 1981

	Fr.	Kg.
N.708	148.883	4.873
N.723	231.908	6.541
N.349	19.724	81
N.788	17.054	235
N.700	19.396	213
N.88	21.972	214
N.22	17.234	174

Garnaalvisserij

	Fr.	Kg.
N.211	8.757	63
N.1	15.979	123
N.106	9.729	69

Van 129 tot 141 fr.

Slechts twee vaartuigen van de West en vijf kustvaartuigen losten hun vangst op de woensdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 167 à 178 fr./kg. en tong nr. 2 240 à 258 fr./kg. Voor bloktong of tong nr. 3 betaalde men 304 à 312 fr./kg. en voor fruittong of tong nr. 4 314 à 328 fr./kg. Tong nr. 5 werd tegen 294 à 302 fr./kg. aangekocht en kleine tong tegen 272 à 286 fr./kg. Grote tarbot noteerde men aan 310 tot 328 fr./kg., middenslag tarbot aan 240 tot 290 fr./kg. en griet aan 200 tot 240 fr./kg. Grote Pladijs boekte men aan 2.500 tot 2.750 fr. de ben, drieling of middenslag pladijs aan 2.250 tot 2.750 fr. de ben en visjes aan 1.200 tot 1.600 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 3.500 à 3.750 fr. de ben opgekocht en gul tegen 2.500 à 3.000 fr. de ben. De weinig aangevoerde rog werd tegen de prijs van 75 à 85 fr./kg. aan de koper gebracht, zeehond tegen 45 à 50 fr./kg. en doornhaai tegen 50 à 55 fr./kg.

Grote wijting betaalde men aan 1.700 tot 2.000 fr. de ben en kleine wijting aan 1.250 tot 1.450 fr. de ben. Grote zandischar kreeg 2.000 à 2.250 fr. de ben, kleine zandischar 1.500 à 1.750 fr. de ben en tongschar 90 à 140 fr./kg. Roodbaard kocht men tegen 60 à 70 fr./kg. aan, rode soldaten tegen 60 à 75 fr./kg., knorhaai tegen 20 à 35 fr./kg. en koningsvis tegen 135 à 150 fr./kg.

Een lonende prijsnotering met goede belangstelling vanwege attentievole handelaars kenmerkte de woensdagmarkt.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	
	4-5-1981	4-5-1981	5-5-1981	5-5-1981	6-5-1981	6-5-1981	4-5-1981	
							6-5-1981	
Grote tarbot	180 - 341	315 - 389	.....	319 - 321	.....	349	290 - 320	310 - 328
Middelmatige tarbot	151 - 243	295 - 308	.....	302 - 306	.....	290 - 301	228 - 290	240 - 290
Kleine tarbot	.....	198 - 207	.....	265 - 297	.....	270 - 300	.....	.....
Grote griet	.....	204 - 219	.....	236 - 242	.....	251	220 - 230	200 - 240
Middelmatige griet	.....	184 - 200	.....	216 - 232	.....	244	.....	.....
Kleine griet	.....	154 - 168	.....	154 - 173	.....	209	.....	.....
Grote schelvis	41 - 45	.....	.....	.....	40 - 46	.....	.....	.....
Middelmatige schelvis	17 - 27	.....	23,60	.....	18 - 32	.....	.....	.....
Kleine schelvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote heek	21 - 85	.....	.....	.....	46 - 106	.....	.....	.....
Middelmatige heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kleine heek	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	45 - 51	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	43 - 85	.....	.....	.....	56 - 74	.....	.....	.....
Keilrog	81 - 95	.....	.....	85	82	.....	.....	.....
Rog	.....	80 - 86	.....	73 - 77	.....	71 - 80	70 - 85	85
Tilten	.....	78 - 80	.....	72 - 74	.....	68 - 72	75 - 80	85
Scherpstaarten	.....	83 - 89	.....	88 - 92	.....	68 - 79	72 - 76	80
Halve mans	.....	60 - 67	.....	64 - 66	.....	.....	70	75
Teelt	.....	59 - 62	.....	62 - 65	.....	.....	.....	.....
Katrog	.....	34 - 45	.....	44 - 46	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	36 - 61	47 - 54	67	60 - 62	59 - 64	57 - 62	70 - 76	70 - 75
Grote gul	19 - 56	42 - 49	28 - 52	57 - 60	30 - 54	45 - 60	40 - 65	50 - 60
Middelmatige gul	.....	34 - 41	.....	38 - 54	.....	38 - 42	.....	.....
Kleine gul	.....	.....	.....	30 - 38	.....	34 - 38	.....	.....
Hozemondhamme	.....	30 - 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grote wijting	15 - 42	19 - 22	22 - 44	34 - 36	15 - 30	20 - 27	30 - 37	34 - 40
Kleine wijting	.....	13 - 15	.....	20 - 24	.....	20 - 24	18 - 25	25 - 28
Schar	8 - 41	12 - 19	.....	24	.....	18 - 22	35 - 45	35 - 45
Steenschol	60 - 182	.....	44 - 130	180	133 - 160	.....	.....	.....
Zeehaai	21 - 36	41 - 46	30 - 33	52	24 - 33	.....	.....	16 - 22
Hondshaai	19 - 24	.....	20	.....	22	.....	60 - 62	50 - 55
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70 - 140	90 - 140
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	15 - 20	.....	22	.....	20	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	44 - 64	.....	.....	.....	47 - 79	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	130	135 - 150
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	95 - 255	89 - 245	.....	.....	263	.....	200 - 228	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	23 - 31	.....	.....	.....	.....	40 - 45	45 - 50
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 - 12	10 - 12
Rode poon (roobaard)	37 - 52	32 - 41	.....	50 - 56	.....	33 - 65	45 - 60	60 - 70
Grauwe poon (knorhaan)	9 - 24	6 - 12	27	14 - 16	14	9 - 12	20 - 30	20 - 35
Rode knorhaan	14 - 91	.....	95 - 96	.....	86	.....	.....	.....
Posten	.....	8 - 14	.....	16 - 22	.....	12 - 16	.....	.....

