



1933 - 1983

# HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 15 JULI 1983 - NR. 27



# 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

KUSTVISSERS-REDERS OPGEPAST !

# WAT MET DE EUROKOTTERS ?

## Wordt het bedrog op grote schaal ?

Naar wij lezen in het Publicatieblad van de Europese Gemeenschappen, heeft de Raad van de EEG op 25 januari 1983 een verordening gepubliceerd (het nummer 171/83), houdende bepaalde **technische** maatregelen voor het behoud van de visbestanden.

Via omschrijving van gebiedsgrenzen binnen dewelke de uitgevaardigde verordeningen van kracht zijn, het bepalen van de toegestane maaswijdten, het omschrijven van de toegelaten hoeveelheid ondermaatse vis voor de verschillende vissoorten en een opsomming van de gebieden, die voor de vangst op enkele vissoorten gedurende bepaalde perioden gesloten zijn, wijdt deze verordening een hoofdstuk aan het onderwerp :

### BEPERKING VAN HET GEBRUIK VAN BEPAALDE SOORTEN VISTUIG OF VAARTUIGEN

Een grondige studie van dit hoofdstuk is van belang voor onze kustvissers en zeer in het bijzonder voor diegenen die, denkend aan nieuwbouw, spelen met de gedachte aan wat men nu zo vaak een „EUROKOTTER” pleegt te noemen.

Onder art. 14.3 lezen wij :

**Vaartuigen van meer dan 70 brt of 300 rempaardekracht mogen in het gebied binnen de 12 mijl van de kusten van Ierland en het Verenigd Koninkrijk, van de continentale kusten van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Nederland, Frankrijk en van de westkust van Denemarken tot de vuurtoren van Hirtshals, gemeten van de basislijnen vanwaar de territoriale wateren worden gemeten, NIET met boomkorren op schol of tong vissen.**

Deze schepen mogen ook niet vissen met speciaal voor het vangen van platvis ontworpen soorten trawlnetten op tong of schol in de kinderkamergebieden binnen 12 mijl van de continentale kusten van België, Nederland, de Bondsrepubliek Duitsland en van de westkust van Denemarken zoals hierboven omschreven.

Dit artikel 14.3 spreekt over schepen van **meer dan 70 brt**. Het doet enigszins eigenaardig aan, dat er in een verordening uitgegeven door de EEG in 1983, nog sprake is van de term „bruto register ton – (brt)”.

Sinds 18 juli 1982 is nl. het Internationaal Ver-

drag van 1969 van kracht geworden. Dit verdrag heeft betrekking op het meten van schepen en vervangt in ons land de wet van 20 juni 1883.

Bij de nieuwe meting wordt niet meer gesproken over bruto-register tonnen (brt), men spreekt kortweg over een bruto tonnenmaat van b.v. 70.

Als gevolg van het nieuwe meetstelsel komt men echter wel aan hogere meetwaarden dan bij het oude.

xxx

Onze nationale wet, houdend goedkeuring van het Internationaal Verdrag 1969 betreffende de meting van schepen, op 7 april 1975 in het Staatsblad gepubliceerd en op 18 juli 1982 in werking getreden, verklaart het Internationaal Verdrag 1969 van toepassing op :

- Nieuwe schepen. (Schepen gebouwd na 18 juli 1982).
- Bestaande schepen die veranderingen of wijzigingen ondergaan waarvan de Administratie van oordeel is, dat ze een aanzienlijke afwijking vormen op hun bestaande tonnenmaat. (Bijvoorbeeld : Een schip dat verlengd wordt).
- Bestaande schepen, indien de eigenaar zulks verlangt.
- Alle bestaande schepen, twaalf jaar na de datum van inwerkingtreding van het verdrag, met dien verstande, dat deze schepen met uitzondering van de in de alinea's b. en c. bedoelde, hun tonnenmaat behouden voor de toepassing van de daarmee verband houdende bepalingen van andere bestaande internationale verdragen.

Dit verdrag is niet van toepassing op :

- Oorlogsschepen.
- Schepen met een lengte van minder dan 24 meter. (lengte bepaald op een waterlijn op 85 % van de holte van het vaartuig, en dit vermenigvuldigd met 0,96).

**Het ligt in de bedoeling, niet alleen van de Belgische Administratie, doch ook van die van de andere landen, dit Verdrag ook van toepassing te verklaren op schepen van minder dan 24 meter, waaronder ook de „Eurokotter”, en dan een nationale in plaats van een internationale meetbrief af te leveren, echter steeds gebaseerd op het nieuwe meetstelsel, dit om te vermijden twee meetstelsels te moeten gebruiken.**

Een wet en een K.B. terzake zijn in ontwerp ten einde de uitvoeringsmodaliteiten te bepalen.

xxx

Waar men spreekt over „Eurokotters”, schepen met een lengte van ca. 24 meter, waar men met allerlei middelen, **die men strikt geheim houdt**, door ze te rangschikken onder het praedicaat „Geheim van de Scheepsbouwer”, daar heeft men het in werkelijkheid over schepen waarvan, volgens de nieuwe meetmethode de brutotonnenmaat **groter zal zijn dan 70**, welke kunstgrepen men ook moge hanteren.

Deze schepen krijgen, zowel in Nederland als ook te verwachten in België, een meetbrief met de nieuwe bruto-tonnenmaat, echter met de bemerking dat het vaartuig kleiner zou zijn dan 70 bruto-register ton, **indien het volgens de oude methode zou gemeten zijn.**

**Dat dit in werkelijkheid een naief kneepje is, hoeft nauwelijks enig betoog.**

**Nederlandse schepen met dergelijke meetbrief zouden in onze territoriale wateren mogen vissen, omgekeerd onze schepen ook in de Nederlandse. Maar Belgische schepen hebben niets te vissen in de Hollandse 12-mijlszone.**

Hoe zit het echter met het territorium van het Verenigd Koninkrijk, Ierland, Frankrijk en Denemarken ?

Zal men daar hetzelfde laten gebeuren ?

Welke zin heeft het internationaal goedkeuren van een nieuwe meetmethode, als die in de praktijk legaal kan omzeild worden ?

**En hoe lang zal men in Nederland (en in België) dit omzeilen van de nieuwe meetmethode toelaten ?**

De bal ligt naar onze mening bij het Ministerie van Landbouw, daar zij het zijn, die de visserij onder beheer hebben. Zij zouden dringend antwoord moeten kunnen geven op de vraag die opkomt : Het nieuwe meetstelsel strikt toepassen voor wat het vissen in de 12-mijlszone betreft, of ook schepen toelaten die in werkelijkheid heel wat groter dan de gestelde normen kunnen zijn.

Nochtans is het K.B. van 10 juni 1982 tot wijziging van het K.B. van 23 april 1979, houdende maatregelen om de visstand en de schaaldieren- een weekdierenstand in de Belgische visserijzone te beschermen, zeer duidelijk :

Onder art. 1.1 lezen wij :

Art. 3 (van het K.B. van 23 april 1979) wordt vervangen door de volgende bepaling :

**„In de kustwateren mag geen enkel vaartuig van meer dan 70 bruto ton (Nieuwe meet-**

(Vervolg op blz. 2)

(Vervolg van blz. 1)

term ?) of van meer dan 300 pk trawlen op tong of schol met de boomkor".

De verordening nr. 171/83 van de Raad van de Europese Gemeenschappen spreekt over 70 brt (oude term).

### WERD HIER EEN VERGISSING BEGAAN ?

Het is aan het Ministerie van Landbouw om hierin, niet enkel op nationaal, doch veel meer op Europees vlak, zo spoedig mogelijk duidelijkheid te verschaffen, na raadpleging van onze technische diensten van het Zeewezen en in het bijzonder de zeevaartinspectie.

Gezien de grote kapitalen die door de reders geïnvesteerd worden, zou het een vergissing zijn, nog lang te wachten met het geven van de juiste informatie, daar verschillende reders of schippers er op wachten om te bouwen. En wie zal hen waarborgende gegevens laten kennen ? Onze administratie moet hierin duidelijke richtlijnen geven !

Een vaartuig, gebouwd om overal in de Europese Gemeenschap binnen de afgebakende zones te kunnen vissen, zou te veel van zijn waarde verliezen, indien later mocht blijken dat voor hem de „limieten" zouden gesloten zijn.

Of zal men eerst opnieuw laten begaan om er op te wijzen wanneer het te laat is en jonge reders die bouwen voor een catastrofe te plaatsen ?

Wij hebben gemeend de ministers van Landbouw en van Verkeer alsook hun bevoegde diensten hierop hun aandacht te moeten vestigen, vóór het te laat is.

P. Vandenberghe.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# A. LOWYCK & ZOON

VICTORIALAAN 30 — OOSTENDE

☎ (059) 32 08 21



HERSTELLINGEN — INRICHTEN



Agent en depothouder voor de visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)

### VISSERSVAARTUIG KOPEN OF VERKOPEN ?

Voor inlichtingen en formaliteiten :  
Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

ZEEBRUGGE

☎ (050) 54 41 17 — 54 41 92

— volledig en deskundig advies en bijstand —

REDERS en  
VISSERS.

voor uw

SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

## HAND IN HAND

VISMIJN 71, OOSTENDE — ☎ 32.11.01

### 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)

# EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste  
het best bewerkbaar

# DE OPLEIDING VAN ONZE VISSERSJEUGD

## Wantoestanden en hun gevolgen Moet de verkoop in vreemde havens vermeden worden? Strenger en vlugger optreden Onderzoeksraad dringend gewenst

Wie in visserijmiddens de toestand en de bekwaamheid van jonge schippers en bemanning volgt en moet vaststellen, dat wij meer en meer gebrek hebben aan goede schippers, motoristen en technisch goed onderlegde matrozen, zoekt niet tevergeefs naar de redenen er van.

Veel reders zitten met de handen in het haar en zij die voorlopig minst te klagen hebben, zijn dezen, die eigen zoons of familie als schipper of motorist aan boord hebben. Dat daarenboven onze onderwijsmethodes en de opvoeding volledig dienen aangepast, is een feit.

Hoe, met welke maatregelen en dus op welke wijze, is een zaak waaromtrent in die middens zelf eindeloos geredetwist wordt en waarvoor zelfs sommig onderwijzend personeel vakkundig tekort schiet, en de leiders van sommige scholen vergeten, dat de tijd van vrije en officiële scholen met al de bekrompen ideeën van godsdienst en moraal, voorbij zijn en moeten plaats maken voor gezond en bekwame vakschoolopleiding in een milieu welke niet meer telt dan 100 à 150 leerlingen voor alle schooljaren samen. Onze visserij scholen dienen niet meer aanzien als gewone onderwijsinstellingen maar dienen volledig omgevormd tot vakscholen en zijn er niet om een 50-tal leraars er op na te houden voor maximum 100 à 150 leerlingen.

Nog veel te dikwijls wordt getracht op de examens er de ene of andere door te trekken, waar het niet zou mogen, voor redenen elkeen gekend.

Omgekeerd zij sommigen misschien vakkundig praktisch sterk, maar theoretisch niet en gaan ze er bij een examen niet of zeer moeilijk door.

Men wil dat Visserijonderwijs nu wel omvormen en de leerlingen verplichten tot 18 jaar school te gaan om nog meer nutteloze leerkrachten aan te werven en dus geld te verspillen en zij die het vak aanleren nog minder zee mindend te maken.

Het wordt hoog tijd dat men zich hierin ook bezint en integendeel de nieuwe vakschool, die met deze aan wal met andere nijverheden niet te vergelijken mogen zijn, zo op te vatten, dat de leerlingen vanaf hun 12de jaar al praktisch op zee gaan met een leerschip zoals de O.29, om naarmate ze ouder worden aan 16 jaar volledig up to date voor het vak rijpgemaakt zijn.

Kwamen de beste vissers, zelfs zonder diploma's, destijds niet uit onze kustvissersmiddens, waar ze vanaf 11 jaar tijdens de Paas- en grote vakantie met vader, nonkel of broer mee op zee mochten gaan en aldus „zee minded” en vissers werden, gewapend tegen al wat hen in het bedrijf hard leerde worden? Waren dit niet onze besten? Hebben ze nu tussen 12 en 18 jaar geen tijd genoeg om zich te bezinnen, de geneugten van het **moderne** (?) leven aan wal te leren kennen, om die lust naar de zee, **dat** vak, af te leren en het zich wat gemakkelijker te maken?

De miljoenen nu elk jaar voor vijf scholen in plaats van **ene** te Heist en **ene** te Oostende bespaard en dezelfde besparing voor tal van nutteloze aanvullende professoren, zouden beter besteed aan een tweede boot zoals de O.29, maar te Zeebrugge om ze vanaf hun 12e jaar „see minded” te leren worden.

Want nog anderen komen uit of leven nu in een milieu, welke tot nadenken stemt en zich soms doet afvragen of dat de mensen zijn, die straks kapitalen van 30 tot zelfs 70 miljoen op zee zullen moeten beheren.

De triestige gevallen met de O.229 meer dan een jaar geleden voorgekomen, waaromtrent nog nooit een vonnis is geveld en nu met de Z.34 waar onvergeeflijke daden en beroepsfouten werden gesteld, welke voor reders ruinerend kunnen zijn, doen niet alleen ernstig nadenken, maar vereisen van de maritieme overheid en van de school, strenger en daadwerkelijker overwegingen en maatregelen die het vak en het beleid van miljarden kapitalen er in geïnvesteerd, waarborgen.

Over de rol dienaangaande van de Onderzoeksraad voor Zeevaart, die minder en minder aan haar doel beantwoordt, hopen wij in een van onze volgende nummers een afzonderlijk artikel te wijden, want dit organisme, zoals het nu fungeert, mag eenvoudig opgedoekt en kost alleen enorm veel zitpenningen om zich veel te veel bezig te houden met routine vraagstukken, het in en uitvaren van de havens en allerlei prullen, waarvoor anders tegen overtreders kan opgetreden worden.

Want het gaat niet op schippers als deze van de Z.34, de O.229 (een jaar geleden) en nog andere als zodanig niet onmiddellijk als schipper en verantwoordelijke van de wacht te schorsen om meer dan één jaar later een belachelijk vonnis te zien vellen in plaats van ze bij voorrang te behandelen, in afwachting dat de school en maritieme overheid eens gemeenschappelijk overlegt, op welke wijze dient verholpen aan een toestand, welke van dag tot dag erger en wansmakelijker wordt.

Meer en meer is het ook een feit dat de verkoop in de zwarte markt, al was het maar 10 à 20% van de vangst tot toestanden heeft geleid, die niet zozeer fiscaal dienen bekeken en aanleiding hebben gegeven tot wansmakelijke vaststellingen, gevolg van een dwaas quota en een fiscaal stelsel, waaraan zeeleiden ten onrechte onderworpen zijn, welke ook sociaal en huishoudelijk anders zouden dienen beoordeeld.

Dat voor de zeelieden, vissers en reders het fiscaal stelsel dient veranderd, staat onomstotelijk vast. Maar wie doet et iets voor?

Waar is de Overheid of de volksvertegenwoordiging zonder aan politiek te doen, die er aan denkt, dat die mensen op 365 dagen in een jaar er zeker 220 à 250 op zee zijn, tijdens dewelke veelal 20 op 24 uur wordt gewerkt. Waar denkt men er aan, dat ze er een dubbel huishouden op nahouden en hoe er aan verhelpen?

