



1933 - 1983

HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 11 FEBRUARI 1983 - NR. 6



BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

DE VISSERS KUNNEN VOOR HUN PUNTEN HIERNAVOLGENDE
BESCHERMKLEDIJ BEKOMEN :
EEN PUNT IS EEN FRANK WAARD !

KNIELAARS		402
LAARS gevoerd met wol		389
DIJLAARS		705
HEUPLAARS		919
OVERAL blauw goed	maat 50 tot 56	675
	maat 58	739
BROEK blauw goed	maat 38 tot 56	402
	maat 58	470
VEST blauw goed	maat 48 tot 56	419
	maat 58	453
BROEK met borststuk	maat 48 tot 54	641
	maat 56	692
JUMPERS blauw goed		
	small en medium	517
	large	517
	extra-large	517
ZUIDWESTER (lange kap)		192
OLIEHEMD zonder kap		568
	met kap	675
OLIESCHORT		543
GUTTERS		73
AIRCOAT BROEKEN		470
	broeken met bretel	
	maat 42 - 54	906
	56 - 58	996
	60	1.030
JUMPERS aircoat		470

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

Deze punten kunnen omgezet worden bij S.C.A.P., H. Baelskaai 27, Oostende
of bij HAND IN HAND Zeebrugge

ALLE ANDERE WERKNEMERS KUNNEN DEZE WERKKLEDIJ OOK BEKOMEN AAN DEZELFDE PRIJS !

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 1.800 FR. – 6 MAANDEN 1.000 FR. – 3 MAANDEN 600 FR. – BUITENLAND 2.200 FR. – NEDERLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 FR. – 3 MAANDEN 600 FR.
REDAKTIE, BEHEER, PUBLICITEIT EN DRUKKERIJ : HENDRIK BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

het
visserijblad

BUREAUKRATIE EN HET VERPLICHT VISSERIJLOGBOEK!

Wat hangt er onze vissers boven het hoofd? Dit is een vraag die men zich gerust mag stellen gezien de invoering van het bijzonder logboek van april eerstkomende, waarin per vangstgebied en per vissoort alle vangsten dienen opgenomen te worden!

Deze verplichting is als een zwaard dat boven het hoofd van de vissers hangt, of anders gezegd van de schipper en reder. Het is de E.E.G.-inspectiedienst die dit zwaard, in feite naar willekeur kan gaan hanteren. Groot-Brittannië, die van deze inspectiedienst een stokpaardje maakt omdat het volgens de Britten toch allemaal Britse vis is, is die door de andere lidstaten weggevisst wordt, heeft reeds miljarden in inspectievaartuigen geïnvesteerd.

Dit zal in de ogen van de Britten geen weggesmeten kapitaal moeten zijn en daarom ook vreest men terecht, dat men ergens de sterke hand aan de controle van de hoeveelheid vis aan boord zal wensen te houden. Men kan dus reeds vooruit zien tot wat dit aanleiding kan geven en tot welke willekeur.

Als de inspectieofficier ergens in twijfel zal staan of de in het logboek opgenomen hoeveelheden, moeilijk overeenstemmen met de in de visruimen opgeslagen vis, dan kan de schipper uitgenodigd worden het inspectievaartuig te vergezellen naar de dichtst bijgelegen haven waar men dan eventueel een nadere controle van de opgeslagen vis kan uitvoeren. Men kan zich dan de vraag stellen, van wanneer af de schipper in overtreding kan genomen worden. Inderdaad kan men toch niet met een weegschaal aan boord de vis zitting af te wegen. Juiste overeenkomst in de cijfers zal dus wel totaal onmogelijk zijn en dan stelt zich de vraag: van wanneer begint de zozegde moedwillige overtreding?

Hier komt dan nog bij, dat de inspectiedienst toch ook altijd zal trachten te bewijzen dat het opbrengen niet willekeurig geschiedde en daarom het gelijk aan zijn kant zal willen hebben, wellicht ook om te vermijden, dat de schipper en/of reder, de inspectieofficier wegens economische schade, visverlet, enz., voor het Hof van Justitie te Luxemburg zou dagen.

Het invoeren van dit speciaal logboek is er natuurlijk gekomen om het overschrijden van de nationale kwota te vermijden, maar als dit persé moet, kan dat dan niet in de aanvoerhavens gebeuren door E.E.G.-inspectieambtenaren zodanig, dat dit administratief bijkomend werk op zee voor de schipper wegvallt? Straks zal deze zich nog verplicht zien, zoals een reder het ons nog onlangs een beetje kernachtig uitdrukte, om een secretaresse mede aan boord te nemen!

Wat er ook van zij, de verplichting om een bijzonder vislogboek over de visvangst, en dit per sleep, met aanduiding van de visserijsector, de

vissoort, enz., wordt niet in dank afgenomen door de vissers en in het bijzonder vanwege de verantwoordelijke man aan boord, namelijk de schipper. Het lijkt ons dan ook verbazend, dat de producentenorganisaties en de Rederscentrales in dit verband geen bezwaar noch protest hebben laten horen! Nochtans moeten zij toch in de eerste plaats de belangen van de vissers verdedigen en zich verzetten tegen het opleggen van een omslachtige administratie aan boord van de vaartuigen met zoveel mogelijkheden om totaal onbewust toch in de fout te kunnen gaan. Komt er geen actie vanwege de producentenorganisaties die maar al te dikwijls de spreekbuis zijn van de E.E.G.-ambtenarij, in plaats van de reders, kwestie van geen ruiten te breken, dan moeten de schippers of de redersbonden maar eens de koppen bijeen steken om zich tegen deze omslachtige maatregel te verweren. We aanvaarden het verwijt, dat de kwota niet altijd gevolgd worden, dat deze kwota overbevestigd worden en dat dit in alle landen gebeurt, dus ook bij de Britten en zeker wel speciaal bij het overladen op zee op de vreemde faktorij-schepen, maar er zijn toch andere middelen om de controle dichter te maken, onder meer in de afslagen en deze afslagen te verplichten goed toe te zien.

De stedelijke vismijndirecties zouden een nauwgezette controle op de aangevoerde hoeveelheden per vissoort kunnen uitoefenen en het zou eveneens hun inkomsten verhogen.

En er zijn eveneens andere systemen ter bescherming van de visbestanden, zoals het invoeren van stillegperiodes, of een verbod om een bepaalde tijd, bepaalde visgronden aan te doen, zoals we reeds meermaals geschreven hebben. Men zou dan wellicht tot hetzelfde resultaat kunnen komen, terwijl anderzijds met het invoeren van stillegperiodes waarvoor de nationale regeringen, volgens het E.E.G.-visserijreglement, projecten voor steunverlening mogen uitvaardigen met een 50% subsidiëring vanwege de E.E.G., de rederijen hun kosten van het stilleggen kunnen beperken.

Indien het in elk land tot een algemeen inzicht en staking van het invullen van een speciaal visserijlogboek mocht komen, dan zou de E.E.G. zeker verplicht worden om op een voor de visserij beter aangepast systeem van bescherming voor de visbestanden, over te schakelen.

Maar zal de bureaucratie het halen op het gezond en praktisch verstand?

En wat met het gezag van de producentenorganisaties of Rederscentrales? Zijn die daar alleen om miljoenen lidgelden te innen?



Het wordt een onoverzichtelijk karwei voor de schipper om de totale vangst, per vissoort, per sleep en per vangstgebied te boek te stellen.

RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

Apollinaris

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

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

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

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

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

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

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

REDERS EN AANNEMERS KUNNEN BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BESCHIKKEN.

Tel. (059)32.29.51

Voor uw AANKOPEN van PLASTIC BENNEN

(voor visserij en vishandel)

RUBBER REDDINGVLOTTEN

LICHTE FUEL

MAZOUT — SMEEROLIEN

BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD

MAZOUT- en OLIEFILTERS

KUNSTVEZELS — TOUWWERK

GARENS en NETTEN

BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

BIJ

SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE



*Eén van de duizend Bank Brussel Lambert-kantoren
is in uw buurt. Zijn raadgevingen en diensten
kunnen u het dagelijkse leven vergemakkelijken.
U bent er van harte welkom.
Denk eraan.*

De BBL denkt aan u ...

FINANCIËLE STEUN VOOR STILLEGPERIODEN VISSERSVAARTUIGEN

Voor de aanpassing van de produktiecapaciteit en verbetering van de produktiviteit in de visserijsector is de Ministerraad van de E.E.G. overeengekomen binnen de 6 maanden, de hieronder volgende maatregelen in werking te doen treden. Dit maakt deel uit van de nieuwe E.E.G.-visserijovereenkomst.

I. Aanpassingen van de produktiecapaciteit

a) Tijdelijke vermindering van de produktiecapaciteit

De Lid-Staten kunnen financiële steun invoeren voor tijdelijke stillegging van schepen met een lengte van meer dan 18 m die in gebruik zijn genomen na 1 januari 1966 en die gedurende het voorafgaande jaar ten minste 120 dagen de visserij hebben beoefend. Het bedrag van deze steun, toegekend voor stillegperiodes die de gemiddelde stillegperiodes van de drie voorafgaande jaren overschrijden en die ten minste 45 opeenvolgende dagen bedragen (of niet opeenvolgend voor erkende producentenorganisaties die stillegplannen opstellen), mag 12% van de aankoopkosten of de verzekerde waarde van de betrokken vaartuigen niet overschrijden. Deze steun neemt de vorm aan van een dagelijkse immobiliteitspremie, berekend op de grondslag van een gemiddelde jaarlijkse visserijactiviteit van 250 dagen. De communautaire bijdrage is beperkt tot 50% van de toegekende premie.

De Commissie zal ieder plan voor nationale steun dat wordt medegedeeld overeenkomstig artikel 93, lid 3, van het Verdrag en dat er toe strekt ten aanzien van schepen met een lengte van minder dan 18 m soortgelijke maatregelen voor tijdelijke stillegging te nemen als de communautaire maatregelen voor schepen die langer zijn dan 18 m, welwillend in overweging nemen.

Communautaire uitgaven: 1,98 miljard B.fr. een periode van drie jaar.

b) Definitieve vermindering van de produktiecapaciteit

De Lid-Staten kunnen financiële steun invoeren voor buitengebruikstelling van schepen met een lengte van meer dan 12 m.

De premie voor buitengebruikstelling wordt slechts toegekend voor schepen die gedurende het voorafgaande jaar ten minste 100 dagen de visserij hebben beoefend.

De communautaire bijdrage is beperkt tot 50% van de voor financiering in aanmerking komende uitgaven, waarvan het maximum wordt vastgesteld op 29.250 B.fr. per BRT.

Communautaire uitgaven: 1,44 milj. B.fr. over een periode van drie jaar.

Voor wat de „Tijdelijke vermindering van de produktiecapaciteit” en de „Definitieve vermindering van de produktiecapaciteit” betreft, wijzen we er op dat het hier geen verplichting geldt voor de lidstaten, dus eventueel ook voor België, om dergelijke financiële steun in te voeren, maar dat er in dit geval dan ook geen sprake kan zijn van een communautaire bijdrage. Opdat men zou kunnen genieten van deze bijdrage moeten de lidstaten het initiatief zelf nemen. Gezien de moeilijke financiële toestand waarin de financiën van de lidstaten zich bevinden, vrezen we dan ook, dat er heel wat voeten zullen moeten bij te pas komen, alhoewel men hierdoor van een 50% bijdrage van de E.E.G. zou kunnen genieten, hetgeen toch altijd medegenomen is.

Wij wijzen er verder op, dat, wanneer producentenorganisaties bijzondere plannen van stillegregeling opstellen, het dan aan de hand van de-

ze plannen is, dat de duur van de stillegregeling bepaald wordt, hetgeen dan verondersteld wordt dat het stilleggen niet noodzakelijk 45 dagen na elkaar moet zijn.

Er zou ook een tijdelijke stillegregeling kunnen open gesteld worden voor schepen van **minder** dan 18 meter. In dit laatste geval kan de E.E.G.-Commissie **eventueel** een tussenkomst in aanmerking nemen.