Lees "HET VISSERIJBLAD"

NEDERLAND

VAN DAG TOT DAG

Aan de maandag van 27 april werd aangevoerd: 4.800 kg tong; 98 kisten tarbot en griet; 1.185 kisten kabeljauw; 13 kisten koolvis; 34 kisten schelvis; 493 kisten wijting; 850 kisten schol; 99 kisten schar; 73 kisten makreel en 85 kisten diversen.

Vanuit de Ierse zee werd daarboven nog eens 1.600 kg tong aangevoerd.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 23,15-19,45; grote tong 13,50-12,57; grootmiddel tong 17,19-16,90; kleinmiddel tong 19,33-19,00; tong één 20,96-20,22; tong twee 20,07-19,29; zalm 21,50-14,61.

Per 40 kg.: tarbot 760-682; griet 632-406; kabeljauw één en twee 214-120; kabeljauw drie 190-122; kabeljauw vier 132-100; kabeljauw vijf 108-72; koolvis vier 82-71; schevis een 80-78; schelvis twee 96; schelvis drie en vier 134-90; horsmakreel 86-84; schol één 164-130; schol twee 170-138; schol drie 128-112; schol vier 96-76; wijting drie 100-76; makreel twee 88-28; schar 81-48; steenbolk 71-45; krab 72-46; tong-schar 312-200; poontjes 58-46.

De prijs van de Ierse zeetong was, in guldens, per 1 kg.: grote 12,65; grootmiddel 17,80; kleinmiddel 18,73; één 19,40; twee 19,17.

De besommingen waren: KW 22 f 34.800; KW 29 f 4.900; KW 51 f 10.700; KW 77 f 10.600; KW 113 f 17.800; KW 137 f 11.500; KW 145 f 37.400; KW 149 f 12.400; KW 152 f 6.800; KW 167 f 15.500; KW 185 f 4.600; KW 214 f 13.600; KW 221 f 17.800; KW 226 f 6.800; SCH 256 f 21.000; IJM 19 f 14.400; KW 39 f 2.000; IJM 44 f 37.900; IJM 115 f 26.400; KW 154 f 19.600.

Aan de woensdagmarkt van 29 april werd aangevoerd: 6.556 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 1.504 kisten kabeljauw; 475 kisten wijting; 30 kisten schol; 16 kisten schar; 11 kisten makreel en 43 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 19,47-18,13; grote tong 12,56-12,10; grootmiddel tong 17,22-16,75; kleinmiddel tong 19,50-18,37; tong één 20,59-19,37; tong twee 20,01-18,80.

Per 40 kg.: tarbot 716-687; griet 640-408; kabeljauw twee 200-178; kabeljauw drie 202-178; kabeljauw vier 150-88; kabeljauw vijf 104-77; schol één en twee 192; schol drie 166; schol vier 124-85; wijting drie 104-76; makreel twee 71-66; schar 113-90.

De besommingen waren: KW 4 f 19.900; KW 77 f 3.700; UK 233 + UK 234 f 1.850; VD 19 f 4.400; WR 32 f 27.900; WR 57 f 27.200; IJM 20 f 2.800; IJM 39 f 700; één Engels vaartuig, de FD 359 f 48.500.

Aan de vrijdagmarkt werd aangevoerd: 4.720 kg. tong; 87 kisten tarbot en griet; 3.365 kisten kabeljauw; 20 kisten schelvis; 687 kisten wijting; 527 kisten schol; 256 kisten schar; 1 kist haring; 168

kisten makreel en 205 kisten diversen.