Dat het quotastelsel zowel in België als in Holland en misschien in andere E.E.G. landen, ook tot een wanbeleid en wangedrag heeft geleid, daar kan niemand die in het milieu leeft, aan twijfelen? Maar beseft de verantwoordelijke overheid en ook in E.E.G. verband, tot welke toestanden dit alles geleid heeft?

Zeelieden en in het bijzonder vissers dienen gans anders beoordeeld dan landelijke arbeiders en techniekers.

## DE VERKOOP IN ENGELAND

Het volstaat ook deze te kennen en te volgen. Hier heeft dit tot triestige vaststellingen geleid, welke in verschillende gevallen niet alleen het failliet voor gevolg heeft gehad van reders, maar tot bedrog van reder of medereder op familiaal vlak tot erge niet goed te keuren toestanden. Namen en daden hoeven hier niet gemeld. Elk een kent ze.

Destijds verkochten de reders in Engeland hun vangst om zeedagen en dure mazout te besparen. Ze deden zelfs hun vangsten met containers naar huis brengen met het idee daar voordeel uit te halen. Dat was aanvankelijk financieel niet slecht bekeken. Maar in de laatste jaren heeft die verkoop in Engeland tot allerlei toestanden geleid, welke noodzaken daaraan voor zover mogelijk, de nodige aandacht te wijden.

Moesten wij hier sommige situaties openbaar maken, waarvan het ons met dag en datum bekend is, hoe en waar de verkoop door Belgische vissersvaartuigen in havens plaats had, wat er op dat ogenblik allemaal gebeurt, dan zou men ons niet geloven.

Als wij daarna de afrekening zien toekomen, stellen wij vast, dat bij kleine aanvoeren de algemene onkosten tot 25% oplopen, en bij grote 18 tot 22% waar dit in België hoogstens 10 à 11% beduidt, zonder te spreken van, de zwarte markt, die er niet op vermeld is, het in- en uitvaren van bepaalde havens voor zogezegde defecten, slecht weer, regeling van netten, enz.

De brandstof kost nochtans in eigen land met de ristournes uitgerekend, veel goedkoper. De voorraad bij Stores en in ettelijke aangelegenheden, zijn hier niet duurder. En dan spreken wij niet van de fuifpartijtjes, waardoor de visserij welke normaal 24 uur vroeger kon aangevangen worden, weleens vergeten wordt, maar op allerlei wijzen op de rekening voorkomen in de vorm van voorschotten, enz.

## ALKOHOL VERBOD DRINGEND NOODZAKELIJK

Voegen wij daarbij de noodzakelijkheid een radikaal verbod om alcoholische dranken aan boord te nemen op een of twee flessen na, onder de controle van de schipper in zijn kombuis en de douane, die alle Stores onmeedogend zou moeten controleren, die er zich aan vergrijpen, wie het ook zijn moge.

Weet men wat 75% van die mensen met zwart gewonnen geld doen? Beseft men anderzijds dat velen niet meer naar zee willen zonder vooraf verzekerd te worden van een gedeelte van hun loon op de bruto opbrengst in 't zwart te ontvangen? En in welke gezegende toestand gaan er velen naar zee, na eerst goed beschenken te zijn?

Is het niet nodig dat de R.V.A. nog veel strenger optreedt tegen vissers die gaan doppen en onder allerlei voorwendsels thuis blijven? Is het niet betreurenswaardig van reders te moeten horen dat ze voor de aanmonsting van een matroos naar de R.V.A. gaan en de aangeduide visser dopper er zich vanaf weet te maken met

(Vervolg op blz. 4)

(Vervolg van blz. 3)

de vermelding, dat hij eerst zijn verlof zal nemen en het schip mag blijven liggen wachten tot de reder een ander matroos heeft gevonden?

Is het niet triestig te moeten vaststellen dat schepen voor allerlei redenen van gebrek aan volk één of meerdere dagen moeten blijven liggen, op een ogenblik dat er aan de Oostkust, te Oostende en Nieuwpoort meer dan honderd vissers naar de dop gaan?

Ook hier is gebrek aan samenwerking en voorlichting tengevolge van het triestig en **lankmoedig** beleid van een Rederscentrale, dat zich om dit alles weinig bekommert en nochtans als vakbond van reders, zich zeer nuttig zou kunnen aanstellen.

## BESLUIT

Na deze enkele overwegingen, menen wij dat men niet alleen over quota's, slopen, FEOGA, Eurotrawlers aangelegenheden moet beslissen, maar gezien de ontzaglijke kapitalen welke meer en meer geïnvesteerd worden, het hoogst dringend wordt maatregelen te treffen, die het bedrijf financieel en moreel gezond houden.

Wij hebben het over het strenger en beter vakkundig onderwijs, over de fiskale hervormingen voor vissers en reders, over de noodzakelijke en strenger controle op alcohol aan boord, over de verkoop in vreemde havens en hoe er tegen op te treden om zowel de visserij, de reder als de sociale familiale toestanden niet meer en meer naar de vaantjes te helpen.

Tenslotte dient de huidige Onderzoeksraad een

andere weg op te gaan. Zoals deze in de laatste vijf jaar fungeert, mag ze afgeschaft, kost ze veel geld en stelt ze zich ondoelmatig aan op gebied van gezag en straf.

Wij hebben gemeend dat het noodzakelijk is de toestand waarheen wij op visserijvlak evolueren ook hier ter aandacht van onze verantwoordelijke overheid en politiekers te moeten vestigen, willen wij niet verder snel tot een anarchie evolueren welke niet meer te controleren zal zijn, dank zij syndikale acties, die daarenboven alles naar de vaantjes zouden helpen.

P. Vandenbergh

## OOSTENDE - DOVER SCHEPEN

Voor de week van 17 juli tot 23 juli 1983

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Western Docks :

Dagelijks te 10.05 en te 13.50  
Dagelijks te 07.35 behalve op 17 en 18 juli 83  
Dagelijks te 06.35 behalve op 23 juli 83  
Op 23 juli 83 bijk. afv. te 10.45 u.

### Afvaarten uit Oostende naar Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 00.01 behalve op 17 juli 83  
Dagelijks te 06.00, 08.00 en te 18.00  
Dagelijks te 12.00, 15.00 en 20.00 behalve op 23 juli 83  
Op 23 juli 83 bijk. afv. te 21.00

### Afvaarten uit Oostende naar Folkestone :

Dagelijks te 01.30

### Afvaarten uit Dover Western Docks :

Dagelijks te 11.40, en 15.30  
Dagelijks te 18.30 behalve op 23 juli 83

### Afvaarten uit Dover Eastern Docks :

Dagelijks te 01.00, 10.00, 13.00, 16.00, 19.00  
en te 22.00  
Dagelijks te 04.00, behalve op 17 juli 83  
Dagelijks te 07.00 behalve op 17 en 18 juni 83

### Afvaarten uit Folkestone :

Dagelijks te 23.55

## JETFOIL

### Afvaarten uit Oostende

naar Dover Western Docks :  
Dagelijks te 08.40, 12.00, 13.55, 16.35 en te 19.40

### Afvaarten uit Dover Western Docks naar Oostende :

Dagelijks te 10.35, 13.20, 15.40, 17.50 en te 20.55

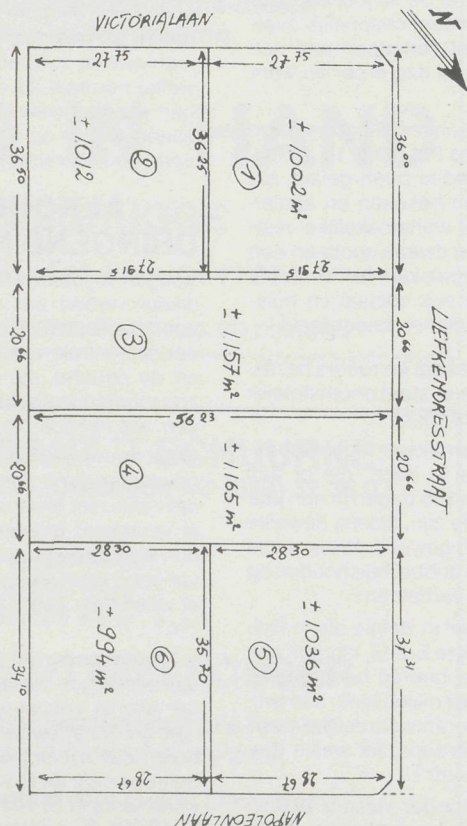
# INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m<sup>2</sup> naar gelang noodzaak. Mogelijkheid van samenvoeging.

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

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

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



UW STEUN IN  
DROEVIGE DAGEN.

Begravenissen - Crematies  
en voorafregelingen

## LUC SERVATY

de begrafenisondernemer waar  
de mens centraal staat;  
waar op de eerste plaats  
«DIENST» verleend wordt.

Torhoutsesteenweg 204, 8400 Oostende  
☎ (059) 50 25 43

Lefvingestraat 130, 8400 Oostende  
☎ (059) 50 25 40

## Nieuwe treiler voor Zeebrugse vloot

### Z.48 „WODAN” TE WATER GELATEN

Eind vorige week werd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp de stalen bokkentreiler Z.48 „Wodan” te water gelaten. Dit vaartuig is in aanbouw voor rekening van de rederij Dolfin; waarvan de romp in opdracht van de werf SCAP te Oostkamp werd gebouwd. Maandag, in de namiddag kwam het vaartuig, alleen de casco dus, per sleep naar Oostende via Zeebrugge. In Oostende zal het door de firma SCAP verder afgebouwd worden. De „Wodan” is, zoals gezegd een stalen bokkentreiler die bestemd is voor de tongenvisserij in de Noordzee, de Ierse Zee en het Kanaal van Bristol.

De hoofdafmetingen zijn de volgende:

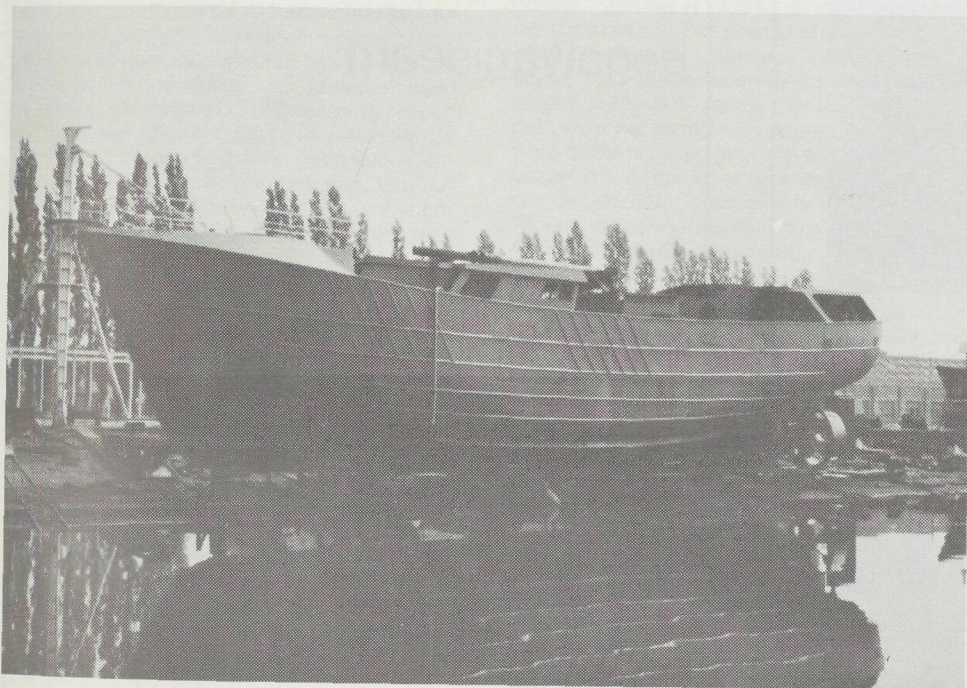
- lengte over alles: 32,50 m
- lengte tussen loodlijnen: 29,00 m
- breedte op spant: 8 m
- holte in de zijde: 4,10 m

De visruimen hebben een inhoud van 165 m<sup>3</sup> terwijl er 90 m<sup>3</sup> brandstof, 25 m<sup>3</sup> zoet water en 7 m<sup>3</sup> drinkwater kan gebunkerd worden. De voortstuwung geschiedt bij middel van een ABC-motor type 8 MDXC met een vermogen van 1.000 PK bij 750 t.p.m., gekoppeld aan een

Massonkeerkoppeling type R SL 1850 met een reductie 4 op 1. Deze hoofdmotor drijft een vierbladschroef aan met een doormeter van 2,20 m en geleverd door de firma Van Voorden BV uit Zaltbommel; die schroef is geplaatst in een Hodi-straalbuis. De koeling wordt geleverd door SCAP, die er volledig voor ingericht is.

Het vaartuig is als volgt ingedeeld: een voorpiek met aanvaringsschot, nettenmagazijn, visruim, dwarsbrandstofbunker, machienekamer voor de hoofdmotor en allerhande hulpwerktuigen, logies, bemanningsverblijf met slaapgelegenheden voor zes personen, achterpiek met afdeling voor de stuurmachiene, verder de bovenbouw met kombuis, toilet en douche terwijl op de scheepsbrug alle vereiste navigatieapparatuur en controleapparaten voor machiene- en elektrische inrichting aanwezig zijn. Onder de scheepsbrug is een afzonderlijke ruimte voorzien voor de vislier die zal geleverd worden door de firma Brusselle die eveneens de hydraulische stuurmachiene zal leveren.

Naar aanleiding van het in bedrijf stellen in december komen we hierop terug.



De Z.48 „Wodan”, even vóór de stapelloop op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp.

### „HET VISSERIJBLAD” IN VAKANTIE

„Het Visserijblad” zal naar aanleiding van de vakantie op 22 en 29 juli niet verschijnen.

Alle marktberichten van die weken zullen in het nummer van 5 augustus opgenomen worden.

### OLIEBESTRIJDINGSSCHEPEN OP ZEE

Het Duitse schip Thor gebouwd ter bestrijding van de olievervuiling, voldoet volgens de Duitse regering zo goed dat het in de bedoeling ligt dit schip over te nemen in het kader van het gemeenschappelijk aanschafprogramma van de Bondsregering en van de aan de kust gelegen deelstaten, en dit in het plan van de bestrijding van de waterverontreiniging door olie.

Ook de EEG-Commissie volgt met belangstelling de prestaties van de schepen, die in sommige lidstaten, door het privaatschap of met de steun van de lidstaten zelf, gebouwd of ontworpen worden met het oog op de terugwinning van koolwaterstoffen in zee. Nochtans behoort de keuze van de middelen voor de bestrijding van de verontreiniging door oliën tot de bevoegdheid van de lidstaten. De EEG heeft daarbij als rol de inspanningen van de landen-lidstaten aan te moedigen en te ondersteunen door het verrichten van studies of door het medefinancieren van proefmaatregelen.

Hierbij houdt de tussenkomst van de EEG echter op. De EEG zelf gaat dus bv. geen oliebestrijdingsschepen bouwen of in de hand nemen, zoals zij dit bv. wel doet met bepaalde inspectieschepen voor de controle op de visvangst beperkende maatregelen.