II. Heroriëntatie van de Produktiecapaciteit

Wat de heroriëntatie van de produktiecapaciteit betreft, heeft deze betrekking op twee luiken, namelijk op de „Experimentele Visserij” en op de „Samenwerking in het kader van een gemeenschappelijke onderneming”.

a) Experimentele visserij

Financiële bijdrage van de Gemeenschap in de aanmoedigingsregelingen, ingesteld door de Lid-Staten voor visreizen van ten minste 30 dagen die worden gemaakt door schepen met een lengte van meer dan 24 m. De communautaire bijdrage is beperkt tot 50% van de premies toegekend door de Lid-Staten die de voor financiering in aanmerking komende uitgaven, dat wil zeggen het eventuele verlies op de visreis, niet mogen overschrijden.

Communautaire uitgaven: 495 miljoen B.fr. over een periode van drie jaar.

b) Samenwerking in het kader van een gemeenschappelijke onderneming

Financiële bijdrage van de Gemeenschap in de samenwerkingspremies, door de Lid-Staten toegekend aan reders die tijdelijk of definitief deelnemen aan ondernemingen die met natuurlijke of rechtspersonen van een land van het Middellandse-Zeegebied of de Westafrikaanse kust worden opgericht voor gemeenschappelijke exploitatie van de visbestanden van dat land. Het bedrag van de voor financiering in aanmerking komende uitgaven is beperkt tot:

– 1.125 B.fr. per BRT en per periode van drie opeenvolgende maanden voor de tijdelijke overbrenging van vaartuigen;

– 18.000 B.fr. per BRT voor de eerste 300 ton en 9.000 B.fr. per BRT per bijkomende ton voor de definitieve overbrenging.

De communautaire bijdrage kan niet hoger zijn dan 50% van de voor financiering in aanmerking komende uitgaven.

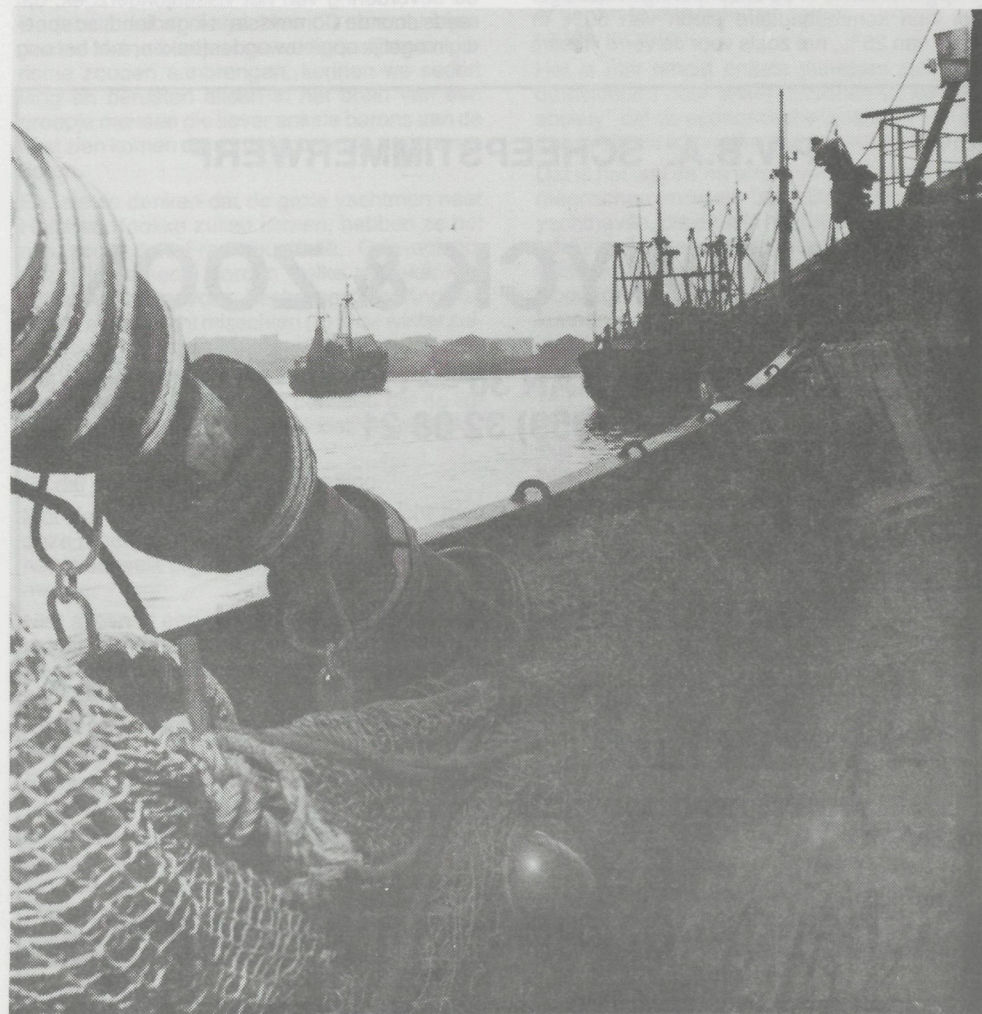
Communautaire uitgaven: 7 miljoen: Ecu over een periode van drie jaar.

III. Gemeenschappelijke actie voor herstructurering, modernisering en ontwikkeling van de visserij, alsmede voor ontwikkeling van de aquacultuur

a) Bouw en modernisering van schepen

Toekenning door de Gemeenschap van financiële bijstand voor projecten inzake bouw of modernisering van vissersvaartuigen met een

(Vervolg op blz. 4)



Zo kan het worden als de treilers, tijdens een stillegperiode, enkele tijd binnenshavens blijven. Een prachtig sferbeeld.

(Vervolg van blz. 3)

lengte tussen de loodlijnen tussen 12 en 33 meter, voor zover deze projecten worden uitgevoerd in het kader van door de Lid-Staten op te stellen en door de Commissie goed te keuren meerjarige oriëntatieprogramma's inzake de vissersvloot. De bijstand is in de eerste plaats bestemd voor de ingebruikneming van schepen ter vervanging van oude schepen of van schepen die hun thuishaven krijgen in de kustgebieden waar de visserij traditioneel economisch belangrijk is en in het bijzonder in de gebieden genoemd in bijlage VII van de Resolutie van Den Haag.

Communautaire uitgaven: 5,3 miljard B.fr. over een periode van drie jaar.

De bijdrage uit de Gemeenschap mag hier echter niet meer bedragen dan 25% van de investering, behalve voor projecten met betrekking tot Groenland, Ierland, Noord-Ierland, de Mezzogiorno in Italië en Griekenland, alsook tot de Franse Overzeese departementen waar de bijdragen 50% mag zijn. De financiële bijdrage van de Lid-Staat moet ten minste 5% van de investeringsom bedragen. Voor zover voor Griekenland nog geen voor de visserij prioritair gebieden vastgelegd zijn, zal het voordeel van de verhoogde steunpercentage in het kader van deze actie voorlopig aan het geheel van het Griekse grondgebied worden toegekend.

Wijzen we er echter op, dat deze toekenning van financiële bijstand door de Gemeenschap slechts toegekend wordt, wanneer de lidstaten een project opstellen, dat dan door de Commissie moet goedgekeurd worden.

Spijtig voor ons land is het feit, dat de IJslandvisserij, wat dus de modernisering betreft, niet mede opgenomen is in de uitzonderingsmaatregel voor een communautaire steun van 50% in plaats van 25%, net zoals voor de verre visserij

op Groenland en de Overzeese Franse Departementen. Nieuwbouw komt voor onze IJslandvisserij niet van toepassing, gezien onze overeenkomst met IJsland ter zake, maar modernisering wel.

b) Ontwikkeling van de aquacultuur

Toekenning door de Gemeenschap van financiële bijstand voor de bouw, inrichting en modernisering van installaties voor de aquacultuur. Voorrang wordt verleend aan modelprojecten.

Hiervoor is er een communautaire uitgave voorzien 1,53 miljard B.fr.

Ook hier geldt de uitzonderingsregel van 50% in plaats van 25% communautaire bijstand voor die gebieden zoals onder a) hierboven opgegeven.

c) Kunstmatige structuren voor de herpopulatie

Deze maatregel, die uitsluitend geldt voor een kustzone van drie mijl in de Middellandse Zee, betreft de aanleg van kunstmatige structuren voor de herpopulatie van deze zone. De financiële bijdrage van de Gemeenschap kan 50% bedragen van het investeringsbedrag en de nationale bijdrage moet ten minste 5% bedragen.

Communautaire uitgaven: 4 miljoen Ecu over een periode van drie jaar.

IV. Onderzoek

De Raad erkent het nut van een gecoördineerde ontwikkeling van het onderzoek voor de volledige verwezenlijking van de doelstellingen van de gemeenschappelijke visserijpolitiek. In deze zin en in de geest van de beleidslijnen inzake de gemeenschappelijke politiek in de sector wetenschap en technologie, zal de Raad het voorstel voor een verordening inzake de coördinatie en de bevordering van het visserijonderzoek, dat reeds door de Commissie is ingediend, zo spoedig mogelijk opnieuw onderzoeken, met het oog

op het vaststellen van passende maatregelen.

Als we dus het totaal maken van de financiële voorzieningen of ramingen door de Gemeenschap, komen we op 11,25 miljard B.fr. onder voorbehoud van een lichte aanpassing wat de koers van de omzetting van de Europese rekeningseenheid in Belgische fr. betreft, naar gelang van de periode van toekenning van de tussenkomst.

Maar wie zal daarop aanspraak kunnen maken en welke misbruiken zullen hierdoor niet ontstaan? We vrezen ten eerste dat deze wijze van tegemoetkoming allesbehalve gezond zal zijn. Afwachten is echter de boodschap.

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ Tijdens de visserij sloegen de netten van de Z.499 vast aan een zich onder water bevindend voorwerp. Er werd getracht om los te komen maar op een bepaald ogenblik werd een voortdurend kloppen gehoord in de vislier. Bij nazicht bleek dat van de aandrijving één tand was gebroken en één beschadigd.

■ Ook de netten van de O.229 sloegen vast aan een onder water zittend voorwerp. Tijdens het winden werd een abnormaal geluid gehoord, komende uit de topas. Na het binnenzetten van de netten werd de visserij gestaakt.

■ De Z.34 maakte een vrij turbulente reis. Eerst werd een harde ruk gevoeld op de stuurboordboel door het vastslaan aan een onder water zittend voorwerp. Beide netten werden gewonden waarbij werd vastgesteld dat de metalen korrestok doormidden was gebroken. Nadien, steeds tijdens dezelfde reis kreeg matroos Boussemaere, tijdens het versjorren van de reserveboomkor een van de vlerken op de voet en moest met een vaartuig van de kustwacht uit St. Yves naar een hospitaal overgebracht worden. Tenslotte werd men andermaal gedwongen de visserij te staken toen de motortemperatuur hoger opliep dan normaal. Eerst dacht men dat zich iets op de schroef had vastgezet maar, in de haven van Newlyn, werd vastgesteld dat een klep van de motor beschadigd was en diende te worden vervangen. Eenmaal terug op de visgronden ging de temperatuur echter opnieuw stijgen zodat besloten werd de visserij definitief te staken en op verminderd toerental koers te zetten naar Oostende.

■ Op 3 mijl benoorden Cap Gris Nez werden aan boord van de O.33 hevige trillingen gevoeld op het achterschip terwijl de motortemperatuur hoger dan normaal kwam te liggen. Men schakelde de schroef enkele keren op voor- en achteruit en toen kwam alles weer normaal.

■ In het Montgomerydok te Oostende kwam, ingevolge de hevige storm, de O.111 terecht tegen de aldaar gemeerd liggende O.32. Hierdoor werd de bollaard van laatstvernoemd vaartuig afgerukt.

■ Ten westen van de Noordhinder kreeg de N.723 „Pallietier” een tros in de schroef. Het vaartuig kon op eigen kracht de haven binnenvaren. Eveneens door de N.723 werd bij het bedrijven der plankenvisserij een visboel verloren.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en deponhouder voor de visserij :

Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

Het NCMV Heist eist een yachthaven

maar wanneer... eerst te Zeebrugge een behoorlijke vissershaven ?

Tijdens een persconferentie vorige week te Heist gehouden, werd eens te meer aangedrongen op het aanleggen van een yachthaven nabij de oostelijke dam der voorhaven van Zeebrugge.