Vanuit de Ierse zee werd per container aangevoerd: 2.465 kilogram tong.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 20,52-17,91; grote tong 13,00-12,02; grootmiddel tong 17,60-16,32; kleinmiddel tong 19,74-18,28; tong één 22,15-19,31; tong twee 22,24-18,97; zalm 21,72-21,55.

Per kg.: haai 120-104; steenbolk 46,29; rode poon twee 202-160; horsmakreel 100-52; tarbot 739-632; griet 627-352; kabeljauw twee 150-120; kabeljauw drie 134-90; kabeljauw vier 110-84; kabeljauw vijf 88-47; schelvis vier 132-60; schol één 182-144; schol twee 186-132; schol drie 154-130; schol vier 96-58; wijting drie 69-35; schar 62-40; haring twee 28; makreel twee 47-20; makreel drie 32; tong-schar 340-210; kleine kuit 100; krab 67-66; bot 26-24. Voor de Ierse zee tong werd betaald per 1 kg. in guldens: grote 12,11; grootmiddel 16,78; kleinmiddel 18,58; éenen 19,49; tweeën 19,05.

De besommingen waren: KW 34 f 49.200; KW 185 f 11.700; KW 77 f 3.280; KW 167 f 19.700; KW 221 f 10.400; WR 207 + WR 209 f 38.400; HA 32 + UK 235 f 23.100; UK 25 f 2.700; UK 94 f 9.100; UK 134 f 1.000; UK 135 f 1.770; UK 207 + UK 209 f 26.300; UK 307 f 7.800; VD 6 f 4.700; VD 19 f 5.600; VD 20 f 3.000; YE 25 f 1.980; IJM 2 f 6.550; IJM 14 f 4.060; IJM 18 f 3.500; IJM 20 f 3.580; IJM 25 f 3.920; IJM 27 f 1.000; IJM 39 f 500; verder waren er drie Goedereeders en zeven Texelaars welke tezamen f 222.000 besomden.

X X X

De extra vrije dag die verleden week in verband met de vicering van Koningsinnedag gegeven moest worden is voor de vishandel niet zo gunstig uitgevallen. Donderdag is een goede dag voor aflevering gebleken bij de diverse afnemers. Vrijdag, toch iets in belangstelling teruggelopen, is de verkoopdag bij uitstek voor de kleinhandelaren.

Vorige week behoefde men overigens toch niet alle zeilen bij te zetten en de aanvoer weg te werken. Alleen de maandag en de vrijdag staken met kop en schouders boven de overige aanvoerdagen uit. Niet onvermeld mogen blijven de leuke partijen tong die hier per container naar toe werden gestuurd. Hoewel de kwaliteit nog wel eens verschilt blijft de prijs van deze tong die van de Noordzeetong goed volgen. Zijn we goed geïnformeerd dan heeft deze visscherij, die zich hoofdzakelijk afspeelde in de Liverpool-baai, zich nu verplaatst naar meer zuidelijke streken. Het is bekend dat ten zuiden van Engeland ook nog wel eens een tongetje is te verschalken. Zeker zal ge-

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 —

poogd worden daar „iets” mee te doen, temeer omdat er aan alle kanten weer wordt gejammerd over het overschrijden van de kwota.

De overige aanvoer van platvis blijft mondjesmaat zodat de prijzen van de diverse schol-soorten de pan uitliepen. De kabeljauwaanvoer liep alleen aan de vrijdagmarkt tot een niveau van betekenis. Er werden derhalve ook hoge prijzen gemaakt. Drie spanvisers, die echt niet iedere dag aan onze markt verschijnen, zullen van hun belangstelling voor de vrijdagmarkt zeker geen spijt hebben gehad. Gezamenlijk besomden ze 90.000 gulden.

Opmerkelijk was ook dat er weer makreel binnenkwam. Vaak dicht

onder de kust gevangen en mogelijk te beschouwen als lentebodes. De grote eenheden kwamen weer met de nodige vangsten makreel in diepgevroren toestand binnen. Veel tijd om te worden opgeslagen krijgen die partijen net. Afgelopen week werden niet minder dan drie vrieskusters met dit zeebanket geladen met bestemming..... verre streken. Ook deze week zullen er weer drie en indien mogelijk vier van deze schepen vóór de wal liggen om te worden geladen. Een bezigheid waar men in IJmuiden zo veel ervaring mee heeft gekregen dat de bemanningsleden van de kusters zich keer op keer verbazen over de snelle manier waarop de ruimen van hun schepen worden gevuld.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

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

★

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

★

Agent en depothouder voor de Visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieu en Vettewinkel)

(7772V)