### REDERS EN VISHANDELAARS OPGEPAST!

### REIZEN MET TOWNSEND THORESEN

Zoals in de pers gemeld hebben een duizendtal Britse zeelieden in dienst bij de rederij Townsend Thoresen het werk sedert een week stilgelegd en moeten nu alle passagiers die van uit Zeebrugge het Noorden van Engeland, Schotland en Ierland willen bereiken, langs Felixstone, aanmanen het zekere voor het onzekere te nemen langs de Oostende-Doverlijn of Zeebrugge-Dover, zo ook hier Townsend met geen staking zal af te rekenen krijgen.



## LIPS n.v. *scheepsschroeven*

KERKSTRAAT 46 – 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES  
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

Agent :  
**JAMES A. LAMBERT**  
Werfkaai 43,  
8380 Zeebrugge  
☎ (050) 54.64.26  
Privé : (02) 731.74.66

# 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

# Gullevisiers

Gebruikt voor de

**DANISH PAIR VISSERIJ**

onze speciaal

„**DUIVELSTERK**” KABEL

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



(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

## SCHADEGEVALLEN IN DE ZEEVISSERIJ

■ De N.349 die in de havengeul van Nieuwpoort ter hoogte van het Kattesas gemeerd lag, werd er door het Duits zeilschip „Medamana” bij een aanlegmanoeuvr, aangevaren. Beide vaartuigen liepen rompschade op.

■ Op visgrond 330 kreeg de Z.14 „De Bounty” van de Rederij De Bounty een vreemd voorwerp in de schroef. Men kreeg de schroef vrij, maar bij het hervatten van de visserij kon men het volle toerental op de motor niet meer bereiken. Na kontakt met de motorenfabriek, mocht het vissen verdergezet worden.

■ Door de O.100 werd op de bokkennisvisserij vastgesteld, dat de vislier onregelmatig werkte. Bij het uitschakelen bleven de trommels meedraaien. De visserij werd stop gezet en de beschadigde lier door een hersteller onderzocht.

■ De Z.189 werd schade berokkend door de Z.484 als gevolg van een manoeuvr in de haven van Zeebrugge. Het heklicht van de Z.189 werd afgerukt.

■ Op de visserij liep de Z.284 verscheidene schaden op. Eerst werd olie lekkage vastgesteld in de motorkamer. Na dichting van het lek, werd verder gevestig. 48 u. later bij het winden barstte een hydropijp waarbij 200 liter olie verloren ging. De pijp werd gedemonteerd en terug gelast. 36 u. later, bij het bovenhalen van de netten, werd vastgesteld dat de bakboordkorrestok gebroken was. Later werd bij het terug bovenhalen van de netten weerom een hydropijp gebroken waardoor terug 200 liter olie verloren ging. Vier dagen later is de brandstofleiding van de toevoer afgeknakt. Na herstelling kon de visserij toch voortgezet worden.

■ Op de spanvisserij van de O.309 met de N.719 kwam, bij het uitlopen van de korretouw van de O.309 deze klem op de winch, waardoor dit vaartuig met de stuurboordboeg terecht kwam tegen de bakboordzijde van de N.719, waardoor een plaat van de boeg ingedrukt werd. Op dezelfde reis liep motorist Caulliet Emiel, door het gasfornuis in het kombuis, brandwonden op aan de rechterpols, terwijl matroos Dos Santos Costa het rechterbeen bezeerde bij het uitzetten van de bollen van het net, en stuurman Dewulf zich met het mes aan de wijsvinger van de linkerhand kwetste.

■ Bij het vissen in span kreeg de N.719 een defect aan de motor en diende door de O.309 van dezelfde rederij opgesleept te worden naar Oostende.

■ Binst de spanvisserij van de O.369 met de O.141 werd Esbjerg in Denemarken aangedaan om de motorist van de O.141 af te zetten, die naar België ging terugreizen wegens het overlijden van zijn moeder. Na het beëindigen van de reis, werd in de thuishaven Oostende door de O.369, de sluisdeur aangevaren omdat de keerkoppeling weigerde. De schroef werd door de motorist bij middel van handbediening uitgeschakeld. Vaartuig en ebbedeur liepen geen schade op.

■ Door de Z.400 werd op de visserij bij het ophalen van de netten, vastgeslagen aan een onderwater zittend voorwerp. Dit ging gepaard met een krakend geluid in de winch. Bij nazicht in de thuishaven werd vastgesteld dat de winch volledig stuk was.

■ Op de visserij sloegen bij het winden beide visboelen van de Z.507 vast aan een onderwater zittend voorwerp. De motor van de netwinch sloeg onmiddellijk af. Nadat de visboelen terug vrij gekomen waren, konden de netten binnen-

gehaald worden. Een dag later werd tijdens het winden een hevig geklop gehoord in de tandwielen van de kastwinch.

■ Op de visserij kwam het net van de N.706 vast, vermoedelijk aan een wrak, waardoor het korretouw over het roer kwam te liggen en slechts terug vrij kwam na ongeveer 20 vadem gewonden te hebben. Het roer bleef echter normaal werken, zodat de visserij verder kon gezet worden.

■ De N.719 in span vissende met de O.309 stelde een abnormaal verlies aan zoetwater in de motor vast, water dienende als afkoeling. Na een half uur lopen, moest de motor stilgelegd worden daar er te veel koelwater moest bijgestoken worden. Door het mede in span vissende vaartuig O.309 werd de N.719 naar de haven van Oostende opgesleept.

## ZEILSCHIP „MERCATOR” VIERT 50-JARIG BESTAAN

Het zeilschip „Mercator”, het vroegere opleidingschip, viert dit jaar zijn vijftigjarig bestaan. Het zeilschip werd in 1931 in Schotland gebouwd. Toen het in 1960 uit de vaart werd genomen had het 337.742 zeemijlen gevaren. Sedert 1960 fungeert de „Mercator” als drijvend museum. Tien jaar geleden kwam de ranke driemaster in het gelijknamig dok te Oostende liggen, waar het jaarlijks door duizenden toeristen werd bezocht. Vorig jaar nog waren er 115.000 bezoekers. Alles ziet er evenwel naar uit dat dit jaar de „Mercator” nog meer bezoek zal krijgen. Tijdens de eerste zes maanden werden reeds 44.000 kijklustigen genoteerd.

In alle ruimten van het schip kan de bezoeker kennis maken met het verleden en nagaan hoe het leven indertijd aan boord was. Het vijftigjarig bestaan van de „Mercator” werd te Oostende gevierd tijdens een receptie aan boord.

## HAVEN- EN VISMIJNPERSONEEL OP RUST



Gustaaf Deckmijn (sluismeester) en Frederic Vanderwal (tegenschrijver ter stedelijke vismijn) werden op het stadhuis ontvangen bij het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd. Beiden hebben respectievelijk 37 en 33 jaren dienst achter de rug. Men ziet Gustaaf Deckmijn tweede van rechts en Frederic Vanderwal derde van rechts.

TE KOOP AANGEBODEN:

## STALEN VISSERSVAARTUIGJE voor sportvisserij

Lengte: 13,50 m – Dieselmotor 85 pk  
Radar

Zich wenden:

J.PRAET

Werkhuizen s.v. SCAP

Vismijnlaan, 8400 Oostende

Tel. 32 39 79 - 32 08 20

## „VAN MANNEN EN DE ZEE” door Marcel Poppe

(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 175 fr., BTW en verzendingskosten inbegrepen, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.

## „HET VISSERIJBLAD”

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

# EXAMENUITSLAGEN KW IBIS

## 1e jaar

SCHEPENS Michel, VANDERVORST Johan, DEPAEPE Johan, VANDENDRIESSCHE Geert, VINTER Kevin, BAERT Bertrand, LEHOUCQ Gino, VERPLANCKE Pascal, DECOUNINCK Pascal.

## 2e jaar

VANDAELE Franky, VLIETINCK Frans, HANTSON Jean-Fr., DERYCKE Alain, CALCOEN Jean-Pierre, VILEYN Stefaan, VANDENBERGHE André.

## 3e jaar

WISSE Philip, MARCHAND Redgy, VAN DER VEEN Rudy, DEPRES Marcel, COULIER Erwin, COULIER Boudewijn, PRAET Mario. Geslaagd in de examenzitting van februari 1983: VERBEKE Jan.

Bovenvermelde leerlingen behaalden ook allen het beperkt getuigschrift van radiotelefonist.

## EREPRIJZEN TIJDENS HET SCHOOLJAAR 1982-83

### Godsdienst (E.H. F. Maréchal)

1e j. Z.V.A. DEPAEPE Johan

2e j. Z.V.A. VAN DAELE Franky

### Engels (Fonds Commander Gade)

3e j. Z.V.A. COULIER Boudewijn

### Moedertaal (Volksvertegenwoordiger en Eerste Schepen van Oostende R. Bonnel)

2e j. Z.V.A. HANTSON Jean-François

3e j. Z.V.A. MARCHAND Redgy

### Nautische instrumenten (Commandant Commando Marineoperaties en training van de Zee-macht)

3e j. Z.V.A. WISSE Philip

### Beroepspraktijk (Vereniging gediplomeerden Zeevaartschool Oostende - VGZO)

1e j. Z.V.A. VANDENDRIESSCHE Geert

2e j. Z.V.A. VANDENBERGHE André

### Beroepspraktijk (Dhr. en Mevr. F. Sleuyter-Smessaert)

3e j. Z.V.A. DEPRES Marcel

### Wiskunde (Mr. J. Halewyck)

2e j. Z.V.A. VLIETINCK Frans

### Zeevaartrekenen (Advokaat P. Daems)

1e j. Z.V.A. LEHOUCQ Gino

2e j. Z.V.A. VLIETINCK Frans

### Zeemanschap (Rederij pvba De Bounty)

1e j. Z.V.A. VANDERVORST Johan

2e j. Z.V.A. HANTSON Jean-François

### Leerling die zich het best wist op te werken (Mr. Jackie Gevaert)

3e j. V.Z.A. DEPRES Marcel

### Wiskunde (Mr. Daniël Brackx)

2e j. Z.V.A. HANTSON Jean-François

### Afgestudeerden die het eindexamen van aspirant-schipper ter visserij behaalden (Gemeentebestuur Bredene)

COULIER Boudewijn, COULIER Erwin, DEPRES Marcel, MARCHAND Redgy, PRAET Mario, VAN DER VEEN Rudy, WISSE Philip

### Beste zwemprestatie (Mr. F. Puystiens, Ere-Voorzitter Oud-leerlingenbond Koninklijk Werk Ibis)

VANDENDRIESSCHE Geert

### Buitengewone reeks ere-prijzen geschonken door „FONDS COMMANDANT HENRI COU-TEAUX-ZEEJEUGD OOSTENDE”

Eerst geklasseerde aspirant-schipper ter visserij (Z.V.A. 3): WISSE Philip

Tweede geklasseerde aspirant-schipper ter visserij (Z.V.A. 3): MARCHAND Redgy

Derde geklasseerde aspirant-schipper ter visserij (Z.V.A. 3): VAN DER VEEN Rudy

Eerst geklasseerde scheepsjongen (Z.V.A. 2): HANTSON Jean-François

Tweede geklasseerde scheepsjongen (Z.V.A. 2): VANDAELE Franky

Eerst geklasseerde eerstejaarsleerling (Z.V.A. 1): SCHEPENS Michel

Aspirant-schipper met hoogste kwotering voor „Opvoeding in internaat” (Z.V.A. 3): COULIER Erwin

Scheepsjongen met hoogste kwotering voor „Opvoeding in internaat” (Z.V.A. 2): CALCOEN Jean-Pierre

Geslaagd in eindejaarsexamens met Grote Onderscheiding

3e jaar Z.V.A.: WISSE Philip, MARCHAND Redgy, VAN DER VEEN Rudy

2e jaar Z.V.A.: HANTSON Jean-François, VANDAELE Franky

1e jaar Z.V.A.: SCHEPENS Michel, VANDERVORST Johan

## EXAMENUITSLAGEN VRIJE VISSERISCHOLE NIEUWPOORT

### 1e jaar

KIEKENS Redgy (Westende), VANSTEENKISTE Marc (Slijpe)

### 2e jaar

DESAEVER Jan (Nieuwpoort), GERMONPRE Mario (Nieuwpoort), NEUDT Peter (Nieuwpoort), GERYL Rudy (Nieuwpoort)

### 3e jaar

LOCQUENEUX Franky (Westende)

### Scheepsleerjongen Ter Visserij

DESAEVER Jan (Nieuwpoort), GERMONPRE Mario (Nieuwpoort), GERYL Rudy (Nieuwpoort), NEUDT Peter (Nieuwpoort)

### Akte van bekendheid Zeevaartreglementen

HAMERS Franky (Nieuwpoort), LENSEN Kristof (Koksijde), VIEREN Gilbert (Nieuwpoort), ZOETE Eddy (Nieuwpoort)

### LEERKRACHTEN AAN DE VRIJE VISSERISCHOLE

Z. E. H. G. BULCKE, Principaal  
de hr. A. VAN HOOREWEGHE, Directeur  
de hr. M. BABYLON, Godsdienstleer  
de hr. G. GHYS, technische en praktische vakken  
de hr. G. KIMPE, algemene en technische vakken  
de hr. G. VANDENABEELE, lichamelijke opvoeding  
de hr. L. VANHOVE, algemene vakken

## BIJZONDERE EXAMENUITSLAGEN

### AFDELING DEK

#### Schipper Ter Zeevisserij 2e Klasse

GONZALES Jean-Pierre (Nieuwpoort)

#### Schipper Ter Kustvisserij

VANSTEEGER Luc (Nieuwpoort)

#### Aspirant-Schipper ter Visserij

LOCQUENEUX Franky (Westende)

## DE VERSPREIDING VAN «HET VISSERIJBLAD»

Om te voldoen aan de vraag van veel vissersfamilies en al wie belang stelt in de visserij en vishandel, is HET VISSERIJBLAD elke vrijdag te verkrijgen, tegen de prijs van 50 fr., bij de dagbladverkopers en in de hiernavolgende boekhandels.

Wie zich wil abonneren, kan dit steeds ten kantore of ter post.

### AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur  
Dedecker O.

Dirix  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel

Lievens M. Fr.

Saelens

Thoon G.

Van Belle J.

Algemene Lektuur

Berten M.

Bolle G.

Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende

Torhoutsesteenweg 442, Oostende

Spaarzaamheidstraat 1, Oostende

Kapellestraat 65, Oostende

Ad. Buylstraat 33, Oostende

Alf. Pieterslaan 9, Oostende

Th. Van Loostraat 26, Oostende

Koninginnelaan 39, Oostende

Langestraat 95, Oostende

Voorhavenlaan 179, Oostende

Stuiverstraat 422, Oostende

Duinenstraat 302, Bredene

Buurtspoorwegstraat 48, Bredene

P. Elisabethlaan 72, Bredene

Vosseslag 123, De Haan

### AAN DE OOSTKUST:

Verstraete  
Alg. Lektuur  
Vanderveen A.  
Verstappen  
Wicke

Heiststraat 71, Zeebrugge

Knokkestraat 118, Heist

Vlamingstraat 22, Heist

St. Antoniusstraat 45, Heist

Stationsplein 2, Knokke-Heist

### AAN DE WESTKUST:

Vermote  
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort

Pyliserlaan 25, Koksijde

NIEUWE GEDETAILLEERDE WEGENKAART VAN  
**BELGIË**  
 EN HET GROOTHERTOGDOM  
**LUXEMBURG**

*onverslijtbaar!*

*geheel  
geplastifieerd!*

  
de rouck  
Kartografie



Beschrijfbaar  
met alcohol- en  
normale stift

SCHAAL: 1:275.000

**BESTELBON**

Te vervolledigen en terug te sturen naar volgend adres:

NAAM: .....  
 ADRES: ..... N° .....  
 POSTNUMMER: ..... GEMEENTE: .....