Een CVP dagblad schrijft daaromtrent het volgende :

In 1972 werd te Knokke-Heist al een yachthaven aldaar gepland in het kader van de spreiding der toeristische recreatieve inplantingen langs onze Belgische kust. Er werd voor de studie van deze toeristische recreatieve aspecten in 1977 door de ministers van openbare werken en verkeerswegen een stuurgroep opgericht. De staat heeft zich dan later in 1981 moreel verbonden voor de aanleg van een yachthaven op die plaats, n.a.v. de bouw van de Zeebrugse voorhaven, dit ter bescherming (?) van het toerisme. De toenmalige minister van openbare werken Chabert, gaf deze verbintenis een formeel karakter door middel van een brief aan de h. Geens, eerste minister van de Vlaamse Gemeenschap. Ook laatstgenoemde verdedigde dezelfde stellingname, gezien de aanleg nu binnen de bevoegdheid valt van de Vlaamse Gemeenschap.

WAAROM DEZE YACHTHAVEN ?

Omdat vele van de Belgische en buitenlandse toeristen, nu in de Nederlandse yachthavens hun ontspanning zoeken. Omdat de huidige yachthaven te Zeebrugge bij de inwerking stelling van de LNG-terminal, belemmerd zal zijn in zijn toegankelijkheid. De inplanting op deze plaats zal geen hinder vormen, wanneer we de studies op technisch, planologisch en veiligheidsvlak mogen geloven, aldus het NCMV-Heist. Ook Bloso heeft de wens uitgedrukt aldaar een yachthaven te bouwen met 600 ligplaatsen.

Het NCMV eist nu dat dringend een bedrag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap zou worden gebracht ten einde een studieopdracht te kunnen geven en concrete plannen uit te werken. Een brief in die zin zal trouwens aan minister Geens worden gezonden. De middenstangsgroep vraagt eveneens de steun van het gemeentebestuur en van volksvertegenwoordiger Desutter opdat dit zou worden gerealiseerd.

Door deze inplanting wenst het NCMV het eigen toerisme te beschermen, de tewerkstelling te bevorderen alsook de KMO's nieuwe mogelijkheden te geven. Het neemt echter geen standpunt in wat betreft bijvoorbeeld de inplanting van een andere yachthaven door privé initiatief ter hoogte van de Zwinbosjes. In andere woorden, het kan het NCMV dus niet deren, dat er op amper drie kilometer af-

stand van elkaar verwijderd twee yachthavens ingeplant worden, één voor de hele rijke en één voor de wat minder begoede toeristen.

Totdaar de eisen (!) van het NCMV, voorgezeten door Jozef De Grootte.

Het is alsof die heren maar te eisen hebben !

Een yachthaven te Zeebrugge is geld weggegooid

Onze kust is zestig kilometer lang en houdt er reeds drie grote yachthavens op na, die aan de Belgische staat niet minder dan twee miljard frank gekost hebben.

Thans wil men op 7 kilometer van Blankenberge, pas daarvoor ook ingericht, nog een vierde yachthaven, welke minstens ook een half tot één miljard zal kosten, gezien de werken hiervoor nodig en op een plaats welke steeds een gevaar zal blijven voor de koopvaardij en de visserij.

Beweerd wordt dat vele Belgische toeristen nu ontspanning zoeken in Nederlandse yachthavens, alsof men Nederland op gebied van ligging en havens kan vergelijken met België. En hoeveel Hollanders komen er niet naar hier ?

De fabels dat al die yachten (?) meestal afgedankte kleine bootjes, geweldig veel meer toerisme zouden aanbrengen, kennen we sedert lang en berusten alleen in het brein van een groepje mensen die liever enkele barons aan de kust zien komen dan onze economie zien bevorderen.

En, als ze denken dat de grote yachts naar Heist en Knokke zullen komen, hebben ze het mis voor. Zuid-Frankrijk, Italië, Griekenland, enz. zijn zomerse oorden welke ze zeker niet zullen verlaten voor Zeebrugge en Knokke, waar ze hun yacht misschien (?) in de winter zullen komen schuilen !

Het zou het NCMV moeten volstaan eens daarheen te reizen om beter te beseffen dat de ligging, de natuur en de zon ginder verleidelijker zijn.

En dat noemt men werkverschaffing.

Met dat woord „werkverschaffing” tracht men onze regering, zowel van syndicale als van om het even welk organisme, veel te veel week te maken.

Niet alleen is een yachthaven voor de verdere industriële ontplooiing van Zeebrugge niet gewenst, maar betekent een groot gevaar voor de zeevaart aldaar.

En welke tewerkstelling zal hierdoor bevorderd worden ?

Een twintigtal doppers of avonturiers die in het zwart zullen werken ?

Of moeten de smokkelpartijen door gelukzoekers en avonturiers nog meer aangemoedigd worden om de douane bezig te houden, waar ze nuttiger werk kunnen verrichten in een industrieel milieu en in een behoorlijk ingerichte vissershaven ?

Nuttiger eisen

Als het NCMV van Knokke-Heist, werkelijk de

tewerkstelling wil bevorderen, dat het zich inzet voor de verdere ontplooiing van de industriële mogelijkheden van Zeebrugge wat veel meer tewerkstelling zal voor gevolg hebben dan wat enkele yachts zouden aanbrengen.

Dat men beginne met dat half miljard of meer aan te wenden om de vissers van Zeebrugge een behoorlijke vissershaven te bezorgen, waar ze kunnen lossen, verkopen en met schepen van 1.200 pk of 34 m lang kunnen binnenvaren en niet in het slijk blijven steken.

Over de toestand waarin deze haven verkeert, hadden we het vorige week en toonden we enkele staaltjes van de 40 à 50 gevaarlijke landingsplaatsen en meerpalen die er bestaan en een bestendig gevaar zijn, voor wie er meert.

Niemand schijnt te weten, dat aldaar **niet diep mag gebaggerd worden**, uit vrees de kaaimuren te zien ondermijnen en zakken.

Het NCMV schijnt niet te beseffen, dat de ontplooiing van de visserij en vishandel er reeds duizenden mensen werk verschaft en dat die vismijn en die vissershaven nog veel meer zouden kunnen ontplooiën moest men over behoorlijke instellingen en een niet gevaarlijke vissershaven beschikken.

Deze vissershaven is er niet weg te denken, zoals de industriële ontwikkeling aldaar om het mogelijk te maken, schepen met grote diepgang er verder te zien laden en lossen en **veilig** in en uit te zien varen.

Het is niet omdat enkele ministers zich laten beïnvloeden door enkel personen uit de „high society” dat de economische belangen van een ganse streek er moeten aan opgeofferd worden.

Dat is het wat de ministers van de Vlaamse Gemeenschap moeten beogen, liever dan een yachthaven, die daar in het belang van de veiligheid van de zeevaart, de industrie en de visserij, volstrekt weggesmeten kapitalen vertegenwoordigen, die in deze moeilijke tijden nuttiger kunnen aangewend worden. Op onze 60 km lange kust hebben we reeds drie yachthavens veel beter gelegen en geschikt dan ooit voor een yachthaven ter hoogte van Zeebrugge het geval zal zijn.

Wie het beter weet, make het de gemeenschap wijs.

Hopen we dus maar dat het NCMV zijn eis in het belang van de ganse oostkust in de kartons begrave. Men zou er nuttig werk mee verrichten.

P. Vandenberghe.

Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

NIET-AANGEGEVEN TONGAANVOER IN 1979 BEREIKTE 102%!

Naar aanleiding van een vraag van het Europees Parlementslid, de heer Woltjers, gesteld aan de E.E.G.-Commissie in verband met het tongbestand, waarbij gevraagd werd of de Commissie er zich van bewust is, dat bij de visseribiologen grote verontrusting bestaat over de afnemende paaistand van de Noordzee-tong, heeft de E.E.G.-Commissaris voor de visserij, de heer Contogeorgis, een kort maar veelbetekenend „Ja” geantwoord.

Op de vraag of deze zorgelijke situatie nog enigszins verbloemd wordt door de redelijke vangsten, dank zij de goede jaarklasse 1979 luidde het antwoord, dat de meest recente wetenschappelijke informatie over het beheer van de tongenstanden in de Noordzee, opgenomen in het verslag van de Adviescommissie voor Visserijbeheer, gezegd wordt, dat de sterkte van de tongenjaarklasse 1979, anderhalf maal zo groot wordt geschat als de gemiddelde jaarklasse. De recente bevissing van deze jaarklasse kan een gedeeltelijke verklaring zijn voor de huidige redelijke vangsten.

Het is echter op de vraag hoe de Commissie kan uitleggen hoe het mogelijk is, dat ondanks een reeds jarenlange regulering van de vangsten middels een kwotaregeling, deze zorgelijke situatie is ontstaan, dat het antwoord de feitelijke zwartvisserij aan de oppervlakte bracht.

Volgens de Commissaris voor de Zeevisserij, is er een raming gemaakt over de aangevoerde hoeveelheden, die niet zijn aangegeven. Het percentage van de niet-aangegeven aanvoer ten opzichte van de wel aangegeven aanvoer, is gestegen van 13% in 1975 tot 102% in 1979! Aangezien de niet-officiële geregistreerde aanvoer buiten de kwotaboekhouding valt, dient er voor te worden gezorgd, dat de controle door de lidstaten wordt verscherpt.

Met andere woorden wordt er geraamd, dat zelfs iets meer in het zwart wordt aangevoerd, of beter gezegd, buiten de afslag aan de man gebracht, dan in de afslag! Dat het zo een vaart loopt, hadden wij evenmin ooit kunnen denken, alhoewel het hier ten slotte toch maar over een raming gaat.

Op een ander vraag, op welke manier de Commissie de overbevissing van de tong denkt te gaan bestrijden, antwoordde de heer Contogeorgis, er van overtuigd te zijn, dat het tot stand komen van een E.E.G.-inspectiedienst en toe-

zicht, zoals voorzien in de onlangs getroffen E.E.G.-visserijovereenkomst, sterk zal bijdragen tot een vermindering van de illegale aanvoer van tong en dus tot een beter behoud van het tongbestand in de Noordzee. Maar daar twifelen wij ten eerste aan. Zal men dan ook de strand- en staande netten-visserij kunnen controleren, waar het grootste kwaad geschiedt?

Aan de hand van deze vragenstelling en de antwoorden komt men dus tot het besluit, dat een kwotaregeling, zonder strikte controle op de werkelijk aangevoerde hoeveelheden, niet tot goede uitslagen kan leiden in verband met de bescherming van de visstapels. We zijn dan ook overtuigd, dat een stillegging, zoals dit nu voorzien wordt in de nieuwe visserij-overeenkomst en waarvoor de nationale regeringen een project voor steun mogen uitvaardigen waarbij ook de Europese Gemeenschap tot 50% zal tussenkomen, evenals deze geen betere regeling zou zijn. Als men echter daarmee beoogt de vissers te laten vissen zonder dat er een logboek bij te pas moet komen, maar zou zorgen dat in bepaalde perioden de visserij zou stilgelegd worden om de visstapels en de visbestanden te beschermen, is dat wat anders. Men zou aldus misschien tot ongeveer een zelfde resultaat kunnen komen, als met een kwotaregeling en zich dan ook geen zorgen meer moeten maken over niet-officiële aanvoer die er met dit systeem niet meer kan zijn. Dan zou het de zorg van de gemeentebesturen blijven een ontduiking van vismijnrechten te keer te gaan bij verkoop buiten de afslag. Tevens zou men een kostelijke E.E.G.-inspectiedienst kunnen uit de weg gaan. Maar zullen de gemeentebesturen die zich nu alles veroorloven, voor zover het maar in hun kraam past te kunnen boffen, dat zij de meeste schepen in de vismijn hebben, dat doen?

Dat er heel wat tong (en ook andere vis) buiten de officiële aanvoer gevangen wordt en zijn weg vindt, is duidelijk. Dit wordt trouwens open en breed erkend door, onder meer de heer Langstraat in Nederland, die nu niet meer akkoord gaat met de aan Nederland toegewezen kwota voor platvis (tong, pladijs, schar) omdat de thans voorgeschreven verplichtingen voor het precies invullen van de gevangen hoeveelheden in een speciaal bij te houden logboek met de daarbij gepaard gaande controle door een E.E.G.-inspectiedienst, de grote hand inhoudt, dat de Nederlanders niet meer hun kwota onbe-

lemmerd zullen kunnen overschrijden. Dat het echter dergelijke vaart liep, dat men, aan de hand van, naar het schijnt, betrouwbare gegevens, gemachtigd is om te schrijven dat de ramingen uitwijzen dat in 1979 de kwota voor tong met 102% overschreden werden, is toch wel enigszins verbijsterend.

Hieronder volgt de tabel van de officieel aangevoerde tong per land en in ton uitgedrukt, met onderaan de raming van de niet aangegeven aanvoer. In 1975 was de officiële aanvoer voor tong uit de Noordzee aldus 18.263 ton voor de betrokken landen samen en de niet-aangegeven tong 2.500 ton hetgeen 13,5% betekent. In 1979 was de officiële aanvoer 11.119 ton, en de niet-aangegeven aanvoer 11.354 ton of 102% van de officiële cijfers.

De totale cijfers van de aangegeven en niet-aangegeven aanvoer blijven anderzijds ongeveer, over deze periode van dezelfde orde van grootte met een lichte inzinking voor de jaren 1976 en 1977. Voor het jaar 1980 worden alleen de officiële cijfers aangegeven zonder raming van de niet-aangegeven aanvoer. Indien dit, net zoals voor 1979 eveneens van dezelfde grootte zal zijn als de officiële cijfers, dan mogen we zeggen, dat het jaar 1980 voor beide aanvoeren samen, een tongenjaar was en we moeten tot 1968 terug gaan om hogere cijfers van de tongaanvoer uit de Noordzee te krijgen.

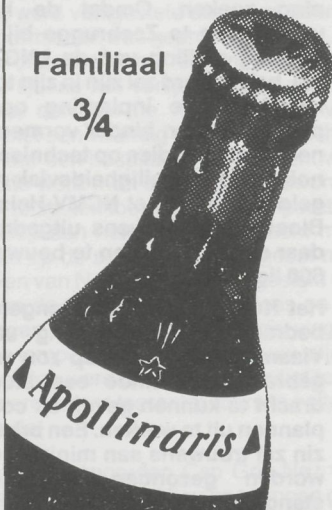
„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

VANGST VAN TONG IN DEELGEBIED IV, 1975 T/M 1980

Land	1975	1976	1977	1978	1979	1980
België	1.383	1.456	1.673	1.728	2.043	1.378
Denemarken	682	574	348	465	279	754
Frankrijk	297	598	308	346	309	232
Duitsland	233	192	316	467	242	338
Nederland	15.242	11.044	10.873	6.749	7.646	12.695
Polen	—	5	—	—	—	—
Zweden	—	—	—	—	—	—
Verenigd Koninkrijk (Engeland en Wales)	426	455	492	626	600	430
Verenigd Koninkrijk (Schotland)	—	2	2	1	—	—
Totaal:	18.263	14.326	14.012	10.382	11.119	15.827
Niet-aangegeven aanvoer	2.500	3.000	4.000	9.900	11.354	?
Totaal:	20.763	17.326	18.012	20.282	22.473	15.827

We komen op deze ongezonde toestand, meestal door de overheid zelf geschapen, terug.



Familiaal
3/4

▲ Apollinaris ▲

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

ZEEBODEMEXPLOITATIE EEN BEDREIGING VOOR DE VISSERIJ

De studies over de zeebodem in de oceanen en zeeën hebben nu reeds voldoende aangetoond, dat deze enorme rijkdommen aan mineralen bevatten waarvan de exploitatie binnen een tiental jaren zeker zal kunnen starten, ook al is men op de onlangs afgesloten internationale zeerecht-konferentie niet tot een volledige overeenkomst gekomen hoe en op welke manier deze rijkdom moet verdeeld worden en aan wie deze toebehoort.

Feit is dat men in de continentale platten nu reeds aan petroleumwinning doet en dat deze exploitaties, met hun boortorens en olieplatformen, langzamerhand, niet alleen de kustzeeën beginnen te bevolken, maar daarbij beslag leggen op belangrijke gedeelten van traditionele visgronden.

Met een toekomstige ontginning van de zeebodem voor ogen, zullen meer en meer visgronden voor de visserij verloren gaan. We hebben het hier dan natuurlijk niet zozeer over de grote oceanen waar men op grote diepten aan mineraalwinning zou doen, waar er geen visserij gebeurt, maar in het bijzonder in gebieden met traditionele visgronden. De vraag stelt zich dan ook of men op een bepaald ogenblik niet zal verplicht worden gebieden voor de visserij vast te leggen waarin aan geen bodemexploitatie zal mogen gedaan worden. In elk geval zien we met tijd toch een belangenconflict ontstaan tussen de visserij en de zeemijnenbouw, die noodzakelijk zal moeten leiden tot het opstellen van internationale regelen, waarbij de visserij eveneens aan haar trekken zal moeten komen. Dit zal voor de visserij zeker niet zo gemakkelijk gaan omdat het duidelijk is, dat deze, ten overstone van de grote minerale holdings en concerns, het zwakke broertje zal zijn.

De Commissie voor Milieuzaken van het Europees Parlement houdt zich nu reeds bezig met de nationale wetgevingen die, onder meer reeds door de Bondsrepubliek, Groot-Brittannië en Frankrijk, aangenomen werden in verband met de zeebodemuitbating en heeft hier zopas

een verslag over uitgebracht, waarin het nadrukkelijk wijst, dat de exploitatie van de zeebodem in de toekomst onvermijdelijk grote opschudding zal teweeg brengen. Dit houdt echter, gezien de aard van deze Commissie, meer verband met het milieu en de gevolgen van de zeebodemexploitatie hierop. Van de visserij is er echter geen sprake, maar de weerslag voor de visserij zal in feite dubbel zijn.

Eerstens door de vervuiling van het zeemilieu, waardoor de fauna en de flora aangetast wordt, dat wil zeggen de oogst van de visser bedreigd wordt en tweedens door het ontzeggen van niet onbelangrijke vangstgebieden.

Volgens de Commissie voor Milieuzaken moet men allereerst een gemeenschappelijk standpunt bepalen om de belangen van de Gemeenschap zo goed mogelijk te behartigen. Bovendien moet de E.E.G. in haar geheel vertegenwoordigd worden op de Internationale Zeerecht-konferentie, terwijl een tweede doelstelling is, het onmiddellijk beginnen met nauwkeurige wetenschappelijke studies over de zee en de eventuele gevolgen van de exploitatie van de zeebodem. Het is echter duidelijk, dat de betrokken Milieucmissie dit ziet van uit het standpunt van het milieu en de vervuiling. Wij zijn hier echter gerechtigd te vragen, waarom geen enkele Europese parlementair zijn stem niet heeft laten horen om ook een Europese Parlementaire Commissie trachten op te zetten om de belangen van de zeevisserij te vrijwaren en te benaastigen. We menen dat ook de visserij haar rechten heeft en dat het tijd is, dat men afstand neemt van de stiefmoederlijke behandeling van de visser waarbij deze altijd voor het voldongen feit wordt geplaatst. In dit verband kunnen we wel een konklusie van de Commissie onderschrijven waar deze pleit, dat elke overeenkomst over de ontginning van de zeebodem, beschermde zones zou moeten vaststellen waarin geen exploitatie mag plaatsvinden. Alhoewel dit van uit zuiver milieubescherming gezien wordt, zou dit ten zeerste voor de visserij passend zijn.

WAAR ZIT DE HARING IN DE ZUIDELIJKE NOORDZEE?

Drie weken terug brachten we een artikel met als hoofding en inhoud dat volgens de biologen van het RIVO, het Rijksinstituut voor Visserij-Onderzoek te IJmuiden in Nederland, de Noordzee barst van haring, maar dat onze Belgische vissers tevergeefs in de Zuidelijke Noordzee op deze haring jagen en met moeite enkele tientallen bennen in het net krijgen. Het is intussen zo erg geworden, dat van de elf koppels haringvangers die te Oostende aan de markt komen, er reeds vijf er het bijtje bij neergelegd hebben omdat zij niet uit de kosten komen. Deze koppels zijn de N.719-O.309, N.706-O.26, N.40-N.752, N.3-O.243 en de N.597-N.45. Van de elf koppels blijven er echter nog 6, die op betere tijden hopen.

Wij gingen dan ook ons licht opsteken bij een schipper, die nog altijd niet wanhoopt toch eens in een haringschool terecht te komen. Voor deze mensen telt niet wat de biologen er over zeggen of over schrijven. Voor hen barst de Noordzee zeker niet van haring, maar zit er minder haring dan verleden jaar.

Schippers zijn natuurlijk praktische mensen en het is wat in het net komt dat telt. Hieruit trekken zij hun besluiten.

Sommigen menen echter, dat het vele stormweder en de windrichting de haringscholen uit elkaar heeft geslagen en verspreid, zodat er nu overal haring zit maar in los verband en niet in rijke scholen. Het zijn tenslotte de scholen, die het voor de haringvisser maken. Hierbij komt dan nog, dat behalve het waarschijnlijk verspreid zwemmen van de haring, het slechte weder eveneens de haringvissers belet heeft uit te varen zodanig, dat men de zeedagen van de maanden december en januari op de vingers van beide handen kan tellen. Dus niet te veel haring binnen brengen en vele dagen aan de kaai blijven liggen omdat het varen in span en het overgeven van de netten eerder de haringvisserij aan banden legt dan de gewone visserij, wat het slecht weder betreft. Het is dus begrijpelijk dat reeds heel wat haringvissers terug overgeschakeld hebben op de gewone visserij. Deze laatste hebben wellicht toch nog alle hoop niet opgegeven en kijken voorlopig slechts de kat uit de boom. Mocht het ooit binnenkort voor de haringvisserij terug snor zitten, dan komen er zeker van de weglopers terug de haringstalervoegen.

MEER DAN EEN MILJOEN MATERIALEN GESTOLEN BIJ PERFECTA TE ZEEBRUGGE

Dieven vluchtten met twee camionettes van getroffen bedrijf

Vermoedelijk zaterdagmiddag, tussen 12 en 16 uur, hebben alsnog onbekenden zich toegang verschaft tot de kantoren en magazijnen van het scheepsherstelbedrijf Perfecta te Zeebrugge en zijn er in geslaagd met een buit van méér dan één miljoen aan materialen op de vlucht te slaan. Gisteren, woensdag, had men nog altijd geen spoor gevonden van de daders maar de directie van het getroffen bedrijf gaat er wel van uit dat deze goede bekenden moeten zijn van het bedrijf. Dat valt uit te maken aan de manier waarop de feiten zich voordeden.

De inbraak en diefstal werd maandagmorgen vastgesteld toen het personeel zich in het bedrijf meldde. Onmiddellijk werd een onderzoek ingesteld en daaruit bleek dat de inbrekers toegang kregen tot de zaak via een getralied venster in het oud gedeelte van de zaak. Eerst trokken zij naar de burelen en namen daar de sleutels van garages nummer 8 en 9 weg. In één daarvan staat een nieuwe camionette met aanhangwagen. Vervolgens deden zij het traject van de winkel waarbij voor een bedrag van 995.000 fr aan materialen en gereedschappen werd ontvreemd en geladen in twee camionettes van de firma Perfecta. Ook een copieermachine werd gestolen. Met de twee camionettes zijn de dieven vervolgens aan de haal gegaan maar die reden niet ver. Maandag werd een eerste wagen teruggevonden op de baan naar Lissewege en dinsdagavond vond men de tweede camionette terug in Knokke-Heist. Men had wel, van de wagen die op de baan naar Lissewege werd gevonden, het stuurslot doorgezaagd. Van de daders heeft men alsnog geen spoor gevonden.

RIJBEWIJS IN HET BUITENLAND

De h. Herman De Croo, minister van Verkeerswezen en P.T.T., heeft zijn bezorgdheid uitgesproken naar aanleiding van het verschijnen in de pers van kleine advertenties waarin het behalen van een rijbewijs wordt beloofd in combinatie met een verblijf in het buitenland.

In dat verband moet men weten dat België met een groot aantal landen verdragen tot wederzijdse erkenning van het rijbewijs heeft afgesloten, met de mogelijkheid voor de onderdanen van deze landen die zich in België komen vestigen om hun nationaal rijbewijs in te ruilen voor een Belgisch rijbewijs. Sommige personen, die verbonden zijn aan reisagentschappen, willen dit argument gebruiken om hun reizen naar vakantielanden te bevorderen, waar het behalen van het rijbewijs aan weinig strenge voorwaarden onderworpen is.