Bestelt hierbij de hieronder aangestreepte kaart(en) tegen de aangeduide prijs + 25 BF voor verzendingskosten (goed aanduiden het aantal kaarten dat U bestelt en er een check voor het totale bedrag bijvoegen).

- ..... geplastifieerde kaart(en) van België en Luxemburg aan **250 BF**  
 ..... geplastifieerde kaart(en) van België en Luxemburg gebonden in een simili lederen map (natuurkleur) aan **350 BF +** verzendingskosten.

Ook verkrijgbaar ter Drukkerij Het Nieuwsblad van de Kust  
 Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende

**Apollinaris**

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

*BIJ DE NOTARIS*

**VRAGEN EN  
ANTWOORDEN**

VRAAG: KUNNEN OUDERS HUN  
 EIGENDOM VERKOPEN ZONDER  
 TOESTEMMING VAN DE KINDE-  
 REN? WAT MOETEN ZIJ MET HET  
 GELD DOEN?

ANTWOORD:

Zolang de ouders beiden in leven zijn kunnen zij volledig vrij beschikken over hun eigendommen, zonder daarvoor de kinderen te moeten raadplegen.

Bij leven van de ouders hebben de kinderen geen enkel recht op hun toekomstige nalatenschap.

Zij kunnen deze nalatenschap dan ook niet op voorhand beschermen. De ouders hebben dus in het totaal geen toestemming nodig van hun kinderen om over te gaan tot verkoop van een eigendom.

Zoals de ouders geen toestemming nodig hebben om over te gaan tot verkoping, hebben zij ook geen toestemming nodig voor het beheer van de gelden die zij als koop-prijs ontvangen. Ook hieromtrent kan er niet de minste twijfel bestaan. Zolang de ouders in leven zijn, beschikken zij vrij over hun fortuin, en kunnen de kinderen niet hun eventuele rechten op de nalatenschap van hun ouders inroepen om zich te mengen in het beheer van hun fortuin.

Er doen zich in de praktijk heel wat gevallen voor, waarbij kinderen in dergelijke situaties nogal verontrust zijn, over hetgeen er met de opbrengst van de verkoop gebeurt. In de meeste gevallen is de onrust veroorzaakt door een onevenwichtige bevoordeling van een kind tijdens het leven van zijn ouders.

In feite komt het erop neer dat de ouders de opbrengst van de verkoop niet voor eigen doeleinden gebruiken maar aan een bepaald kind geheel of gedeeltelijk wegschenken.

Ook hiertegen is in beginsel geen kruid gewassen.

Zolang de ouders leven is er geen sprake van een nalatenschap en dus evenmin van beschermde rechten van de erfgenamen. Het is pas wanneer de ouders overleden zijn dat men tegen deze bevoordelingen kan opkomen.

In dergelijke situaties is het nuttig de nodige bewijsstukken reeds tijdens het leven van de ouders te verzamelen. Dikwijls wordt er een geschrift opgesteld, bv. een schulderkennis, waarin het kind dat gelden ontvangt, deze ontvangst erkent. Zolang de beide ouders leven, is dit document enkel van belang in de relatie tussen de ouders en dat bepaald kind. Het is pas bij overlijden dat de andere kinderen belanghebbenden kunnen zijn in de hoedanigheid van erfgenaam.

Het antwoord op de vraag blijft evenwel onduidelzinnig dat ouders vrij zijn hun goederen te verkopen wanneer zij dit wensen, en dat zij vrij zijn met deze gelden te doen wat zij willen. Het gaat om hun eigendom en de opbrengst is eveneens hun eigendom, die zij vrij beheren.

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

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Zoals verwacht is het in de vismijn niet veel zaaks geweest tijdens de voorbije week. Iets wat trouwens volgende week ook wel het geval zal zijn. Wat de aanvoer betreft zal het ook wel gaan verminderen aangezien verschillende schepen aan de opligperiode beginnen.

De prijzen zijn duidelijk gedaald ten opzichte van verleden week met vooral kabeljauw en gul minder duur. Kleine wijting werd opnieuw opgevangen, de grote sortering kreeg rond de 45 fr. Tong ontsnapte dit keer niet aan de algemene tendens en werd eveneens goedkoper afgezet. Kleine sortering zakte zelfs tot 150 fr het kg, de grotere soorten kregen tussen 250 en 320 fr het kg. Tarbot en griet bleven redelijk duur, grote griet tot 230 fr, grote tarbot tot 310 fr het kg. Staartvis was vrij schaars en kreeg tussen 120 en 270 fr.

De vangst van de Noordzee, die door de O.318 aangevoerd werd, kreeg, rekening houdend met het warme weer en de geringe vraag, nog een redelijke prijs. Alleen de kleine schelvis deed het niet.

Heel wat minder spanvissers deze week en dus ook veel minder gul. Zodoende kreeg de Westgul toch nog tussen 28 en 60 fr. De vangsten, die wel na redelijk korte reises aangevoerd werden, waren over het algemeen te klein om tot renderende resultaten te kunnen komen. Kortom, een flauwe week voor zowat iedereen.

De kustvisserij lukt er ook nog steeds niet in om grote garnalvangst aan te voeren. De prijzen liggen bovendien ver uiteen, dit omwille van de grootte en de kwaliteit van de verschillende vangsten. Dinsdag werd zelfs garnaal verkocht aan 20 fr en aan 155 fr het kg. De overblijvende visvangers moeten het ook met kleine tongvangst stellen. Platvis en schar wordt bovendien ook erg weinig in de afslag gebracht.

### VRIJDAG 8 JULI

WEST				
O.736	6	90		292.552
NOORDZEE				
O.232/285	14	500		803.440

### MAANDAG 11 JULI

KREEFTENPUT				
O.563	10	50	3000	408.829
WEST				
O.45	8	250		460.968
O.206	12	230		534.725
O.118	12	180		391.641
O.40	11	240		551.382
O.499	9	160		249.152
NOORDZEE				
O.318	14	460		716.653
NOORD				
O.83	14	180	200	368.443
O.50	14	300	1400	867.026
O.300	9	30	1400	343.888

### DINSDAG 12 JULI

NOORD				
O.108	12	150	600	537.147

### WOENSDAG 13 JULI

O.35	6	80		179.004
------	---	----	--	---------

## Verwachtingen

### VRIJDAG 15 JULI

Noordzee : O.26/O.306 (465 m. waarvan 290 gul) - N.41/N.706 (420 m.)

Kreeftenput : N.723 (50 vis - 100 kreeft)

West : O.134 (180 m. waarvan 140 gul) - O.303 (100 m.)

### MAANDAG 18 JULI

IJsland : O.317, (550 kools, 350 rode zeebaars, 100 varia).

Noordzee : O.135/O.275 - O.141/O.369.

West : N.597 - O.243 - O.229 - Z.502.

Kreeftenput : O.123.

Noord : O.51.

### DINSDAG 19 JULI

West : O.127 - O.114 - N.708.

### WOENSDAG 20 JULI

West : O.128.

## ZEEBRUGGE

### VRIJDAG 8 JULI

Z.44 W	500	250	14	768.930
Z.474 K	400	10	4	108.600
Z.321 W	600	70	10	643.000
Z.47 W	400	190	13	600.364
Z.512 KRP		60	7	228.140
Z.569 KRP		110	7	397.624
				2.756.658

### MAANDAG 11 JULI

Z.12 K	200	10	3	62.810
Z.564 W	300	120	14	475.670
Z.560 W		70	9	264.800
Z.43 W	500	120	11	590.970
Z.99 W	500	540	15	1.126.811
Z.526 N	200	110	15	463.410
Z.578 W	700	65	10	308.190
Z.568 W	400	20	8	204.100
Z.582 KRP		110	10	426.728
Z.533 KRP		130	10	410.251
Z.162 N	300	500	14	1.231.137
				5.564.877

### DINSDAG 12 JULI

Z.571 N		140	8	223.215
Z.525 K	600	40	7	260.220
Z.39 KN	1000	350	16	1.454.039
Z.559 KRP		200	9	653.455
Z.42 KN	400	120	13	498.869
Z.55 K	500	20	4	218.497
				3.308.295

### WOENSDAG 13 JULI

Z.519 W	500	140	16	621.460
Z.576 N	200	260	13	556.928
Z.584 N	100	200	13	470.966
Z.181 KRP		185	11	526.110
Z.19 W	700	230	15	971.180
Z.72 W	400	220	15	724.240
Z.567 W	300	30	6	357.640
Z.506 N	400	200	12	535.391
Z.580 K	400	50	10	186.616
				4.950.531

## BELGISCHE VAARTUIGEN VERKOCHTEN IN GRIMSBY

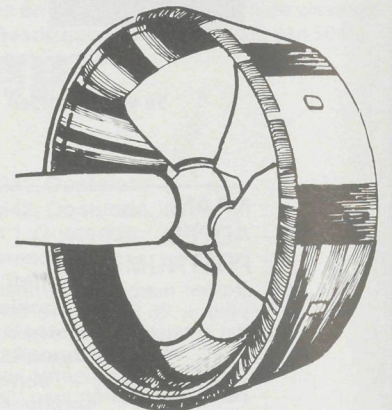
Verleden week over verkocht de O.313 „Falcon" te Grimsby waar met een aanvoer van 544 van onze bennen 1.6 miljoen B.fr. gehaald werd, hetzij een gemiddelde van meer dan 2.900 fr. de ben.

Ook de O.315 „Jean Helène" verkocht te Grimsby waar men slechts 306 van onze bennen in de afslag zette. Er werd een brutobesomming verwezenlijkt van 940 duizend B.fr., hetzij een gemiddelde van iets boven de 3.000 fr. de ben.

## VAN VOORDEN GROEP

VAN VOORDEN ZALTBOMMEL  
HODI ZALTBOMMEL  
PROMAC NEDERLAND  
VAN VOORDEN PROP. REPARATE

# ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



 HODI

*Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen*

Vertegenwoordiger België  
J. Theunissen  
Terneuzen Nederland  
Tel.: 00-31-1150-94117

Reparatie Van Voorden België  
Dijkstraat 7  
Rupelmonde  
Tel.: 03-774 20 51

# NIEUWPOORT

VRIJDAG 8 JULI 1983

VIS		
N.788	44 kg.	11.437 fr.
N.88	141 kg.	24.545 fr.
N.211	161 kg.	36.742 fr.
N.349	95 kg.	26.074 fr.
N.22	154 kg.	38.274 fr.
N.710	175 kg.	34.819 fr.
N.720	317 kg.	45.981 fr.

Nog slechts zeven vaartuigen bedrijven momenteel de Kustvisserij. Zo werden enkel deze kleine vangsten op de vrijdagmarkt gelost. Het tongseizoen loopt practisch teneinde, de vangsten slinken zienderogen en de geboekte besommingen worden niet meer lonend geacht. Vele reders verkiezen momenteel de oplibbeurt aan hun vaartuig te geven, zodat de aanvoer dan ook drastisch afneemt. Op de veiling werd voor tong nr. 1 348 à 352 fr./kg bekomen en voor tong nr. 2 380 à 390 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 322 à 338 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 276 à 290 fr./kg. Voor tong nr. 5 werd 260 à 274 fr./kg betaald en voor kleine tong 228 à 238 fr./kg. Middenslag tarbot werd aan 240 tot 290 fr./kg genoteerd en varia aan 160 à 190 fr./kg. Grote pladijs boekte men aan 80 tot 90 fr./kg, middenslag- of drieling pladijs aan 70 tot 80 fr./kg en visjes aan 2700 tot 2850 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 48 à 50 fr./kg opgetekend, voor kleine zandschar 38 à 40 fr./kg, voor knorhaan 40 à 45 fr./kg en voor zeehaai 25 à 30 fr./kg.

MAANDAG 11 JULI 1983

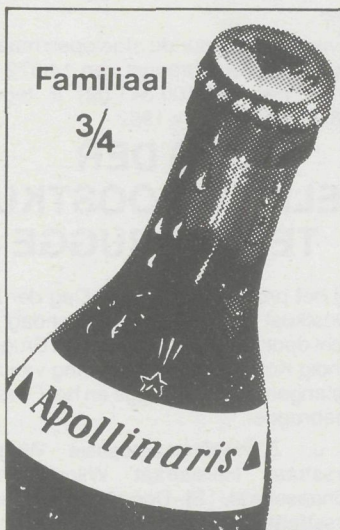
VIS		
N.211	62 kg.	14.705 fr.
N.22	483 kg.	37.515 fr.
N.172	2.751 kg.	191.253 fr.
N.720	283 kg.	58.347 fr.
N.788	96 kg.	24.812 fr.
N.551	160 kg.	32.891 fr.

Een vaartuig van, de West en vijf Kustvaartuigen losten op de maandagmarkt ongeveer 3.800 kg vis. Tong nr. 1 kreeg 296 à 304 fr./kg en tong nr. 2 330 à 340 fr./kg. De tong der middensortering onderging een gevoelige prijsstijging. Zo werd tong nr. 3 of bloktong tegen 338 à 350 fr./kg aangekocht en tong nr. 4 of fruitong tegen 278 à 290 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 258 à 275 fr./kg en kleine tong 210 à 240 fr./kg. Onder invloed van de toeristische volkstoeleloep aan de kust kende de varia een dure prijsnotering. Middenslag tarbot bekam 210 à 280 fr./kg, varia 170 à 190 fr./kg en griet 230 à 260 fr./kg. Staartvis kocht men tegen 248 à 310 fr./kg aan, zonnevis tegen 278 à 284 fr./kg, tongschar tegen 100 à 138 fr./kg en rode soldaten tegen 85 à 95 fr./kg. Voor grote pladijs werd 75 à 85 fr./kg genoteerd, voor de middenslag- of drieling pladijs 80 à 85 fr./kg en voor de visjes 2500 à 3000 fr. de ben. De marktprijs voor kabeljauw werd 4400 à 4500 fr. de ben en voor gul 3000 à 3750 fr. de ben. Voor keilrog werd de aankoopwaarde op 4800 à 5000 fr. de ben gesteld, voor moerrog op 4750 à 4850 fr. de ben, voor tilten op 4200 à 4500 fr. de ben en voor scherpstaarten op 3500 à 3900 fr. de ben. Zeehond haalde 2350 à 2500 fr. de ben, zeehaai 500 à 700 fr. de ben en knorhaan 2000 à 2250 fr. de ben. Er werd 2400 à 2500 fr. de ben voor grote zandschar geboekt, 2200 à 2300 fr. de ben voor kleine zandschar en 500 à 800 fr. de ben voor bot. Vanwege de handelaars werd op de maandagmarkt een matige belangstelling genoteerd, doch de prijsnotering kon duur genoemd worden.

WOENSDAG 13 JULI 1983

VIS		
N.22	167 kg.	34.084 fr.
N.738	3.207 kg.	114.868 fr.
N.720	398 kg.	66.398 fr.
N.710	191 kg.	34.400 fr.
N.551	110 kg.	13.903 fr.
N.88	191 kg.	36.409 fr.