De minister van Verkeerswezen en P.T.T. Herman De Croo heeft deze misleidende praktijken bij de gerechtelijke autoriteiten aangeklaagd. Anderzijds deelt de minister mede dat op zeer korte termijn maatregelen zullen genomen worden om dergelijke omzeilingen van de wetgeving te verhinderen. Hij waarschuwt derhalve eventuele geïnteresseerden voor mogelijke onaangename verrassingen.

VAGE GETUIGENISSEN INZAKE VERGAAN VAN Z.209 „ONEDIN”

De Onderzoeksraad voor de Zeevaart, met de h. Gepts als voorzitter in de plaats van de oprust gestelde heer Vandercruyssen, heeft een aanvang gemaakt met het onderhoor inzake het vergaan van de Z.209 in november van vorig jaar. Gelukkig vielen bij die scheepsramp geen slachtoffers op te tekenen want de vijf opvarenden konden gered worden door een helikopter van een Engels kuststation. Terzake werd als eerste en voor die zitting ook enige getuige matroos Cauwelier onderhoord, maar deze weet bitter weinig te vertellen. Hij werd gewekt door de alarmbel en hoorde de schipper roepen dat iedereen naar boven moest komen.

Onmiddellijk, zo zegt de getuige, werd de hand-

pomp in werking gesteld, maar toen hij een kijkje nam in de machinekamer, zag hij dat deze vol water stond, evenals het logiest waar de matrassen in het water dreven. Alleen het visruim bleef droog. Hij hoorde de schipper via de VHF contact opnemen met de Z.402, maar wat er precies is gezegd weet hij niet te vertellen. Wel hoorde hij zeggen, dat de Z.402 slechts later de netten zou winden. Er werden aan boord van de Z.209 ook enkele vuurpijlen afgeschoten en korte tijd later zag getuige Cauwelier in het zuidoosten een klein licht dat later afkomstig bleek te zijn van de Nederlandse duikboot „Tijgerhaai”. Eenmaal ter plaatse kon de „Tijgerhaai” echter wegens de slechte weersomstandigheden geen

hulp bieden, maar de vissers, die ondertussen in het vlot waren overgestapt, kregen wel te horen, dat men aan boord van de Nederlandse eenheid reeds de hulp had ingeroepen van Humberradio die korte tijd nadien een helikopter ter plaatse stuurde. Getuige, die reeds sedert maart van hetzelfde jaar vaart met de „Onedin” heeft geen enkele verklaring hoe het mogelijk is, dat het water op zo'n vlugge manier in het vaartuig is gekomen. Wel bleek, dat er vroeger soms moeilijkheden ondervonden werden met de zeekranen zodat er vaak moest gepompt worden. Getuige kan evenmin zeggen waar precies het water in de motorkamer kwam. Wel bleef de Z.402 nadien standby maar getuige betwijfelt ten zeerste of men er wegens de slechte weersomstandigheden zou in geslaagd zijn van het vlot over te stappen op de Z.402.

ZEER MATIG BEROEP DOOR BELGISCHE KUSTVISSERIJ OP ORIENTATIESTEUN

In de laatste tien jaar werd door de Belgische kustvisserij slechts een zeer matig beroep gedaan op de subsidies van de afdeling Oriëntatie van het EOGFL, uitgetrokken voor de modernisering van de kustvisserij.

In totaal werd over deze tien jaar slechts voor iets meer dan 55 miljoen B.fr. aanspraak gemaakt op subsidies. Over deze beschouwde periode komt België hiermede gans onderaan van de negen landen, namelijk de „Tien” behalve Luxemburg die over geen visserijvloot beschikt. Zelfs Griekenland die slechts in 1982 in de E.E.G. is binnengekomen, heeft in één enkel jaar toch nog iets meer opgenomen dan België over tien jaar. We zouden dan ook bijna geneigd zijn ons af te vragen of de Belgische kustvisserij dan aan geen modernisering toe is, ofwel of het uit onwetendheid is of uit totaal gebrek aan voorlichting vanwege onze diensten en de Rederscentrale.

Over de jaren 1973, 1975, 1977, 1978 en 1979 werd er zelfs geen beroep gedaan op E.E.G.-subsidies.

Voor de overige jaren werd er voor volgende

sommen, omgezet in de huidige koerswaarde van de Europese Economische Rekeneenheid, beroep op het Oriëntatiefonds gedaan:

jaren	in miljoenen B.fr.
1974	19,8
1976	3,4
1980	7,5
1981	18
1982	6,7

In 1976 werd door Groot-Brittannië, voor dit ene jaar een totale subsidie toegekend van 400 miljoen B.fr. en over de beschouwde periode van 1973/1982 een bedrag van 1,83 miljard B.fr. Het kleine Ierland deed over deze periode een beroep op nagenoeg 1 miljard B.fr.! De Nederlandse kustvisserij slechts over 340 miljoen, hetzij voor een bedrag van zes maal meer dan bij ons, hetgeen ten slotte ook maar aan de lage kant is, gezien de, naar verhouding zeer grotere uitgebreidheid van de Nederlandse kustvisserijvloot. Ook Nederland deed geen beroep op EOGFL-Oriëntatiesteun in de jaren 1975, 1976 en 1977.

TWEE OVERTREDINGEN TEGEN HET VERKEERSSCHEIDINGSSTELSEL

Tenslotte behandelde de Raad nog twee gevallen van overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel. Eerst werd schipper Vantorre van de Z.98 als betrokkene gehoord omdat hij foute koers liep. Betrokken schipper weet niet meer te vertellen, wie op het ogenblik van de feiten op de brug stond, maar hij geeft de feiten wel toe. Zijn vaartuig werd die bewuste dag zelfs twee keer in overtreding genomen.

De tweede zaak betrof de foutieve koers die de O.35 „Torbay” liep en nu moet schipper Huys zich daarvoor komen verantwoorden. Ook hij geeft de feiten toe. Hij verliet even de brug om de werkzaamheden aan dek te controleren en toen liep de roerganger die verkeerde koers.

In beide gevallen zal de rijkscommissaris in een volgende zitting vorderen.

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

REDERS en VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN en BOEKHOUDING

wendt U in volle vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

HAND IN HAND
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :
Beroepsvereniging

HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

Ø (050) 54 41 17 - 54 41 92

- volledig en deskundig advies en bijstand -

OOSTENDSE MARKT EN VISMIJNECHO'S

Armoe weer troef op de vismarkten waar erg weinig schepen aan de afslag kwamen. Slecht weer was eens te meer de voornaamste oorzaak. Te Oostende geraakten we alleen maandag aan een halve mijn terwijl dinsdag en woensdag telkens één vangst gelost werd. Gul en wijting waren de soorten die het meest op de markt waren en waarvoor weer hogere prijzen betaald werden dan verleden week. Kabeljauw opnieuw tot 120 fr en gul zelfs tot 110 fr. Twee kabeljauwvangsten van Deense vissers gingen maandag vlot weg en kregen ook tot 110 fr het kg. De RI.11 geraakte zelfs aan 1.130.000 fr met 240 bennen. Spijtig genoeg kregen we de andere dagen geen zulke vangsten meer op de markt. Tong was ook erg schaars, alleen dinsdag een dikke 1.000 kg van de B.5 die 910.000 fr besomde. Grote, driekwart tong en bloktong lagen weer een stuk boven de 300 fr. Staartvis, griet en tarbot hebben we omzeggens niet gezien. Voor de vangst schol lag de prijs tussen 40 en 60 fr en rog werd zelden onder de 100 fr gemijnd, keilrog kreeg zelfs tot 130 fr. De grote wijting liep weer op tot 71 fr, de kleine sortering bleef rond de 27 fr schommelen.

Volgende week wordt alleszins een grotere aanvoer verwacht aangezien dan twee IJslandse vangsten voorzien zijn en ook enkele kanaalvangsten mogen verwacht worden.

De haringvissers blijven nog met acht over. Drie spannen hebben deze week de pijp aan Maarten gegeven en trekken er terug uit op vis. De visserij was ook deze week weinig lonend, de prijs lag rond de 17 fr.

De garnaalaanvoer was alleen voorgaande donderdag enigszins het vermelden waard, de prijs lag toen rond de 100 fr, dinsdag, toen één vangst gebracht werd kocht men aan 136 fr het kg.

dag vis tong

dag	vis	tong
VRIJDAG 4 FEBRUARI		
O.134	6	65
		183.823
MAANDAG 7 FEBRUARI		
WEST		
O.243	6	130
		303.097
O.26	10	265
		620.358
O.206	9	205
		540.403
N.40	6	115
		393.991
O.274	8	210
		572.705
Z.502	10	355
		826.227
RI.11	6	240
		1.166.164
E.202	5	110
		540.695
KUST		
O.123/306		338
		280.540
O.141/369		60
		54.540
O.128/279	30	155
		166.280
O.135/275	17	270
		240.410

DINSDAG 8 FEBRUARI

NOORD
B.5 8 250 1045 910.911

WOENSDAG 9 FEBRUARI

WEST
N.45 5 105 272.229

Verwachtingen

VRIJDAG 11 FEBRUARI :

Kanaal : Z.483 (230 m - 1800 tong)
Z.72 (100 m - 1400 tong)
West : N.706 (160 m waarvan 100 wijting)

MAANDAG 14 FEBRUARI :

IJsland : O.318 (650 m d.w.z. 160 kab.-gul, 160 schelvis, 150 Schotse schol, 40 rode zeebaars, 70 koolvis, 20 leng, 50 varia).
O.129 (600 m d.w.z. 150 kab.-gul, 250 schelvis, 150 rode zeebaars, 50 varia).
Kanaal : Z.183 (150 m - 1200 tong).
O.108 - O.118 - O.114.
West : N.41 - N.597 - O.285 - N.752 - O.35 - O.705 - O.229.

DINSDAG 15 FEBRUARI

Kanaal : Z.583 - O.518
West : Z.50 - N.736.

WOENSDAG 16 FEBRUARI

West : O.134.

ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

VRIJDAG 4 FEBRUARI

Z.289 W 1400 220 7 1.128.090

MAANDAG 7 FEBRUARI

Z.564 W 300 160 6 681.390
Z.563 W 700 120 6 670.170
Z.16 W 2000 250 11 1.623.970
Z.196 W 2800 220 10 1.766.210
N.15 W 3300 320 10 1.880.360
Z.186 KN 3500 350 17 2.776.720
9.319.820

DINSDAG 8 FEBRUARI

Z.98 KN 2800 260 18 2.268.070
Z.39 W 1700 350 9 1.528.060
3.726.130

WOENSDAG 9 FEBRUARI

Z.324 W 1000 150 17 991.360
Z.526 KN 1000 190 11 1.402.750
2.394.110

NIEUWPOORT

VRIJDAG 4 FEBRUARI

VIS
N.575 402 kg 42.440 fr
Ondanks het gure stormweer slaagde de N.575 er toch in een kleine kustvangst op de vrijdagmarkt te plaatsen. Tong nr 1 à nr 2 kreeg 320 à 326 fr per kg en bloktong of tong nr 3 325 à 330 fr het kg. Tong nr 4 of fruitong haalde 305 à 310 fr het kg, tong nr 5 265 à 270 fr het kg en kleine tong 225 à 235 fr het kg. Griet bekwam 200 à 240 fr het kg en varia 160 à 180 fr het kg. Grote pladijs werd aan 65 tot 75 fr het kg geboekt, drieling- of middenslag pladijs aan 3.000 tot 3.500 fr de ben en visjes aan 2.500 tot 2.750 fr de ben. Gul noteerde men aan 86 tot 90 fr per kg, grote zandschar aan 2.500 tot 2.600 fr de ben en kleine zandschar aan 1.900 tot 2.000 fr de ben.

ZATERDAG 5 FEBRUARI

VIS
N.575 386 kg 32.158 fr
GARNAAL
N.349 143 kg 17.390 fr
N.782 118 kg 15.404 fr

Opnieuw slaagde één kustvaartuig erin een kleine vangst op de zaterdagmarkt te plaatsen. Tong nr 1 en 2 bekwam 286 à 295 fr/kg, bloktong 325 à 328 en fruitong of tong nr 4 290 fr/kg. Voor

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

TE KOOP GEVRAAGD voor buitenlandse relaties :

BOOMKORTREILER

bouwjaar na 1970 - motorvermogen ca. 800/900 pk. - lengte niet groter dan 30 meter o.a. - liefst voorzien van een pneumatisch bedienbare vislier.

TEVENS GEVRAAGD:

BOOMKORTREILER

niet ouder dan 20 jaar - motorvermogen ca. 500 pk.

Aanbiedingen aan:

WESTCOASTING B.V., Trawlerkade 34a, Postbus 302, 1970 AH IJmuiden.
telefoon: 02550 - 34066 - na kantooruren: 02550 - 22469 of 02206 - 3658.

tong nr 5 werd 266 fr/kg betaald en voor kleine tong 230 fr/kg. Varia werd tegen 150 à 160 fr/kg opgekocht, grote zandschar tegen 2.400 à 2.500 fr de ben en kleine zandschar tegen 2.200 à 2.300 fr de ben. Grote pladijs noteerde men aan 2.500 tot 3.000 fr de ben, middenslag of drieling pladijs aan 3.000 tot 3.100 fr de ben en visjes aan 2.200 tot 2.300 fr de ben. Eveneens slaagden twee garnaalvaartuigen erin 261 kg garnaal aan wal te brengen waarvoor een marktprijs van 99 à 130 fr/kg werd opgetekend.

MAANDAG 7 FEBRUARI

N.590	429 kg	20.538 fr
N.710	433 kg	27.998 fr
N.597	3.585 kg	177.704 fr
N.346	2.836 kg	153.050 fr
N.723	2.500 kg	146.032 fr
N.752	2.527 kg	171.481 fr

Zes vaartuigen van de West losten hun vangst op de maandagmarkt.

S.Amen losten ze 12.300 kg vis voor een totale bruto-waarde van 696.803 fr. Tongnr 1 à 2 haalde 310 à 320 fr/kg, tong nr 3 336 fr, tong nr 4 320 fr, tong nr 5 werd 285 fr/kg betaald en voor kleine tong 248 fr/kg. Grote tarbot kreeg 480 à 530 fr/kg, middenslag tarbot 250 à 300 fr/kg en varia 160 à 180 fr/kg. Griet bekamwam 230 à 280 fr/kg en tongschar 90 à 160 fr/kg. Grote pladijs werd tegen 3.000 à 3.500 fr de ben aangekocht, drieling of middenslag pladijs tegen 3.200 à 3.500 fr de ben en visjes tegen 1.450 à 1.600 fr de ben. Kabeljauw werd aan 5.000 tot 5.900 fr de ben genoteerd en gul aan 2.800 tot 4.800 fr de ben. Voor de voorkleine gul werd 2.780 à 2.860 fr de ben betaald. Grote wijting werd tegen 2.800 à 3.000 fr de ben opgekocht en kleine wijting tegen 1.150 à 1.400 fr de ben. Grote zandschar kreeg 2.400 à 2.500 fr de ben en kleine zandschar 2.000 à 2.100 fr de ben. Rog die slechts sporadisch werd aangevoerd haalde een uitstekende prijsnotering. Moerrog kreeg 4.800 à 4.900 fr de ben, tilten 4.750 à 4.850 fr de ben en scherpstaarten 4250 à 4.500 fr de ben. Een partij doorn- of speurhaai werd tegen 3.300 à 3.400

fr de ben opgekocht, zeehond tegen 2.750 à 3.000 fr de ben en knorhaan tegen 2.000 à 2.250 fr de ben. De maandagmarkt werd gekenmerkt door een stabiele prijsnotering voor alle soorten en door een ruime belangstelling vanwege de handelaars.

NIEUWPOORT

VISAANVOER

	Kgr	Fr
5 feb.	386	32.158
7 feb.	12.310	696.803

GARNAALAANVOER

	Kgr	Fr	Min.	Max.
4 feb.	402	42.440		
5 feb.	261	32.794	99	130

BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

Er was verleden week heel weinig vis op de afslag te Grimsby en de handel nam dan ook in grote dank de aanvoer van drie Zeebrugse bokkenvissers in dank aan, namelijk van de Z.105, de Z.60 en de Z.571.

De Z.105 kwam met iets over de 900 van onze bennen van 50 kg. op de markt waarvoor juist over de 3 miljoen B.fr. besomd werd, hetgeen toch nog een gemiddelde geeft van 3.330 B.fr. de ben. De vangst bestond grotendeels uit pladijs en een 60 van onze bennen kabeljauw en gul.

De Z.60 „Blue Angel” besomde eveneens te Grimsby 2,34 miljoen B.fr. voor een aanvoer van 690 van onze bennen, ook hoofdzakelijk pladijs, hetgeen eveneens een gemiddelde van 3.400 fr. de ben geeft.

Ten slotte besomde de Z.571 „Zephyr” 1,56 miljoen B.fr. voor 550 van onze bennen hetgeen een gemiddelde geeft van 2.850 fr. de ben. Ook hier veel pladijs.

Wijzen wij er nog op dat de verkoop thans gebeurde door bemiddeling van het agentschap Sam Chapman, gezien het agentschap dat vroeger voor de Belgen in Grimsby optrad, namelijk „Hamling & Co” in staking van betaling getreden is en in failliet zal verklaard worden. Gelukkig voor onze vissers hebben zij geen te goeden meer bij het agentschap Hamling uitstaan.

GIFT BESCHERMPLAATS

Door de kustvissers-reders van Hand in Hand Oostende, die een beroepsvereniging was, werd tijdens de oorlog een coöperatieve voor vissersvolk gesticht, waarvan de voorzitter toen de heer Vandenberghe was en de sekretaris, de heer Maurice Verhecke.

In de beheerraad van deze coöperatieve zaten de Oostendse kustvissers-reders Deckmyn Gerard, de gebroeders Dasseville, Charel Lenaert, Georges Coucke, Henri Vanhoecke, Albert Huys en Frans Serie.

Na de oorlog is tengevolge van de stichting van de rederscoöperatieve S.C.A.P., de werking van deze maatschappij stil gevallen en bleef er ter bank nog een overschotje staan van ongeveer 40.000 fr.

Thans werd deze zaak ook gelijkwideerd en het bedrag van 42.722 fr. overgemaakt aan voorzitter A. Opstaete voor zijn Beschermplaats der Verlaten kinderen.

Goed werk, want vele kleintjes maken een gro-

GETIJEN TE OOSTENDE

Voortaan zullen wij wekelijks in „Het Visserijblad” de getijden weergeven voor de haven van Oostende. De opgave zal gebeuren per maand maar telkens zal de voorbije week weg gelaten worden.

FEBRUARI

11 vrijdag	0020	444	0703	070
	1247	460	1916	083
12 zaterdag	0056	462	0743	057
	1321	473	1952	072
NM 13 zondag	0129	474	0817	046
	1353	480	2024	063
14 maandag	0201	480	0851	039
	1425	481	2056	058
15 dinsdag	0232	480	0922	036
	1457	479	2128	056
16 woensdag	0304	478	0954	036
	1528	475	2200	059
17 donderdag	0336	475	1024	040
	1602	471	2231	067
18 vrijdag	0411	472	1055	049
	1637	466	2303	080
19 zaterdag	0447	469	1130	064
	1716	458	2341	098
EK 20 zondag	0529	461	—	—
	1802	443	1213	084
21 maandag	0622	446	0031	118
	1903	423	1312	105
22 dinsdag	0735	431	0141	132
	2027	409	1432	118
23 woensdag	0906	427	0310	129
	2155	416	1559	112
24 donderdag	1033	445	0436	105
	2306	439	1715	090
25 vrijdag	1139	471	0549	069
	—	—	1817	066
26 zaterdag	0001	465	0648	034
	1233	494	1909	046
VM 27 zondag	0047	487	0741	009
	1321	509	1954	036
28 maandag	0130	502	0830	005
	1405	515	2039	034

ALLERLEI

■ Niettegenstaande de bevindingen van de marinebiologen over de haring uit het centrale en noordelijk gedeelte van de Noordzee, een betere toekomst laten doorschemeren, zal men toch nog tot de maand mei moeten wachten om te weten of deze gebieden, of één dezer gebieden voor de haringvisserij zal geopend worden. Hoppen we maar voor onze Hollandse vrienden, dat dit werkelijk gebeurt, al was het maar vanwege de smakelijke groene zomermaatjesharing.

■ Twee Spaanse zeelieden aan boord van een kleine catamaran, die de overtocht van Tenerife naar Venezuela wensten te maken, danken hun leven aan een Russische sateliet. Via deze sateliet ontving het Nationaal Centrum voor Ruimteonderzoek uit Toulouse een alarmsignaal van de catamaran en kon Las Palmas, die het dichtst bij de door de sateliet weergegeven waarneming ligt, verwittigd worden. Een Spaanse „Fokker F.27” kon ten slotte op 5 km. van de opgegeven positie de in nood verkerende catamaran ontdekken. Een Brits vrachtschip kon hierop afgeleid worden en beide in moeilijkheden verkerende zeelieden oppikken.

■ In totaal verloren ongeveer twintig mensen het leven in het stormweder van de afgelopen weken op de kusten van de Noordzee. Voornaamste rampen waren het kapseizen van een Deense opleidingschip ter hoogte van het Nederlandse Den Helder waarbij 8 mensenlevens verloren gingen en verder op de oost- en noordoostkust van Engeland het verlies van een zestal mensen, terwijl de overige het slachtoffer werden van ongevallen in de havens en langs de stranden zelf.

„HET VISSERIJBLAD”

„Het Visserijblad” is ook verkrijgbaar bij dagbladverkopers, per los nummer, te Knokke-Heist, Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort.

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14



Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading



Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

Tong- en pladijsprijzen

TONG

OOSTENDE

	7 febr.	8 febr.	9 febr.
Lappen		266 286	
Grote		317	
3/4		318	
Bloktongen		317	
Vóór-kleine		286 299	
Kleine		222 231	
Slips		180 181	

ZEEBRUGGE

	7 febr.	8 febr.	9 febr.
Grote	284 293	291 310	280 301
Bloktong	324 333	340 343	300 337
Fruittong	358 367	284 325	301 318
Schone kleine	315 328	270 315	284 324
Kleine	258 267	216 242	228 250
Tout petit	195 202	186 196	202 220
Slips	180 189	148 162	161 168

NIUWPOORT

Tong I	310 320
Tong II	310 320
Tong III	336
Tong IV	320
Tong V	285
Kleine	248

PLADIJS

OOSTENDE

	7 febr.	8 febr.	9 febr.
Platen	65 71	36 37	
lek (groot-klein) ...	65 67	44 48	
Derde slag	53 64	40 47	
Platjes	34 39	32 34	

ZEEBRUGGE

I	36 39	37 49	46 50
II	40 49	42 50	52 55
III	42 46	35 46	37 44
IV	37 39	20 37	34 35
V			

NIUWPOORT

Moeien	
Grote pladijs	60 70
Drielingen	64 70
Platjes	29 32

UURTABEL DER OVERVAARTEN SCHEPEN

Voor de week van 13 tot 19 februari 1983

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 14.50 uur.
Dagelijks te 07.35 behalve op 13 en 19 februari 83.

Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 00.01 behalve op 13 februari 83.
Dagelijks te 06.00 uur behalve op 13 en 14 februari 83.
Dagelijks te 18.00 uur en te 20.00 uur behalve op 19 februari 83.
Op 19 februari 83 bijk. afv. te 21.00 uur.

Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.30 en te 05.15 uur.
Dagelijks te 03.30 behalve op 13 februari 83.

Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, te 15.30 en te 19.10 uur.

Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00 uur.
Dagelijks te 04.00 uur behalve op 13 februari 83.
Dagelijks te 07.00 uur behalve op 13 en 19 februari 83.
Dagelijks te 10.00 uur behalve op 13 en 14 februari 83.
Dagelijks te 22.00 uur behalve op 19 februari 83.

Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 22.45 uur.
Dagelijks te 20.55 uur behalve op 19 februari 83.

JETFOIL (draagvleugelboten)

Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 08.40 en te 13.50.

Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.35 en te 15.20 uur.

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: IK HEB EEN HUIS AANGEKOCHT EN DE WERKELIJK BETAALDE PRIJS WERD IN DE AKTE VERMELD. TOCH KRIJG IK NU NOG EEN BOETE VAN DE REGISTRATIE, OMDAT HET HUIS MEER ZOU WAARD ZIJN. IS DIT WETTELIJK?