Op de woensdagmarkt losten slechts één vaartuig van de West en vijf kustvaartuigen hun vangst. Voor alle aangevoerde soorten werd een dure prijsnotering geboekt. Dit enerzijds door een geringe aanvoer, waardoor de vraag het aanbod ruimschoots overtrof en anderzijds door de winkeliers der Westkust die de varia tegen dure prijzen aankochten om hun uitstallamen op te smukken. Tong nr 1 kreeg 352 à 360 fr./kg en tong nr 2 375 à 388 fr./kg. Voor de bloktong of tong der sortering van 3 stuks in één kg werd 350 à 376 fr./kg bekomen en voor fruitong of tong van 4 stuks in één kg 255 à 270 fr./kg. Tong nr 5 haalde 245 à 260 fr./kg en kleine tong 222 à 235 fr./kg. Middenslag tarbot werd aan 290 tot 320 fr./kg geboekt, varia aan 200 tot 230 fr./kg en griet aan 210 tot 240 fr./kg. De marktprijs der tongschar bedroeg 80 à 140 fr./kg, die der rode soldaten 85 à 95 fr./kg en die der roodbaard 80 à 90 fr./kg. Grote pladijs kocht men tegen 75 à 85 fr./kg aan, middenslag- of drieling pladijs tegen 4.000 à 4.250 fr. de ben en visjes tegen 2.200 à 2.300 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 4.500 à 4.750 fr. de ben geveild en gul tegen 2.300 à 4.250 fr. de ben. Moerrog noteerde men aan 4.700 tot 4.800 fr. de ben, tilten aan 3.750 tot 4.250 fr. de ben en scherpstaarten aan 3.750 tot 4.000 fr. de ben. Voor de grote wijting werd 70 à 75 fr./kg neergepend en voor de kleine wijting 1.700 à 1.900 fr. de ben. De prijs voor grote zandschar betaald bedroeg ongeveer 50 fr./kg en die voor kleine zandschar 45 fr./kg. Zeehond werd tegen 1.700 à 1.900 fr. de ben aan de man gebracht, zeehaai tegen 400 à 600 fr. de ben en knorhaan tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben.



**Familiaal**  
3/4

**▲ Apollinaris ▲**

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

## GETIJDEN TE OOSTENDE

		JULI			
		(1)	(2)	(3)	(4)
	15 vrijdag	0441	496	1114	069
	16 zaterdag	1657	481	2359	020
EK	17 zondag	0536	479	—	—
	18 maandag	1752	464	1205	082
	19 dinsdag	0633	461	0052	035
	20 woensdag	1850	446	1302	097
	21 donderdag	0734	444	0149	055
	22 vrijdag	1954	432	1407	109
	23 zaterdag	0840	431	0250	075
	24 zondag	2104	424	1514	114
	25 maandag	0947	425	0353	088
	26 dinsdag	2212	425	1622	109
	27 woensdag	1048	427	0454	094
	28 donderdag	2313	435	1724	098
	29 vrijdag	1139	436	0548	095
	30 zaterdag	—	—	1818	085
	31 zondag	0004	448	0633	093
VM	1 augustus	1222	448	1904	075
	2 augustus	0045	461	0714	093
	3 augustus	1300	462	1945	063
	4 augustus	0124	473	0750	088
	5 augustus	1336	474	2023	054
	6 augustus	0200	480	0826	082
	7 augustus	1412	481	2101	046

## AUGUSTUS

		(1)	(2)	(3)	(4)
	1 maandag	0532	443	—	—
	2 dinsdag	1741	440	1200	118
LK	3 woensdag	0616	435	0030	100
	4 donderdag	1829	434	1248	135
	5 vrijdag	0714	427	0123	116
	6 zaterdag	1934	428	1351	146
	7 zondag	0825	422	0231	124
	8 maandag	2051	428	1505	143
	9 dinsdag	0942	426	0346	118
	10 woensdag	2209	441	1622	125
	11 donderdag	1051	442	0457	101
	12 vrijdag	2318	463	1731	096
	13 zaterdag	1149	463	0558	080
	14 zondag	—	—	1831	064
NM	15 maandag	0014	486	0651	062
	16 dinsdag	1239	484	1927	036
	17 woensdag	0105	506	0741	051
	18 donderdag	1325	501	2018	016
	19 vrijdag	0153	517	0829	046
	20 zaterdag	1410	512	2108	004
	21 zondag	0242	521	0917	047
	22 maandag	1456	515	2158	000
	23 dinsdag	0330	515	1004	054
	24 woensdag	1544	510	2247	006

## VERKLARING

- 1e kolom : Uur van het hoogwater.
- 2e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak
- 3e kolom : Uur van het laag water.
- 4e kolom : Hoogte in centimeter boven het nulvlak.

## BENADEREND UUR VAN HOOGWATER TE:

Plaats	Tijd	voor	Oostende
Dover	1 h 13	»	»
Boulogne	1 h 04	»	»
Calais	0 h 53	»	»
Duinkerken	0 h 21	»	»
Nieuwpoort	0 h 10	»	»
Blankenberge	0 h 17	na	Oostende
Zeebrugge	0 h 21	»	»
Knokke	0 h 27	»	»
Vlissingen	0 h 53	»	»
Terneuzen	1 h 15	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
Hoek v. Holland	1 h 42	»	»
IJmuiden	2 h 33	»	»
Rotterdam	3 h 43	»	»

## BENADEREND UUR VAN LAAGWATER TE:

Plaats	Tijd	voor	Oostende
Duinkerke	0 h 07	»	»
Nieuwpoort	0 h 00	»	»
Zeebrugge	0 h 11	na	Oostende
Vlissingen	0 h 25	»	»
Terneuzen	0 h 55	»	»
Antwerpen	3 h 10	»	»
IJmuiden	3 h 48	»	»
Rotterdam	4 h 21	»	»

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	11 juli		12 juli		13 juli	
Lappen .....	285	295	235		232	246
Grote .....	295	351	305	0	247	253
3/4 .....	285	204	208			
Bloktongen .....	235	249	245			
Vóór-kleine ..	180	193	190			
Kleine .....	158	173	160			
Slips .....	150	161	150			

### ZEEBRUGGE

Grote .....	278	295	268	292	271	293
Bloktong .....	347	384	363	393	370	401
Fruittong .....	300	321	279	315	313	289
Schone kleine .....	220	220	187	217	208	214
Kleine .....	168	180	159	192	160	164
Tout petit .....	147	169	162	170	140	148
Slips .....	139	145	155	158	136	142

### NIEUWPOORT

Tong I .....	296	304			352	360
Tong II .....	330	340			375	385
Tong III .....	338	350			350	370
Tong IV .....	278	290			255	270
Tong V .....	258	275			245	260
Kleine .....	210	240			222	235

## PLADIJS

### OOSTENDE

	11 juli		12 juli		13 juli	
Platen ..	32	54				
lek (groot-klein) ...	44	54	49			
Derde slag .....	38	50	41			
Platjes .....	24	35	26			

### ZEEBRUGGE

I .....	36	47	36	40	38	42
II .....	40	50	40	44	43	46
III .....	42	51	42	48	45	48
IV .....	24	34	24	27	24	27
V .....						

### NIEUWPOORT

Moeien .....						
Grote pladijs .....	75	85			75	85
Drielingen .....	80	85			80	85
Platjes .....	50	60			54	56

## WAT BRACHT DE AANVOER IN DE VISMIJN TE ZEEBRUGGE IN JUNI 1983?

De totale visaanvoer voor de Zeebrugse haven is in vergelijking met juni 1982 gestegen met 41,16%. Nu bedroeg de aanvoer 1.421 ton tegenover 1.006 ton in 1982.

Er werd zeer weinig in het kanaal gevist door onze vloot, zodat de aanvoer van tong en schotse schol merklijk lager lag. Voor tong bedroeg de aanvoer 105 ton t.o.v. 141 ton in 1982 (- 34,29%) en we hadden slechts 4 ton schotse schol, tegenover 19 ton verleden jaar.

Dank zij de westvisserij en in mindere mate de noordvisserij werden we toch voorzien van praktisch alle vissoorten. De pladijs bijt de spits af met 568.352 kg deze maand. Verleden jaar was dit minder dan de helft, nl. 246.441 kg. Rogvis 80 ton (+ 44,58%), kabeljauw 115 ton (+ 68,29%), steenschol (+ 67,59%) en zeeduivel 67 ton (+ 69,28%) maken eveneens een zeer goede beurt.

Het aantal garnaalvangsten is opnieuw teruggegaan van 281 in 1982 naar 224 dit jaar (- 20%). Dit wegens het inkrimpen van de garnaalvloot en door de kustvisserij (tongvangsten).

De aanvoer van noorse kreeft en de gemiddelde prijs zijn nagenoeg gelijk gebleven met verleden jaar. Nochtans kunnen we ons verheugen op een regelmatig bezoek van de BA 558, een Zeebrugs vaartuig dat aan Engeland verkocht is maar hier zijn noorse kreeft op de markt brengt, door de betere prijzen in vergelijking met Engeland.

De gemiddelde totaalprijs is gedaald. Voor de globale aanvoer daalde de prijs van 85,18 fr./kg naar 70,59 fr./kg. Dus een vermindering van 17,13%. Deze prijsdaling is te wijten aan de lagere tongprijzen, 228,04 fr./kg t.o.v. 258,05 fr./kg verleden jaar. Een daling van 30 fr./kg dus. Dezelfde trend als vorige maanden zet zich dus verder.

Opmerkelijk is wel een sterke prijstoename van de pladijs 44,28 fr./kg t.o.v. 34,06 fr./kg verleden jaar. Dit wordt vooral in de hand gewerkt door enkele buitenlandse kopers, Nederlanders vooral die grote interesse hebben voor onze aanvoer.

Onze vismijn kan voor de afgelopen maand bogen op een meeropbrengst van 14.572.653 fr. (+ 11%), namelijk 100.341.027 fr. tegenover 85.768.374 fr. voor juni 1982.

## DAG DER ZEELIEDEN-OOSTKUST TE ZEEBRUGGE

Hierbij het programma van de Dag der Zeelieden-Oostkust te Zeebrugge op zondag 17 juli, ingericht door het Stadsbestuur van Brugge, het Bestendig Komitee ter Bevordering van de Visserijbelangen van Zeebrugge en het Feestkomitee Zeebrugge.

10.15 u.: Zeewijdingsprocessie. Wegwijzer: Zustersstraat, Heiststraat, Wilgeboomstraat, St.-Donaasstraat, St.-Donaaskerk, Kustlaan, Viessersstraat, Tijdokstraat.

11.00 u.: Vismijn (westkant) (of St.-Donaaskerk bij ongunstige weersomstandigheden): Eucharistieviering, Kransneerlegging door Stadsbestuur Brugge en de Rederscentrale, Zeewijding.

11.45 u.: Sakramentsprocessie. Wegwijzer: Tijdokstraat, Kustlaan, Heiststraat, Zustersstraat.

12.15 u.: Meisjesschool, Zustersstraat. Ontvangst voor de Overheden, genodigden en medewerkers.

19.45 u.: Omookaai. Boten- en Yachtenwijding.

De heren Reders worden uitgenodigd om hun vaartuigen te bevlagen, waarvoor hartelijk dank.

## NIEUW NOORS RADARSYSTEEM

De richting, de hoogte en de lengte van golven, alsmede stromingen in de oppervlakte van de zee kunnen nu gemeten worden met de hulp van een nieuw radarsysteem dat in ontwikkeling is in Noorwegen. De nieuwe „golvenradar“ registreert niet alleen de voorwerpen op zee, maar verschaft ook belangrijke inlichtingen over de omgeving.

Men beweert dat het systeem „vingerafdrukken“ van de zeeoppervlakte kan nemen. De radar speurt de oppervlakte af en dat wat gezien wordt, wordt in de computer verzameld. Het systeem kan inlichtingen verzamelen over een gebied van 0,5 km breed en 1 km lang. Tot nu toe is geen ander instrument in staat geweest om tegelijk informatie te verzamelen over de richting, de hoogte, de lengte van de golven en stromingen. Dit is heel belangrijk voor de bedrijfsleiding van de booreilanden, vooral in verband met het vastmeren en het laden en lossen van schepen en andere vaartuigen die aan moeten leggen aan het booreiland.

De golvenradar wordt nu in de buurt van de vuurtoren van Lindesnes getest en wordt later aan boord van een booreiland in het Frigg-veld geplaatst. Het heeft 6,5 miljoen NOK gekost om dit systeem te ontwikkelen en het werk heeft bijna drie jaar in beslag genomen. De ontwikkeling en het testen van het produkt is gefinancierd door de firma A/S Informasjonskontroll, de Noorse Raad voor Technisch Natuurwetenschappelijk Onderzoek, Statoil en het Ontwikkelingsfonds.

**Reders, verzorgt uw vaartuigen. Deze nuttige kosten besparen u veel uit aan herstellingen, opslepingen en marktverliezen.**

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	11/ 7	304	11/ 7	11/ 7	12/ 7	12/ 7	13/ 7	13/ 7	13/ 7	13/ 7	11/ 7	13/ 7	11/ 7	13/ 7	11/ 7	13/ 7
Tarbot grote	300	304	...	...	280	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Tarbot middel	239	252	...	...	250	...	...	...	...	...	220	280	290	320	...	...
Tarbot klein	225	...	...	...	180	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Griet groot	220	233	...	...	221	...	...	...	...	...	230	260	220	240	...	...
Griet middel	165	185	...	...	188	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Griet klein	133	149	...	...	107	112	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis groot	62	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis middel	32	44	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schelvis klein	21	24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek grote	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek middel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Heek klein	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Lom	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Leng	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Rog I	72	86	...	...	64	...	...	84	...	...	...	...	...	...	...	...
Keilrog	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	96	100	...	...	...	...
Rog	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	95	97	94	96	...	...
Tilten	95	...	...	...	54	...	...	...	...	...	74	90	75	85	...	...
Scherpstaart	54	65	...	...	...	...	...	75	...	...	70	78	75	80	...	...
Halve mans	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	70	...	75	...	...	...
Teelt	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Katrog	24	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kabeljauw	46	66	...	...	...	...	...	70	...	...	88	90	90	95	...	...
Gul (groot)	52	60	...	...	...	...	...	60	...	...	60	75	46	85	...	...
Gul (middel)	46	56	...	...	...	...	...	58	59	...	...	...	...	...	...	...
Gul (klein)	17	27	...	...	...	...	...	30	52	...	...	...	...	...	...	...
Hozemondhamme	130	270	...	...	172	276	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Wijting groot	42	48	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	70	75	...	...
Wijting klein	18	23	...	...	...	...	...	21	...	...	...	...	34	38	...	...
Schar	12	26	...	...	12	22	...	28	...	...	45	50	45	50	...	...
Steenschol	16	104	...	...	61	84	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehaai	42	56	...	...	...	...	...	...	...	...	10	14	8	12	...	...
Hondshaai	...	...	...	...	23	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Doornhaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pieterman	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Makreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Horsmakreel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeekreeft	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schaat	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeebaars (klipvis)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Kongeraal	...	...	...	...	22	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schartong	12	32	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Volle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
IJle haring	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Haringshaai	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steenholk	20	13	...	...	...	...	...	22	...	...	...	...	...	...	...	...
Heilbot	280	286	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Steur	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koolvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeewolf	60	65	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Pollak	48	76	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zonnevis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Koningsvis	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Vlaswijting	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeeduivel	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Schotse schol	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Zeehond	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	47	50	34	38	...	...
Bot	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	10	...	15	20	...	...
Rode Poon (roobaard)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	80	90	...	...
Grauwe poon (knorhaan)	6	12	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	40	45	...	...
Rode knorhaan	37	85	...	...	12	45	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Posten	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

# NEDERLAND

Aan de **dinsdagmarkt van 5 juli** werd aangevoerd: 1440 kg tong, 18 kisten tarbot en griet, 5 kisten kabeljauw, 8 kisten wijting, 112 kisten schol, 36 kisten schar en 88 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.:

tarbot 17,60-15,94, grote tong 21,25-20,98, grootmiddel tong 17,24-15,69, kleinmiddel tong 13,62-12,31, tong één 12,39-11,04, tong twee 8,20-7,68.