ANTWOORD:

De registratierechten op een aankoop moeten betaald worden op de prijs en de lasten van de verkoop, maar minstens op de verkoopwaarde.

Indien dus de objectieve waarde van een eigendom hoger ligt dan de verkoopprijs, zal de Ontvanger van Registratie U een bericht sturen dat hij het eigendom schat op X fr. en dat U dus Y fr. verschuldigd bent. Dit bedrag is voor het grootste deel registratierechten op deze meerwaarde, en slechts voor een klein deel boete.

Dit is dus wettelijk. Maar dat betekent niet dat U automatisch moet betalen. Inderdaad, de Ontvanger der Registratie is verplicht de door hem geschatte waarde te bewijzen. U kunt van hem mededeling krijgen van de vergelijkingspunten en argumenten waarop hij zich steunt om deze schatting te verrechtvaardigen. U kunt uw tegenargumenten naar voor brengen. Dit zal aanleiding geven tot een gedachtenwisseling die kan leiden tot een akkoord, waarbij U de schatting van de Ontvanger aanvaardt, of waarbij de Ontvanger zijn schatting vermindert of zelfs soms volledig laat vallen.

In regel zou ik aanraden, wanneer U een bericht van meerwaarde ontvangt, steeds dit mede te delen aan de notaris die de akte heeft verleden, en hem te vragen contact te nemen met de Registratie. De notaris heeft inderdaad meer ervaring in deze discussies, en beschikt ook over vergelijkingspunten waarover U niet beschikt.

Indien de Ontvanger van Registratie werkelijk niet wil toegeven en U overtuigd bent dat het eigendom objectief niet meer waard is dan wat U ervoor betaald hebt, kan de Ontvanger van Registratie een gerechtelijke schatting uitlokken. De door de rechtbank aangestelde deskundige zal dan op onherroepelijke wijze bepalen welke waarde moet dienen als basis voor de registratierechten. Maar hierbij loopt U wel het risico, in geval van ongelijk, de kosten en een hoge boete te moeten betalen. Best raadpleeg U uw notaris.

Bij de notaris MEDEDELING

De Koninklijke Federatie van Belgische Notarissen gevestigd te 1000 Brussel, Bergstraat 30-32, herinnert U eraan dat zij een dienst heeft opgericht die gratis advies verstrekt aan particulieren.

Deze gratis consultaties met betrekking tot om het even welk notarieel-juridisch probleem, worden verstrekt door notarissen en dit elke maandag van 9u30 tot 12u en van 14 tot 16u30 op bovenvermeld adres.

Men kan eveneens elke maandag telefonisch inlichtingen bekomen op het nummer 02/511.90.73.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	7/ 2	7/ 2	7/ 2	7/ 2	8/ 2	8/ 2	8/ 2	8/ 2	9/ 2	9/ 2	9/ 2	9/ 2	7/ 2	7/ 2	9/ 2	9/ 2
Tarbot grote	401	496	447	...	448	473	...	...	471	...	480	530	...	...
Tarbot middel	269	379	253	303	350	359	...	...	273	388	250	300	...	...
Tarbot klein	298	310	234	...	217	283	...	...	252	266	...	...	...	...
Griet groot	232	259	205	207	198	250	...	...	200	273	230	280	...	...
Griet middel	199	230	180	185	168	230	...	...	180	249	...	...	...	...
Griet klein	117	130	152	153	113	187	...	...	107	146	...	...	...	...
Schelvis groot
Schelvis middel
Schelvis klein
Heek grote	87	108	...	...	39	92	...	...	73	107	...	...	...	...
Heek middel
Heek klein
Lom
Leng	44	...	...	...	...	...	...	...	47	...	...	...	...	...
Rog I	104	114	...	...	...	...	...	...	127	...	...	...	...	...
Keilrog	104	121	130	...	126	...	...	...	93	...	...	...	...	...
Rog	96	98	...	...
Tilten	101	112	...	...	120	...	...	...	...	...	95	97	...	...
Scherpstaart	121	124	120	...	128	...	106	...	120	...	85	90	...	...
Halve mans	88	93	91	124	80	82	86	...	88	...	85	...	...	...
Teelt	79	...	...	...	84	...	...	...	86	90	...	...	...	...
Katrog	57	60	60	...	48	53	62	...	55	48	...	...	...	...
Kabeljauw	88	117	110	96	102	...	96	92	...	...	81	...	100	118	...	...
Gul (groot)	90	107	102	109	76	88	64	84	85	...	...	...	96	...	...	...
Gul (middel)	75	86	97	84	57	61	60	66	60	75	80	...	...	...	...	...
Gul (klein)	33	80	49	63	30	34	40	46	28	46	48	57	56	...	...	...
Hozemondhamme	156	289	...	...	128	314	...	...	...	...	...	...	...	...
Wijting groot	53	63	62	63	70	...	54	60	56	59	61	...	56	60	...	...
Wijting klein	23	30	33	35	30	38	30	34	39	...	32	...	23	28	...	...
Schar	36	50	29	34	...	...	24	28	41	51	34	...	40	50	...	...
Steenholk	82	166	142	178	100	171	178	...	144	...	138	158	...	...	...	...
Zeehaai	74	...	...	...	64	71	74	...	67	...	...	...	...	...
Hondshaai	61	...	...	...	...	...	...	...
Doornhaai
Pieterman
Makreel
Horsmakreel
Zeekreeft
Schaat
Zeebaars (klipvis)
Kongeraal	40	38	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schartong	90	160	...	...
Volle haring
IJle haring
Haringshaai
Steenholk	35	47	...	...	40	42	...	...	34	...	...	...	...	...	...	...
Heilbot
Steur
Koolvis
Zeewolf
Pollak
Zonnevis
Koningsvis
Vlaswijting	87	99	...	...	70	86	...	...	84	...	...	...	...	...
Zeeduivel
Schotse schol
Zeehond	45	66	...	...	27	39	...	...	44	51	55	60	...	...
Bot	15	20	...	...
Rode Poon (roobaard)	58	60	...	...	...	...	...	...	49	...	...	...	...	...
Grauwe poon (knorhaan)	40	...	...	...	...	...	...	...	38	...	40	50	...	...
Rode knorhaan
Posten	32	41	...	...	20	26	...	...	29	30	...	...	...	...

NEDERLAND

IN DE VISHAL TE IJMUIDEN

Aan de dinsdagmarkt van 1 februari werd aangevoerd: 5 kisten tarbot en griet; 291 kisten kabeljauw; 1 kist schelvis; 7 kisten schar; 31 kisten wijting; 6 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 19-18,80.

Per 40 kg.: tarbot 720-496; griet 328-168; kabeljauw één 168-156; kabeljauw twee 204-186; kabeljauw drie 212-182; kabeljauw vier 160-150; kabeljauw vijf 144-108; wijting drie 122-104; schar 130-112; bot 28-26.

Aan de woensdagmarkt van 2 februari werd aangevoerd: 124 kg. tong; 5 kisten tarbot en griet; 166 kisten kabeljauw; 18 kisten schol; 54 kisten wijting; 16 kisten schar; 110 kisten varia.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 21,30; grote tong 20,41-19,59; grootmiddel tong 22,60-21,70; kleinmiddel tong 16,79-16,20; tong een 15,32-14,65; tong twee 12,58-11,35;

Per 40 kg.: bot 36-35; steenbolk 94-81; tarbot 830-624; griet 550-368; tongschar 124-122; kabeljauw een 192; kabeljauw twee 204-170; kabeljauw vier 180-162; kabeljauw vijf 166-132; schol een 84-80; schol twee 120-90; schol drie 118-108; schol vier 114-104; wijting drie 140-124; schar 122-90.

Aan de donderdagmarkt van 3 februari werd aangevoerd: 129 kg. tong; 4 kisten tarbot en griet; 272 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 32 kisten wijting; 33 kisten schol; 11 kisten schar; 114 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: grote tong 20,81; grootmiddel tong 22,57; kleinmiddel tong 16,80; tong één 15,62; tong twee 12,20.

Per 40 kg.: tarbot 688-64; griet 382; kabeljauw één 356-176; kabeljauw twee en drie 254-176; kabeljauw vier 176-140; kabeljauw vijf 158-112; schelvis vier 222; schol één 96; schol twee 106; schol drie 122-120; schol vier 158-112; schar 122-100; wijting drie 170-110; bot 41.

Aan de vrijdagmarkt van 4 februari werd aangevoerd: 400 kg. tong; 6 kisten tarbot en griet; 339 kisten kabeljauw; 61 kisten wijting; 32 kisten schol; 297 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 27,10; grote tong 22,96; groot middel tong 24,35; kleinmiddel tong 19,40-18,16; tong één 18,00-16,92; tong twee 14,72-13,93.

Per 40 kg.: tarbot 1.118-780; griet 579-474; kabeljauw één 252-234; kabeljauw twee 304-222; kabeljauw drie 270-176; kabeljauw vier 226-156; kabeljauw vijf 204-130; wijting drie 172-122; schar 172-106; tongschar 218; bot 41-26; kuit 96; steenbolk 104-74.

Aan de maandagmarkt van 7 februari werd aangevoerd: 14.800 kg. tong; 99 kisten tarbot en griet; 1.455 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 688 kisten wijting; 1.397 kisten schol; 142 kisten schar; 3.290 kisten haring; 285 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 26,25-22,99; grote tong 19,87-19,03; grootmiddel tong 20,83-19,20; kleinmiddel tong 15,76-14,46; tong één 14,20-13,22; tong twee 11,01-10,11.

Per 40 kg.: steenbolk 61-42; tarbot 965-619; griet 540-344; kabeljauw één 168-98; kabeljauw twee 156-120; kabeljauw drie 144-112; kabeljauw vier 134-102; kabeljauw vijf 120-78; schelvis vier 122; schol één 102-74; schol twee 118-92; schol drie 114-90; schol vier 112-84; wijting drie 105-34; schar 78-35; haring één 39,20-33; bot 27-16; tongschar 292-100; krab 52; hammen met kop 304-222.

Aan de maandagmarkt van 7 februari werd aangevoerd: 14.800 kg. tong; 99 kisten tarbot en griet; 1.455 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 688 kisten wijting; 1.397 kisten schol; 142 kisten schar; 3.290 kisten haring; 285 kisten diversen.

Prijzen in guldens. Per 1 kg.: tarbot 26,25-22,99; grote tong 19,87-19,03; grootmiddel tong 20,83-19,20; kleinmiddel tong 15,76-14,46; tong één 14,20-13,22; tong twee 11,01-10,11.

Per 40 kg.: steenbolk 61-42; tarbot 965-619; griet 540-344; kabeljauw één 168-98; kabeljauw twee 156-120; kabeljauw drie 144-112; kabeljauw vier 134-102; kabeljauw vijf 120-78; schelvis vier 122; schol één 102-74; schol twee 118-92; schol drie 114-90; schol vier 112-84; wijting drie 105-34; schar 78-35; haring één 39,20-33; bot 27-16; tongschar 292-100; krab 52; hammen met kop 304-222.

■ In de afgelopen tien jaar is het binnenlands verbruik van de mossel in Nederland sterk gestegen en wel van 2 à 3 miljoen kg tot 10 miljoen kg. Dit schijnt echter nog altijd niet voldoende te zijn voor het Nederlands Landbouw Economisch Instituut, welke vindt, dat de binnenlandse afzet van verse mosselen nog altijd een beperkte deelmarkt is. Mogelijkheden tot een gevoelige uitbreiding liggen nog duidelijk voorhanden bij een juiste distributie en reclamebeleid. Tegenover België blijft Nederland in elk geval toch nog een kleine mosseleter te zijn.

NEDERLANDSE REDDINGBOOT OP PROEFVAART OP ZEE OMGESLAGEN

De reddingboot uit het Nederlandse Schiermonnikoog, is op zijn proefvaart zelf in woelige zee op ongeveer 3 mijl uit de kust van het eiland omgeslagen. Het ging om de „Nine Anne”.