Per 40 kg.:

tarbot 624-468, griet 529-304, kabeljauw vier 143, kabeljauw vijf 98-82, schol één en twee 126, schol drie 180-126, schol vier 106-86, wijting drie 100-92, schar 78-30, horsmakreel 52-5, rode poon één 176, rode poon twee 146, rode poon drie 100-80, bot 26-14,50, inktvis 462.

Aan de **woensdagmarkt van 6 juli** werd aangevoerd: 1.710 kg tong, 13 kisten tarbot en griet, 17 kisten kabeljauw, 81 kisten schol, 31 kisten schar, 1 kist makreel en 62 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.:

tarbot 16,38-16,17, grote tong 23,03-21,41, grootmiddel tong 16,46-14,93, kleinmiddel tong 16,46-14,93, tong één 12,50-11,61, tong twee 8,00-7,50, zalm 15,04.

Per 40 kg.:

tarbot 630-470, griet 550-408, kabeljauw twee 186-166, kabeljauw drie 180-176, kabeljauw vier 186-170, kabeljauw vijf 142, schol één en twee 192-134, schol drie 204-126, schol vier 104-86, schar 80-50, rode poon 182-104, horsmakreel 58-57.

Aan de **donderdagmarkt van 7 juli** werd aangevoerd: 1.365 kg tong, 11 kisten tarbot en griet, 2 kisten koolvis, 1.477 kisten kabeljauw, 30 kisten schelvis, 178 kisten wijting, 71 kisten schol, 31 kisten schar, 18 kisten makreel en 51 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.:

tarbot 16,98-16,20, grote tong 23,14-21,50, grootmiddel tong 15,96-15,01, kleinmiddel tong 13,98-12,75, tong één 12,95-11,10, tong twee 11,33-7,55, zalm 22,09-15,04.

Per 40 kg.:

rode poon één 220, rode poon twee 202, rode poon drie 222-130, poontjes 31, steenbolk 81-40, bot 26-16, tarbot 652-440, griet 534-432, kabeljauw één 110-96, kabeljauw twee 146-110, kabeljauw drie 124-92, kabeljauw vier 120-90, kabeljauw vijf 122-64, schelvis één 124-108, schelvis twee 130-104, schelvis vier 130-102, schol één en twee 174-158, schol drie 162-140, schol vier 108-90, makreel twee 57-21,60, schar 86-45, wijting drie 120-52, tongschar 176-80, witte koolvis drie 152.

Aan de **vrijdagmarkt van 8 juli** werd aangevoerd: 6.425 kg tong, 56 kisten tarbot en griet, 1.841 kisten kabeljauw, 129 kisten schelvis, 490 kisten schol, 66 kisten schar, 36 kisten makreel en 136 kisten diversen.

Prijzen in gulden:

Per 1 kg.:

tarbot 16,56-16,10, grote tong 22,28-21,09, grootmiddel tong 16,86-15,23, kleinmiddel tong 13,00-11,10, tong één 12,26-10,12, tong twee 10,13-7,43, zalm 14,00-10,00.

Per 40 kg.:

krabbepoten 80, poontjes 28-26, rode poon 265-50, bot 26-5, steenbolk 70-26, krab 16-12, haai 112-45, hake 180-102, tarbot 644-461,

griet 554-433, kabeljauw één 128-84, kabeljauw twee 140-79, kabeljauw drie 130-80, kabeljauw vier 88-75, kabeljauw vijf 92-47, schelvis één 100-82, schelvis twee 130-112, schelvis drie 124-110, schelvis vier 130-51, schol één 160-128, schol twee 162-146, schol drie 146-120, schol vier 108-62, wijting drie 86-34, makreel twee 70-22, schar 80-31, tongschar 206-102.

## DE VISSERIJFEESTEN TE BRESKENS

Zaterdag 6 en zondag 7 augustus hebben te Breskens de jaarlijkse visserijfeesten plaats, welke gepaard gaan met een vlootshow, zwemwedstrijden, het uitdelen van garnalen, waarop ook de Heistse Visbakkers met hun gebakken visjes zullen tegenwoordig zijn.

Daarnaast heb je volksdansen, vuurwerk en allerlei volksspelen.

Wie dus van een uitstapje houdt, ga er heen. Ge zult er uw tijd niet verliezen.

■ Door de Nederlandse marine-inspectie werden verleden week niet minder dan 20 mosselkotters, die van buitenom, al over zee, van de Wadden naar Yerseke vaarden, op de Noordzee opgebracht en bekeurd. We hebben vroeger uitvoerig het voor en het na van beide partijen weergegeven, waarom de mosselkotters niet over zee mogen varen, hetgeen een heel stuk maakt, maar langs binnen om. De mosselkotters zouden geen zeewaardige vaartuigen zijn, omdat zij niet gebouwd zijn als zeevissersvaartuig. Met mooi weder is er geen gevaar voor de mosselkotters, maar niemand heeft het weder in de hand. We geloven niet dat de schippers een kans hebben om aan een boete te ontsnappen omdat de wet die het buitenom varen verbiedt, nog altijd rechtsgeldig is.

■ Hoed af voor de inspanningen vanwege de Nederlandse diepvriestrelers, die tot in Japan toe met een pracht van een film de oeroude gelijkheid en het kunnen van de Nederlandse visserij ten toon brachten. Zelfs de Japanse betrokken sektor kwam er geweldig onder de indruk van. We stellen nochtans een heel klein vraagje, namelijk, vermits er, van uit EEG-standpunt gezien, onmogelijk voldoende kwota zijn voor de Nederlandse diepvriestrelervloot en dus voor het aan de man brengen van zoveel betrokken produkten, of men wel eventueel aan de vraag zal kunnen voldoen, alhoewel te veel vraag toch altijd de prijs doet stijgen.

■ We moeten toch bekennen dat wij heel wat te leren hebben, kwestie van vispropaganda, van onze Noorderburen. Als we nagaan wat er, tot in het buitenland toe, ondernomen wordt voor het bevorderen van het verbruik van de „Hollandse nieuwe maatjesharing” en welke, echt tot de verbeelding sprekende, middelen men hiervoor gebruikt, die inslaan bij het publiek, dan moeten wij onze Noorderburen toch wel de „Oscar” toekennen. Thans zullen tien Hollandse mooie hostessmeisjes, in typische klederdracht met het Volendams musje op, een rondreis ondernemen in Duitsland en de beroemde maatjes aanbieden. Zij zullen ontvangen worden door de burgemeesters van acht grote Duitse steden. De pers en de media zal natuurlijk van de partij zijn om het propaganda-effekt nog te verhogen. Nog een lesje voor onze fameuze propaganda-vereniging en de Rederscentrale.

■ Verleden week kwamen de eerste mosselen van uit de Wadden op de veiling te Yerseke. Niettegenstaande het aanbod eerder gering was, namelijk slechts één enkel mosselkotter met 540 ton (mosselton van 100 kgr.), kreeg de aanvoerder geen te goede prijs met slechts 27,50 gulden per mosselton, hetzij nog niet eens 500 B.fr. De meeste kosten gaan natuurlijk in het schoonmaken, triëren, verpakken en vervoer en aldus komt er nog al wat bij. Dan moet nog de groothandel en de kleinhandel er het zijne van opsteken en dat geeft dan het veelvoudige van de allereerste prijs. Het waren de firma's Prins en Dingemans die met de eerste aanvoer gingen lopen. Het was een kwaliteit van de beste en aan verkoopprijzen die niet duurder waren dan vorig jaar. Het dient echter gezegd dat deze firma tot de beste van Holland behoort en dank zij haar verzorgde leveringen in België zeer geëerd is.

■ In Nederland heeft het ministerie van financiën het inzicht om zodra mogelijk de tarieven voor de BTW eenvormig te maken op 14%. Thans lopen deze tarieven van 4 tot 18%. De laagste tarieven hiervan voor de dagelijkse verbruiksgoederen, namelijk de levensmiddelen en de hoogste voor de luxeartikelen. Het is duidelijk, dat ook de vishandel hiervan het slachtoffer zal zijn omdat in deze tak de nivellering naar boven gaat. Anderzijds kan men gerust zijn, dat het invoeren van een nieuw BTW-tarief altijd in de zin gaat van meer inkomsten voor de Staat. We hebben het nog nooit mede gemaakt dat men een nieuw systeem invoert, dat minder inkomsten aan de Staat bezorgt.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Volgende hoeveelheden vis werden aangevoerd door 90 kotters (4-8 juli 1983)

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
31.774 kg.	Tong	f 360.343,60	van f 11,34
9.641 kg.	Tarbot	f 130.293,96	van f 13,51
124.950 kg.	Schol	f 303.859,09	van f 2,43
40.940 kg.	Kabeljauw	f 104.170,72	van f 2,54
2.379 kg.	Griet	f 27.576,41	van f 11,59
23.310 kg.	Schar	f 30.561,43	van f 1,31
3.900 kg.	Wijting	f 5.958,64	van f 1,53
162.325 kg.	Diversen	f 891.892,82	
<b>399.219 kg.</b>		<b>f 1.854.656,67</b>	

# NEDERLANDSE HARINGREDERIJEN VERGUNNING AFGENOMEN

Verleden week hadden wij het in onze uitgave over het optreden van het haringwormpje (larve) wanneer de nieuwe zomerharing niet voorafgaandelijk voor 24 uur gediepvriesd wordt. Door het verbruik als maatjesharing van deze niet-gediepvriesde haring riskeert men het slachtoffer te worden van deze haringlarve, die hier en daar in de haring kan aanwezig zijn. Niettegenstaande deze larve zelden voorkomt, heeft zij toch reeds bij de verbruiker aanleiding gegeven tot ongesteldheden, maag- en darmkrampen, braken en algemene ongesteldheid. Daarom dan ook de verplichting de nieuwe zomerharing **voorafgaandelijk 24 uur te diepvriezen.**

Thans vernemen we uit Nederland dat inspecteurs van de AID (Algemene Inspectiedienst) in de haven van IJmuiden drie schippers van haringkotters uit Urk op de bon gegooid hebben omdat hun aan de handel afgeleverde haring niet volgens de geldende voorschriften behandeld was, namelijk met inbegrip van kieuwen en voorafgaandelijk 24 uur gediepvriesd. Zo men zelf de haring niet kan invriezen aan boord, moet dit dan gebeuren aan land vooraleer de haring mag geveild worden en in de handel terecht komen.

Betrokken schippers werden, na het vaststellen van de overtredingen hun visserijvergunningen op de haring afgenomen. We kunnen niet anders dan instemmen met het nemen van harde maatregelen tegenover diegenen die dergelijke voorschriften niet navolgen. Inderdaad realiseert men zich niet voldoende, of zelfs totaal niet, dat men hiermede de eigen ruiten ingooit. Moesten gevallen van ziekteverschijnselen door de aanwezigheid van de haringlarve immer talrijker voorkomen, dan ware het gedaan met het verbruiken van maatjesharing en zou het voeren van een publiciteitscampagne, geen zin meer hebben en een gevaar voor de verbruiker.

## KAN DE HARINGVISSERIJ VERDER BEDREVEN WORDEN?

Zoals men weet, mochten de landen-lidstaten voorlopig een gedeelte van het hun toegekend kwotum haring gaan vissen. Ondertussen zou men in een nieuwe bijeenkomst te Brussel het sein op groen zetten voor de verdere visserij volgens de landenkwota. Als gevolg van onenigheden onder de landen lidstaten, die de vergunning voor het vissen van het totale haringkwotum afhankelijk maakten van een overeenkomst over andere punten, die de lidstaten nog verdeelden, kwam men hier niet toe, zodat men in feite, na het ledig vissen van het voorlopig toegekend haringkwotum, zou moeten binnen blijven liggen, of minstens de haringvisserij staken. Volgens Britse en Deense kringen is Nederland reeds geruime tijd door het voorlopig toegekend contingent heen, wat echter door de Nederlandse haringvissers betwist wordt.

Tegenstrijdige berichten hebben zich naderhand gemeld, waarbij men, ofwel verder mocht vissen, ofwel niet verder mocht vissen, al naar gelang de bron waaruit de inlichtingen vandaan kwamen.

Minister Braks, die zich ten zeerste ingezet heeft voor het vrijgeven van het totale Nederlandse kwotum of minstens voor een toekenning van een nieuw contingent op basis van wat Nederland in totaal toegewezen werd, was niet geneigd een verbod op het haringvissen uit te vaardigen. Er werd eveneens bekend gemaakt dat, als gevolg van een principiële beslissing door de EEG-Commissie te Straatsburg geno-

men, de haringvisserij kon doorgaan. Anderzijds werd dan weer alles afhankelijk gesteld van een nieuw EEG-raadsbesluit, die zou moeten genomen worden, terwijl de ministers, die de visserij onder hun bevoegdheid hebben op 11 en 12 juli weer bijeenkwamen.

In elk geval zijn al deze tegenstrijdige berichten niet van aard om klaar te brengen in de haringvisserij en kunnen we de houding van de haringvissers begrijpen die, ten einde raad, ten slotte maar op eigen risico de haringvisserij verder zetten.

Alhoewel men reeds door het voorlopig kwotum heen is, hebben, zowel de Nederlandse als de haringvissers uit de andere lidstaten op basis van de totale kwota, nog heel wat te goed en is het onbegrijpelijk, dat men de betrokken haringvisserij zou stil leggen, vanwege niet te verantwoorden vitterijen onder de landen-lidstaten en het hierin vernemen van andere betwiste punten en/of van eigen nationale egoïsmen.

## GEEN OVEREENKOMST BEREIKT IN DE MINISTERRAAD

In laatste instantie vernemen we, dat de EEG-ministers die de visserij onder hun bevoegdheid hebben, in bijeenkomst te Brussel vergaderd op 11 en 12 juli, niet tot een overeenkomst zijn kunnen komen voor wat de toelating betreft voor het

voortzetten van de haringvisserij. Zelfs één principiële toelating voor de haringkotters van de lidstaten, en van Noorwegen, om op basis van 66% van het hun toegewezen kwotum verder de haringvisserij te bedrijven, zat er niet in. Oorzaak hiervan was het koppelen van andere eisen die niets met de haringvisserij te zien hebben aan een beslissing voor verder vissen op de haring. Het is voor de zoveelste maal Denemarken, die aan het dwars liggen is. Inderdaad heeft dit land geen belang in de haringvisserij in de Noordzee en wordt de visserij hierop door Nederlandse, Britse en Noorse kotters zelfs als een concurrentie door Denemarken aanzien.

Het gevolg hiervan is, dat zowel de Britse als de Nederlandse minister voor de visserij, in casu hier de hr. Braks, bevel zullen moeten geven aan hun respectievelijke haringvloeten om de visserij stil te leggen, niettegenstaande het grootste gedeelte van de hun toegekende contingenten zagezegd nog niet opgevist werd (?).