De zes opvarenden wisten zich aan de omgeslagen boot vast te klampen en zich op de kiel van de boot te hijsen. Ondertussen werd alarm geslagen en werd een helikopter van de marine ter plaatse gestuurd, die er in slaagde, vijf van de zes opvarenden op de kiel van de reddingboot te hijsen. Een vissersvaartuig uit Lauwersoog, de „Gebroeders Luden” was intussen eveneens ter plaatse gekomen en slaagde er in de zesde man, de schipper van de omgeslagen boot, op te nemen. De helikopter zelf zette de vijf man op het strand van Schiermonnikoog af, waar ze voor verzorging opgenomen werden. De zes opvarenden droegen een beschermende kledij waardoor zij niet al te veel van het verblijf in het koude water geleden hebben. De reddingboot zelf is ten slotte op het strand van Schiermonnikoog geslagen en dit met zware schade voornamelijk aan de stuurhut.

Voor het ogenblik heeft men zich nog niet uitgesproken over de oorzaak van het omslaan. In elk geval komt het moeilijk aanvaardbaar voor, dat een nieuwe reddingboot, zo maar onverwachts omslaat. Men is dan maar meteen het vertrouwen in het vaartuig kwijt. Nog best dat er geen mensenlevens te betreuren waren.

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 30 kotters :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
13.757 kg.	Tong	f 177.033,31	van f 24,36 tot f 7,68
4.549 kg.	Tarbot	f 67.321,63	van f 34,56 tot f 7,00
79.835 kg.	Schol	f 186.951,53	van f 3,26 tot f 1,71
30.360 kg.	Kabeljauw	f 100.648,99	van f 8,43 tot f 1,85
2.435 kg.	Griet	f 17.706,05	van f 13,64 tot f 5,94
7.605 kg.	Schar	f 13.299,89	van f 3,30 tot f 1,50
3.490 kg.	Wijting	f 5.995,76	van f 3,63 tot f 1,06
127.743 kg.	Diversen	f 414.146,35	
269.774 kg.		f 983.103,51	

AVIA

N.V. ROSSEEL BRUGGE

(050) 33.99.14

★

Alle
petroleumprodukten
en smeermiddelen

Verzekerde
bevoorrading

★

Stipte bediening

Vertegenwoordiger :
HERMAN FAICT
Steenovenstraat 28,
8401 Bredene
☎ (059) 32 16 76

WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

GROOT-BRITANNIE

■ De Britse regering heeft eind juli van het verlopen jaar toestemming gegeven tot dumping voor de kust van Bretagne, buiten de 200-mijlszone van vloeibaar fenolafval, dat een kleine hoeveelheid zeer giftige organische chloorverbindingen bevat. Een lid voor Frankrijk van het Europees Parlement, ziet hierin een overtreding van de overeenkomst van Oslo inzake dumping van gevaarlijke stoffen in zee, waarvoor bepaalde andere lidstaten toch maar bij de Britse regering tegen deze dumping geprotesteerd hebben.

■ De grote internationale „Catch '83” voor de visserij, visverwerkingsbedrijven en marine-uitrustingen, die om de twee jaar plaats heeft, gaat dit jaar te Falmouth in Groot-Brittannië van 212 tot en met 25 juni door. In 1981 werden er honderd firmas vertegenwoordigd. Thans meldt men reeds, dat produkten en uitrustingen uit verscheidene landen tentoongesteld worden, waaronder ook uit België. Hoofdmotoren en hulpmotoren, vislieren, dekuistrusting, schroeven, allerlei vistuig en netten, ijsmachine, fileermachines, automatische verpakkingsmachines en de volledige gamma van elektronische apparatuur, zal er tentoongesteld worden, evenals beschermende kledij, veiligheidsuitrusting, reddingsvlotten, enz...

■ De Britse haringvissers hebben nog maar 3.500 ton haring gevangen van het 21 duizend ton haringkwotum hen toegekend in de zuidelijke Noordzee. Hun aandeel was daar bijna 31 % van het totaal kwotum van 68 duizend ton. Deze visserij zal een einde nemen einde februari. Het zijn niet alleen de Britten die beneden de maat bleven in het vangen van de zuidelijke Noordzeeharing, ook de Belgische haringvissers belevden, vanwege het slechte weder en het verspreid zitten van de haring, ver onder de maat in vergelijking met het vorig jaar.

DEENS OPLEIDINGSSCHIP MET MAN EN MUIS VERGAAN

Er is eveneens, gedurende het stormweder van begin februari terug een zware tol aan de zee betaald. Een Deens opleidingsschip is op de Noordzee, 22 mijl ten noordwesten van het Nederlandse Den Helder er in een zware storm vergaan. Niettegenstaande de Nederlandse Koninklijke Marine onmiddellijk met helikopters naar de plaats van de ramp vloog, gingen de pogingen om de opvarenden te redden, als gevolg van het zeer zware weder, totaal verloren.

Vroeg in de namiddag van 1 februari liepen de eerste noodseinen binnen van het toen reeds slagzij makend schip. De bemanning moest kort hierop in de zich aan boord bevindende rubberboot overstappen en zag weldra hun vaartuig in de golven verdwijnen.

Twee helikopters van de Nederlandse Marine kwamen te laat aan om eventueel de bemanning uit de rubberboot op te pikken. Men wijt dit aan het veel te laat doorkomen van de noodseinen. Zelfs het marinefregat „Evertsen”, die nochtans in de nabijheid vertoefde, kwam te laat om mensen te redden. De rubberboot was intussen omgeslagen en men kon slechts één lichaam uit zee opnemen. In totaal zijn bij deze ramp 8 mensen omgekomen.

■ De Britse staatssecretaris voor de visserij, adjunct van minister Peter Walker van Landbouw en Voeding, heeft voor het Lagerhuis medegedeeld dat een wetsontwerp aan het parlement zal voorgelegd worden, waarbij het niet meer mogelijk zal zijn voor buitenlandse vissersvaartuigen zich onder Britse vlag te laten herregistreren en aldus op de Britse viskwota te leven. In bepaalde kringen vrees men nu echter, dat het aankondigen van deze wet, nog heel wat buitenlanders, waarbij de Spanjaarden bedoeld worden, zich snel zullen inzetten om nog vóór het verschijnen van bewuste wet, onder Britse vlag ingeschreven te worden. Er zijn nu reeds 62 Spaanse treilers onder Britse vlag hergeregistreerd.

ALLERLEI

■ Tot de nieuwe visserij-overeenkomst tussen de landen-lidstaten van de E.E.G., behoort ook een luik voor invoer van 25.000 ton Canadese kabeljauw en 18.000 ton kabeljauwfilet in de E.E.G. aan een goedkoop invoertarief. Hiervoor krijgt de E.E.G. dan een kwotum kabeljauw in de Canadese wateren van 9.500 ton. Het was Duitsland die deze overeenkomst wenste zoniet dreigde dit land op haar beurt met een veto. Het is inderdaad zo dat de Bondsrepubliek van deze 9.500 ton er 7.125 zelf mag vissen, Frankrijk 1.545 en Groot-Brittannië slechts 830 ton, hetzij juist genoeg voor een campagne voor één enkele diepvriestreiler. De meeste kabeljauwfilet wordt in Engeland ingevoerd en daar waren de Britse vissers niet erg mede opgezet.

■ De heer Jaak Vandemeulebroucke, Belgisch lid van het Europees Parlement, heeft aan de Raad te Brussel gevraagd of zij niet van mening is dat het verbod op de invoer van produkten van walvisachtigen tevens zou moeten gelden voor de bijprodukten, die nog niet onder dit verbod zouden vallen. Volgens het antwoord van de Raad slaat het verbod verreweg op de meeste „bijprodukten” en ook op de indirecte produkten zoals lederwaren, bontwerk en schoeisel. De lidstaten zelf kunnen echter beschermende bijmaatregelen treffen met betrekking tot van walvisachtigen afkomstige produkten, die niet onder de verbodsverordening vallen.

DENEMARKEN

■ Denemarken bezit een industriële seinevloot van tien eenheden die tot duizend brt per eenheid kan bereiken. Sommige onder hen zijn eveneens ingericht voor de trawlvissers. Het zijn dergelijke schepen, die in de late zestiger en begin zeventiger jaren voor een goed deel mede verantwoordelijk waren voor de totale overbevissing van de haringstocks voor vismeeldoel-einden.

■ In het jaar 1930 bij de bouw van de Deense haven Hirthals, telde de plaatselijke visserijvloot slechts elf vaartuigen voor een gezamenlijk 120 brutotonnage. Toen werd er 1500 ton vis aangevoerd. Thans telt Hirthals 200 vissersvaartuigen met een gemiddelde brutotonnage van elk 108 brt ! De aanvoer bedraagt anderzijds voor 1982 meer dan 400 duizend ton of ongeveer tienmaal deze, wat de tonnage betreft, van de ganse Belgische eigen aanvoer in onze afslagen.

CANADA

Canada heeft sinds de invoering van de 200-mijlszone, zijn eigen visaanvoer verdriedub-

beld, namelijk van 425 duizend ton in 1975 tot 1,3 miljoen te voorzien in 1983. Het is dus duidelijk dat Canada zoekt naar buitenlandse afzetmarkten, onder meer in West-Europa. Om 25 duizend ton kabeljauw en 18 duizend kabeljauwfilets, dit laatste overeenkomende met 45 duizend ton gehele kabeljauw, in de E.E.G. te kunnen invoeren aan een goedkoop invoertarief, werd dit land wel bereid gevonden om een kwotum kabeljauw van 9.500 ton aan de E.E.G. toe te kennen.

■ De schelvisstocks op de St Georges Bank voor de Canadese kust werden in de loop der laatste jaren gevoelig overbevist, zodat, volgens de biologen, geen herstel kan verwacht worden vóór 1985. Hiervoor moeten er dan zeer strenge maatregelen genomen worden en moet het huidig, in de lente van 1983 te verwachten gebroed bijzonder in bescherming genomen worden, hetgeen niet altijd mogelijk is. Deze jaarklasse komt op de weettelijke vangstmaat in het jaar 1985. Toen de wateren van de St Georges Bank nog niet door Canada beschermd werden, waren het vooral de Russen die de schelvis zonder enig voorbehoud wegvisten.

FINLAND

■ De voornaamste vissoort in de Finse totaalvangst is Baltische haring voor een totaal van 90 duizend ton. Deze haring wordt in de maanden mei en juni gevangen en dit in een te korte periode om het mogelijk te maken deze haring voor verbruikersdoeleinden te bestemmen. Zowat 409 duizend ton haring wordt dan ook in bakken bevroren om bestemd te worden voor dierenvoeding vazar de pelsenindustrie, vooral van de zilvros. In totaal betreft de Finse visserij iets boven de 100 duizend ton vis uit de Baltische Zee, waaronder dus de 90 duizend ton haring. Hierbij komt echter nog een 40 duizend ton uit de duizende natuurlijke meren en vijvers die dit land telt. Per hoofd wordt door elke Fin jaarlijks 27 kg vis gegeten, hetzij het hoogste gekend landelijk cijfer.

VERENIGDE STATEN

■ Om moderne visverwerkingsbedrijven aan te trekken en de vele aangevoerde verse vis een betere bestemming te geven, heeft de stad Gloucester, één van de topvisserijhavens langs de Oostkust van de Verenigde Staten, in de binnenhaven vier grote terreinen aangelegd met eigen dokfaciliteiten, uitrustingswerken en akomodaties. Aanbiedingen voor het bezetten van deze terreinen worden nu verwacht maar het zullen alleen deze firmas zijn die voldoende waarborgen en zekerheden bieden, die toegelaten zullen worden. Men doet hier bij ons zoveel niet en men is hier al tevreden met afslagen en inrichtingen van vijftig jaar terug.

FRANKRIJK

■ In Port-La-Nouvelle in Frankrijk aan de Middellandse Zeekust, hebben zich 6 van de 12 reders van vissersvaartuigen in dit kleine haventje verenigd om zich beter tegen de kopers te kunnen verdedigen. Ze hebben een koöperatieve gesticht en in diepvriesinstallaties en koelruimten geïnvesteerd, hetgeen er op wijst, dat betrokken reders hun eigen vis zullen opkopen en deze zullen opslaan, wanneer te lage prijzen aangeboden worden.

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

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

wend U tot :

S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende ☎ 059/32 29 51
32 09 31

*Gullevis*ers

Gebruikt voor de

DANISH PAIR VISSERIJ

onze speciaal

„DUIVELSTERK” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



60 F. per kg.

(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