Wat de reactie van Noorwegen zal zijn, moet men nog afwachten, maar men vreest dat er van deze zijde een verbod zal komen voor de visserij van de EEG-Staten in de Noorse wateren, waarvan vooral de Schotse rederijen het slachtoffer zullen worden.

We moeten voor de zoveelste maal vaststellen, dat het moeilijk is om in een Gemeenschap van tien lidstaten tot een eenvormig besluit te komen. We kunnen ons dan nog maar eens de vraag stellen wat het dan zal worden met Portugal en vooral Spanje als bijkomende leden van de Gemeenschap. Wanneer de Spanjaarden hun zin niet krijgen, dan zal het zeker nog erger worden met het dwars liggen.

## BOEKEN EN ZEEKAARTEN VERKRIJGBAAR TER DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST

Hiernavolgende werken, zeekaarten, visserijplaten, enz., zijn op onze drukkerij verkrijgbaar.

1. **De Vlaamse Visserij en Vissersvaartuigen.**  
Door Gaston en Roland Desnerck.  
Deel II verkoopprijs 1.725 fr. + 104 fr. BTW.
2. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1983.**  
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 120 fr. (België)  
Verzendingskosten 135 fr. (Nederland)
3. **De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.**  
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 120 fr.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
4. **Hoogwaterboekje 1983 - 30 fr.**
5. **De Lijst der Belgische Vissersvaartuigen 1981 en 1982 aangevuld tot einde december 1981.**  
Prijs 225 fr. + 14 fr. BTW + 10 fr. verzendingskosten.
6. **Moderne Autosnelwegenkaart van België.**  
Prijs 200 fr. en 11 fr. verzendingskosten
7. **Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.**  
Verschillende soorten zeevis.  
Schaal- en weekdieren.  
Prijs 488 fr. + 84 fr. verzendingskosten.
8. **„Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.**  
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 25 fr. verzendingskosten.
9. **Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.**  
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 16 fr. verzendingskosten.
10. **De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.**  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
11. **Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.**  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## OORLOG TUSSEN SCHERF- EN PIJPJES-IJS IN NEDERLAND

Nadat het scherfijns voor de koeling van, onder meer de vis, het klompjesijs van de markt verdronk, zit men in Nederland thans opgescheept met een nieuwe konfrontatie, ditmaal tussen het scherfijns en het, thans op de markt gekomen pijpjesijs.

De laatkomer bestaat in feite uit een hol pijpje van zowat 4 cm lang en 2 cm diameter dik. Te IJmuiden in de haringhaven heeft de exploitant van de betrokken pijpjesijsfabriek uit Urk, een kustvaarder afgemeerd, die niet meer zeewaardig is, maar nog goed dienst kan doen als ijs-schip, waar aan boord een opslagplaats is, in geïsoleerde ruimten, voor 300 ton ijs. Dergelijke ijs-schepen van betrokken fabriek liggen reeds in de vissershavens Harlingen en Lauwersoog. Als gevolg van de publiciteit, die men voor het pijpjesijs voert, is er thans een oorlog, we mogen in dit geval wel figuurlijk en letterlijk zeggen „een koude oorlog” op gang gekomen tussen de leveranciers van, enerzijds scherfijns en anderzijds pijpjesijs. Volgens de woordvoerder van de Urker ijsfabriek, is het pijpjesijs heel wat meer doeltreffender dan het scherfijns en het koelend vermogen groter. Betrokken woordvoerder voegt er zelfs bij, dat het scherfijns de vis geel doet verkleuren. Anderzijds zou het ook moeilijker te verwerken zijn. Het is duidelijk, dat men niet anders kan verwachten uit de mond van de leverancier van de koude pijpjes. Wij zelf laten het hier voor wat het is. Dit alles heeft de fabrikant van het scherfijns echter uit zijn krammen doen schieten en deze heeft dan de aanvallen op het scherfijns weerlegd.

De koude-afgifte van het scherfijns zou zelfs groter zijn omdat er per bepaald volume meer scherfijns is dan pijpjesijs vanwege het hol zijn van het pijpje. Het pijpjesijs zou ook sneller smelten en meer water afgeven, hetgeen niet zo gelegen ligt voor de handel, terwijl het scherfijns alle hoeken en gaatjes vult.

Een koude oorlog dus tussen de ijsfabriek van Urk en deze van IJmuiden, die zich nu gekonfronteerd ziet met een concurrent, namelijk het ijs-schip in eigen haven. Dit schip wordt bevoorrad via vrachtwagens die vanuit Urk vertrekken, en het ijs aan boord van het ijs-schip brengen. Het ijs wordt dan van uit het schip met een wormschroef naar boven gehaald. De vissersvaartuigen zelf leggen zich echter naast het schip aan en worden via glijgoten bevoorrad.

Volgens een studie door het Nederlands T.N.O., het Instituut voor Technisch Onderzoek, hebben beide ijssoorten hun voor- en nadelen. Het koelend vermogen van scherfijns zou iets hoger liggen dan dit van pijpjesijs, maar dan is het smeltproces van pijpjesijs groter en het is het smeltwater dat de warmte aan de te koelen producten onttrekt. Dus hier een voordeel voor het pijpjesijs. De prijs van het ijs zal echter velen wel bewegen de voorkeur aan de ene of andere soort te geven. Het Instituut is dus wel zeer voorzichtig geweest in zijn uitspraak en met reden. Dit vindt men trouwens terug in de voorzichtige mededeling van betrokken woordvoerder dat „ijs ten slotte ijs is” en „er kan geen voorkeur

verbonden worden aan één van beide ijssoorten”.

Wel wilde men daar terzelfdertijd toch kwijt, dat een zeker vaststaand nadeel van het ijsen in de handel is, dat men het altijd met zo weinig mogelijk wenst te doen, hetgeen de kwaliteit van de vis niet kan ten goede komen.

## FRANKRIJK

■ De Spaanse treiler „Virgen-Amanda” voor de zoveelste maal hervallen in illegale visserij in Franse wateren, werd door de Franse marine opgebracht naar de Franse haven van La Rochelle. De treiler had eerst nog het Franse wachtschip de „Sterne” aangelopen en getracht in de grond te boren. Er werd aan het wachtschip voor ongeveer 700 duizend B.fr. schade veroorzaakt. Het is anderzijds ook de vijfde maal, dat het Franse wachtschip vrijwillig aangevaren wordt door Spaanse illegale vissersvaartuigen. Wat zal dit worden als we, via een toetreding van Spanje tot de EEG, met een ganse vloot Spaanse treilers zullen gekonfronteerd worden? Zo men, waar ook niet kordaat optreedt en bij herhaling als deze, de schuldigen niet hard aanpakt, zullen we nog veel beleven.

## NA DE UITROEIIING VAN DE NOORS-IJSLANDSE HARING, NU DEZE VAN DE LODDE

Met het voorbeeld van de haring voor ogen vraagt men zich eigenlijk af hoe men in IJsland en Noorwegen in eenzelfde straatje terecht gekomen is met de lodde (capelin).

De haringvisserij zowel voor de IJslandse als de Noorse vloot, bereikte een absolute top in de beginjaren van 1960. Er zat toen zoveel haring dat men overtuigd was dat men een onmogelijk op te drogen haringbron had aangeboord. Het ging om de Noors-IJslandse haringstok uit de Atlantiek die in de lente kuit schiet. In de beste jaren bedroeg de kuitschietende stock hiervan 10 miljoen ton(!) en men was zelfs geneigd om deze veel hoger te schatten. De 10 miljoen was aan de voorzichtig en lage kant. Het was de grootste haringstock die men toenmaals uit alle zeeën kende. In de tweede helft van de zestiger jaren zette echter het verval in van deze haringstok om deze in enkele jaren totaal te zien ineenstorten. Het was, zowel voor IJsland als voor Noorwegen een zware klap, in het bijzonder voor de visolie- en vismeelfabrieken en natuurlijk ook voor de betrokken treilers. Vanaf dit ogenblik heeft men dan de koppen bijeen gestoken om aan het herstel van de haringstok te werken. Dit herstel is nu op goede voet, evenals het herstel van de IJslandse zomer-kuitschietende haringstok. Deze stock is echter heel wat kleiner dan de vorige en de biomassa van de kuitschietende haring was nooit hoger dan 300 duizend ton.

Het is dan ook verbazend voor ons dat men, na de perikelen medegemaakt te hebben van de uitroeiing van de haringstok, meer dan tien jaar later, terug in hetzelfde straatje terecht is gekomen met de lodde (capelin) waarvan IJsland alleen reeds op het keren van de zeventiger en tachtiger jaren meer dan één miljoen ton aanvoerde voor... de vismeelfabrieken. De geschiedenis herhaalt zich, maar toch mag men zich wel de vraag stellen waarom dit plaats greep wanneer het in de hand lag van de mens opdat

het niet zou gebeuren. Wie stoot er zich nu tweemaal aan dezelfde steen? Zeker geen ezel. Ondertussen is er een vangstverbod moeten gelegd worden op de loddevisserij en dit komt zeker slecht uit zowel voor de Noorse als de IJslandse seiners. Gelukkig heeft zowel IJsland als Noorwegen, deze laatste vooral in de Witte en Barentssee, daar in overeenstemming met Rusland, een zinniger beleid gevoerd voor de instandhouding van de kabeljauwstock en op de vangst hiervan sinds jaren een maximumgrens opgelegd, na advies van de regeringsbiologen, hetgeen natuurlijk niet altijd in dank aangenomen werd door de visser. Eén ding hebben inderdaad alle vissers gemeen, waar ze ook wonen of vissen, namelijk dat zij tegen hun eigen zelf dienen beschermd te worden.



Massa haring uit de jaren van overvloed.

# VAN HET E.E.G.-FRONT

■ Een Europees parlamentslid die voor Groot-Brittannië zetelt, stelde de vraag aan de Commissie of verse vis soms niet onder de reglementering valt voor aanduiding van de oorsprong van de levensmiddelen. Inderdaad moeten volgens de communautaire wetgeving op de etikettering van de levensmiddelen, de gegevens worden vermeld van de plaats van oorsprong of herkomst. Deze bepaling is ook van toepassing op de verse vis! Nochtans kunnen de lidstaten bepalen dat deze gegevens niet verplicht zijn wanneer levensmiddelen niet voorverpakt ter verkoop aangeboden worden, of, indien zij op de plaats van de verkoop, op verzoek van de koper worden verpakt of voorverpakt, mits echter de voorlichting van de gebruiker gewaarborgd blijft. En voor al die prullen betalen we parlementsleden, die niet weten hoe zich zogezegd nuttig te maken.

■ Door de EEG werd terug een lijst van nieuwe ontstane producentenorganisaties vrij gegeven, namelijk 2 in Frankrijk, namelijk de vissers uit het gebied van Morlaix, en deze van Plougastel Daoulas. In Groot-Brittannië de plaatselijke kustvisserij en kleine visserij „Shetland Fish Producers Organisation Ltd.”. Ook in Duitsland krijgen we er twee nieuwe bij. Deze scheuringen of het zich losmaken uit bestaande producentenorganisaties, wijst er nogmaals op dat een concentratie van reders uit de grote, middenslag- en kustvisserij, moeilijk de belangen van alle reders en van alle vormen van visserij kan verdeelgen. Daarom ook het afscheuren van de kustvisserij en kleine visserij uit Shetland. Ook hier hebben onze kustvissers niets aan de producentenorganisatie en zijn ze er praktisch alleen om lidgelden te betalen en butts te zien opvangen.

■ De EEG heeft financiële steun verleend aan een zone in de Noordelijke Sporaden in Griekenland voor de bescherming van de monniksrobber. Deze waren in het gebied van Griekenland met uitroeiing bedreigd. Er bestaan echter wel projektontwikkelingen in het Grieks reservaat van Seitani, die een nadelige invloed uitoefenen op de monniksrobber.

■ De door de EEG-Commissie voorgesteld verbod op de invoer van huiden van pasgeboren zeehonden, is niet van toepassing op Groenlandse robbenvellen, zolang Groenland deel uitmaakt van de EEG. Kunnen we hieruit het besluit trekken, dat dit wel het geval zou kunnen zijn wanneer Groenland uit de EEG treedt? Men weet dat er in een referendum een zeer lichte meerderheid was voor het uittreden onder de Groenlandse bevolking en ook de regerende meerderheid in Groenland voor een uittreden zou te vinden zijn.

■ Het wordt langzamerhand duidelijk dat de overeenkomst van 25.1.83, waarbij eindelijk het gemeenschappelijk visserijbeleid onder de „Tien” tot stand kwam, nog altijd niets heeft opgelost. De onenigheid onder de voornaamste visserijlanden blijft totaal, wat de uitvoeringsbesluiten betreft. Het is spijtig, dat we het zo moeten schrijven, maar ook in de visserij is er geen sprake van gemeenschappelijke belangen, maar van afzonderlijke tegengestelde nationale belangen. Aldus kwam men niet tot een nieuwe toekenning van voorlopige op te vissen haringkontingenten in de centrale en noordelijke Noordzee, omdat Denemarken, die hierin geen belangen heeft, een veto stelde onder vorm van

compensatie-eisen die de anderen dan niet konden goedkeuren. Een kompromis om de 2/3 van de algemene kwota aan de lidstaten toe te kennen, kon evenmin een goedkeuring krijgen, terwijl de Nederlandse minister dan ook niet akkoord kon gaan om in de haringkwesie een oplossing te zoeken voor Noorwegen alleen.

■ Te Brussel is de directie van de algemene visserijdienst overtuigd, dat de Nederlandse vissers reeds meer dan het dubbel van het hen, voorlopig toegelaten contingent haring weggevestigd hebben. Nochtans kon men hen, politiek gezien, moeilijk verbieden verder te vissen op haring, omdat meer deze maatregel dan ook zou moeten opleggen aan Noorwegen die nu, volgens gegevens uit Brussel, eveneens over het voorlopig toegekend kwotum heen is. Indien men de Noren verbiedt verder te vissen, niettegenstaande het eigenlijk kwotum veel hoger ligt, dan het voorlopig toegekend, dan ligt de vrees voor, dat Noorwegen zich onmiddellijk zou verhalen op de EEG-vaartuigen, die in het Noorse gedeelte van de Noordzee vissen. Dit zijn voornamelijk Britten en meer in het bijzonder Schotse treilers. Dan maar laten betijen en hopen op een spoedige overeenkomst tussen de Tien en op het niet meer dwars liggen van Denemarken, die terug aan de basis ligt, dat er op 30 juni en begin juli niet tot een overeenkomst kon geko-

men worden. Zie hierover meer verder in ons blad.

■ Ook de Italiaanse regering kreeg bericht van de EEG, dat de brandstofbetoelaging voor de Siciliaanse visserij dient afgeschaft te worden en dit niettegenstaande Italië er de nadruk legde op de speciale toestand voor de Siciliaanse visserij, die dergelijke betoelaging absoluut noodzakelijk maakt. Deze betoelaging dateert reeds van uit 1973 en in 1982 bedroeg deze reeds 40% van de brandstofprijs. Italië had deze betoelaging verrechtvaardigd door de bijzondere recessie en crisis in deze sektor.

## Paul HOSTYN

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

Tel. (059) 32.31.80

BRUGGELAAN 12 BREDENE  
(8780V)

## EEG-VISSERIJ IN DE WATEREN VAN DE FAROE

In 1983 en dit tot einde 1983 mogen vissersvaartuigen die de vlag van een lidstaat voeren, in het kader van wederzijdse visserijrechten vastgelegd in een bilaterale visserijovereenkomst tussen de EEG en de Faroë, volgende hoeveelheden vis vangen :

(in ton)

Soort	Quota	Verdeling	
Kabeljauw en schelvis	2.200	Frankrijk	260
		Duitsland	50
		Verenigd Koninkrijk	1.890
Koolvis	3.500	<b>België</b>	p.m.
		Frankrijk	2.200
		Duitsland	450
		<b>Nederland</b>	p.m.
		Verenigd Koninkrijk	850
Roodbaars	4.800	<b>België</b>	p.m.
		Frankrijk	300
		Duitsland	4.450
		Verenigd Koninkrijk	50
Leng	500	Frankrijk	280
		Verenigd Koninkrijk	200
		Duitsland	20
Blauwe leng	4.500	Frankrijk	2.950
		Verenigd Koninkrijk	100
		Duitsland	1.450
Lom	400	Verenigd Koninkrijk	300
		Duitsland	90
		Frankrijk	10
Blauwe wijting	25.000	Denemarken	11.000
		Frankrijk	
		Duitsland	3.000
		<b>Nederland</b>	
Platvis	300	Verenigd Koninkrijk	11.000
		Frankrijk	40
		Duitsland	60
		Verenigd Koninkrijk	200
Andere soorten	500	Frankrijk	180
		Verenigd Koninkrijk	120
		Duitsland	200
		Denemarken	3.500
Makreel	3.500	Denemarken	3.500

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIE

■ Door de haaienvissers van Grimsby werd verleden week op het departement een protestnota afgegeven tegen de goedkope invoer van haaien uit Ierland waardoor de eigen prijzen met een gevoelige inzinking te kampen hebben. De Ierse haaien kwamen van de vissershaven Killybegs en kregen in de afslag van Grimsby 640 fr. de ben voor middenslaghaai. Deze prijs ligt zelfs 35% onder de opvangprijs van de middenslaghaai. In de Oostendse afslag lag de prijs voor middenslaghaai driemaal hoger.

■ Het Brits wantrouwen is terecht groot tegenover de door andere lidstaten te nemen beschermingsmaatregelen en controle op de opgelegde visserijbepalingen. Er wordt in dit verband vooral met de vinger gewezen naar Nederland en Denemarken, die het niet te nauw nemen ter zake. Daarom ook zal de Britse minister bij de Commissie te Brussel aandringen op spoed voor het in voege brengen van de EEG-visserijinspectie, die de nationale inspectieschepen mag controleren en terecht wijzen. Of dit echter de oplossing is of nog meer chaos zal veroorzaken, betwijfelen we.

■ Veel IJslandse vis verleden week in de afslag te Grimsby en te Hull. De prijzen waren echter eerder aan de lage kant. Aldus voor de IJslander „Gissur Hvitti” die met 1.280 ben slechts aan 2,6 miljoen B.fr. geraakte, hetzij 2 duizend fr. gemiddeld de ben. Een ander IJslander bracht 1330 bennen aan de markt voor 2,43 miljoen B.fr., meestal schelvis, verder gul, koolvis, wat rode poon en 40 ben steenschol (tongschar) met een gemiddelde prijs van 1.825 B.fr. de ben. Ook de 3de IJslander haalde slechts gemiddeld 1.820 fr. de ben met nochtans 550 ben aul op een to-

taal van 1022 bennen vis. De „Helga” haalde met 1045 bennen slechts 1.367 miljoen fr. hetzij een gemiddelde van 1.370 B.fr. de ben. De „Arni Geir” ten slotte maakte 673 duizend B.fr. voor een aanvoer van 634 bennen, hoofdzakelijk gul en rode poon. Hiermede werd slechts een gemiddelde prijs per ben van 1.060 fr. behaald! We menen dat het voor velen opliggen geblazen is voor de onderhoudsbeurt, want met dergelijke prijzen loopt men niet ver. Maar wie zal het hen leren of in hun eigen belang verplichten?

■ De voorzitter van de machtige Schotse redersfederatie, Willy Hay, gaat niet akkoord met de mening van de nieuwe Britse minister voor landbouw en visserij, de heer Jopling, dat het EEG-visserijbeleid in de goede richting uitgaat. Noch de minister noch iemand anders kan mij hiervan overtuigen aldus Hay. Volgens de betrokken voorzitter zijn de kwota nog altijd niet vastgelegd, is er geen EEG-inspectie en is het alleen Groot-Brittannië en Noorwegen voor wat de visserij van dit land in EEG-wateren betreft, die zich aan de opgelegde normen houden. De waarheid heeft haar rechten.

■ Ook de Britse vaartuigen zijn sinds 6 juli over hun voorlopig toegekend haringkwota heen en alleen de zich nog op zee bevindende 8 seinetreikers, mochten nog hun haring aanvoeren. De overige werden binnen gehouden, minstens wat de haringvisserij betreft. Slechts nadat overeenkomst zal bereikt zijn op een nieuwe bijeenkomst van de minister kwestie van de haringkwota, zullen de vaartuigen terug op de haringvisserij toegelaten worden. Een voorbeeld voor onze Noorderburen.

■ Een Brits visverwerkingsbedrijf, filiaal van Young Seafoods bekwam een subsidie van de

FEOGA ten bedrage van nagenoeg 17 miljoen B.fr. voor de modernisering en verdere uitbouw van het Grimsbyfiliaal, vooral voor de ontwikkeling van de zogenoemde atmosfeerverpakking die de houdbaarheid en versheid van de verpakte vis verdubbelt. Vreemd dat wij zo weinig van het toekennen van toelagen horen aan Belgische bedrijven voor de modernisering of het invoeren van een nieuw rationelers procédé. Is dit een gevolg van een gebrek aan voorlichting of moet alles bij ons langs geheime wegen toegelaten.

■ De Britse minister Jopling, die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, heeft laten weten, dat de Britse Navy desnoods zelf zal optreden tegen de vissers van deze landen-lidstaten waarvan de kwota reeds uitgeput zijn zo deze nog verder over hun kwota zouden heen vissen, dit ter bescherming van de visbestanden. Wij kunnen ze geen ongelijk geven.

■ Op de Shetland-eilanden werd een firma voor de commercialisering van de Shetlandvis gesticht. Gezien de goede naam van de Shetlandvis, zullen de produkten die via deze firma het publiek bereiken, uitsluitend voorgesteld worden onder de naam van Shetland. Men zal vooral op de haring en andere magere vis wijzen.

■ Twee nieuwe visserijwachtschepen, de „Moidart” en de „Morven” zijn verleden maand in dienst getreden van het Schotse departement van landbouw en visserij. Zij zijn beide 20 m lang, uitgerust met een motor van 510 pk en kunnen een maximum snelheid bereiken van 24 mijl per uur. Beide vaartuigen zijn gebouwd in versterkt glasvezel en kosten samen bijna 80 miljoen BF.

WEGENATLAS VAN

**BELGIË** EN VAN

**Groothertogdom  
LUXEMBURG**

Register der gehuchten, gemeenten en postkantons. Met benaming en nummers van de uitritten van de autosnelwegen. Toeristische gids per provincie. 94 blz informatie.

**de rouck**  
Kartografie



**180 BF** + 20 BF port

Naam \_\_\_\_\_ Voornaam \_\_\_\_\_

Adres \_\_\_\_\_ nr \_\_\_\_\_

Postkantons \_\_\_\_\_ Gemeente \_\_\_\_\_

Aantal gewenste exemplaren \_\_\_\_\_ x 200,-BF

Terug te sturen samen met een cheque op naam van:

Ook verkrijgbaar ter Drukkerij Het Nieuwsblad van de Kust  
Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende

ALGEMENE SCHEEPS-, BOUW- EN INDUSTRIELE  
SCHILDERWERKEN - ZANDSTRAALWERKEN

**VERBEKE R.**

Rustoordstraat 37, 8020 OOSTKAMP  
☎ (050) 82 22 54

- Anti-roest behandeling met garantie
- Waterafstotende waterdichtingswerken

VOOR DE VOEDINGSSEKTOREN:

- Schimmel- & bacteriëndodende behandelingen
- Insektenwerende decoratieve bekleding

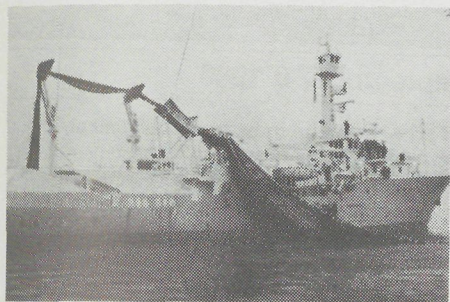
**WP**  
**WEST**  
**PAINTS**

Alleenverkoop van:  
**SCHEEPSVERVEN**  
„EEN COMPONENT  
POLYURETHAAN”

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## ALLERLEI

■ Ook op de tonijnvisserij wordt thans het Noors purse-seining vangststelsel gebruikt, omdat het meer voordelen biedt zoals een sneller behandeling van de netten, meer stabiliteit voor het vaartuig en daardoor meer mogelijkheden om in slecht weder te vissen, minder lieren en bommen nodig, mogelijkheden om zowel als purse-seiner of als gewone treiler te vissen, enz. Op bijgaande foto zien we een tonijntreiler die het Noors purse-seining systeem voor het vissen gebruikt.



De „Captain Stendal” een Ganese tonijntreiler vissende met het purse-seiningnet.

■ Voor Ecuador verwacht men tegen 1986 een voortbrengst van 50 duizend ton garnaal in de talrijke vijvers via akwakultuur. De garnaalfarming krijgt er een grote uitbreiding. Thans wordt er door visserij op zee en op de vijvers reeds meer dan 20 duizend ton voortgebracht.

■ In het zuiden van Marokko wordt een nieuwe visserijhaven gebouwd die faciliteiten zal bieden voor een aanvoer van 50 duizend ton vis en de mogelijkheden voor verwerking, verpakking, opslag in koelkamers, enz. Het ganse projekt zal nagenoeg 1,5 miljard B.fr. kosten. Er zal eveneens een werf voor scheepsherstellingen voorzien worden. Het is een Franse maatschappij, die met de uitvoering van het projekt belast wordt.

■ Deze zomer en komende herfst wordt een grote promotiekampagne in de Verenigde Staten op touw gezet voor de verhoging van het visverbruik. Men heeft dit noodzakelijk geacht omdat het jaarlijks verbruik per inwoner in de Verenigde Staten slechts 5,9 kg. bedraagt. Het akzent in de promotiekampagne zal voornamelijk gelegd worden op gezond eten, goede smaak en „keep fit with fish”, houdt U fit met vis. Inderdaad een goede slogan doet het altijd. Wij zouden er aan toevoegen: Eet vis plat of rond en blijf sterk en gezond.

■ Het zal altijd maar moeilijker worden voor de olietankschepen om hun tanks op zee te gaan spoelen en aldus de oppervlaktewateren te vervuilen. Inderdaad spreekt men nu reeds van een toezicht op deze en andere vaartuigen via satellieten. Dit zou binnen enkele jaren kunnen verwezenlijkt worden. Ook zal dit mede kunnen ophelderingen bezorgen bij heel wat aanvragen en het in de grond lopen van vaartuigen. We denken hierbij in de eerste plaats aan vissersvaartuigen die in het bijzonder met het overvaren door zware schepen, die naderhand spoorloos verdwijnen, gekonfronteerd worden.

■ De 6e Internationale zeevoedingsprodukten Konferentie, die in 1981 in Munchen doorging en verleden jaar in Tokio, wordt nu dit jaar in oktober in Wenen gehouden. Verleden jaar in Tokio noteerde men meer dan 400 visverwerkende bedrijven die aan de konferentie deelnamen. Opvallend was toen de belangstelling vanwege de ontwikkelingslanden uit Azië.

■ Vijf landen aan de Noordzee wensen iets te doen aan de bezoedeling van de Noordzee. Regeringsvertegenwoordigers uit die landen kwamen onlangs in Den Haag samen om de Overeenkomst van B en daterend uit 1969, aan te passen en uit te breiden inzake de oliepollutie in de Noordzee.

■ De vissoort die het meest over de ganse wereld aangevoerd wordt, is de Alaska-koolvis (pollak) met meer dan 4 miljoen metrieke ton. Hierop volgt de Japanse pilchard met 3,6 miljoen ton, de Chileense pilchard met 2,8 miljoen ton, de lodde (in 1981) met 2,8 miljoen ton, maar in 1982 gevoelig teruggelopen, de Atlantische kabeljauw met 2,3 miljoen. Verder volgt de makreel uit Chili met 1,7 miljoen ton, de ansjovis uit Peru met 1,5 m.t., de Europese pilchard met 1 m.t., de Atlantische haring (vooral Canada) met 950 duizend ton, de blauwe wijting met 900 duizend ton, enz... In de 20 meest aangevoerde soorten wat de hoeveelheid betreft, geen spoor van de normale verbruikervis, behalve de kabeljauw en koolvis.

■ Thans werden nog maar de cijfers van de visaanvoer per land over 1981 gegeven. Top was weer eens Japan met 10,6 miljoen ton, gevolgd door de eeuwige tweede, namelijk Rusland met 9,5 miljoen ton. Ver hieronder komt dan de derde in de rij, China, met 4,6 miljoen ton, gevolgd door de Verenigde Staten met 3,7 miljoen ton, Chili met 3,4, Peru met 2,7 en dan het eerste Europees land Noorwegen met 2,5 miljoen ton. Voor 1982 zal Noorwegen zeker ver terugvallen gezien de gevoelige minderaanvoer van de lodde (capelin) voor vismeelproductie. Denemarken komt in 1981 op de 10de plaats als 2de land uit het westen met 1,8 m.t., IJsland als derde westers land komt op de 14de plaats met 1,4 m.t. en Spanje op de 18de plaats in de wereldranglijst en als 4de Westeuropees land met 1,263 m.t. Onder de eerste 40 vinden we dan nog Groot-Brittannië (22), Frankrijk (24), Polen (28), Italië (32), Nederland (33), West-Duitsland (37), Zweden (38), Portugal (39) en de Faroë (40) deze laatste nog met 242 duizend ton.

■ Er is een groeiende markt ontstaan voor visshuiden, die tot leder verwerkt worden voor schoenen, handtassen, mappen, enz... Een firma uit Denemarken die zich specialiseert in gezouten kabeljauw, kreeg een aanbod van een Italiaanse firma voor uitvoer van... gezouten visshuiden. Het gaat hier echter niet over kabeljauwvellen, maar over deze van de hier bij ons onder de naam van wolf en zeetijger gekende vis. Gezien dit echter een vissoort is, die niet in grote hoeveelheden aangevoerd wordt, kan de Deense firma de vraag uit Italië niet bijhouden.

■ In 1983 van 7 tot 9 september gaat te Singapoer een wereldtentoonstelling door, genoemd „Asiaphish 1983. Opmerkelijk is daarbij dat de

Noren er weer één van de eersten bij waren om in te schrijven, ditmaal ook met energiebesparende technieken. Ook firmas uit Japan en de Verenigde Staten hebben reeds ingeschreven. Twee jaar terug, in 1981, ging de eerste Asiaphish in Singapoer door.

## DENEMARKEN

■ De zes grootste Deense vissershavens, Hirtshals, Esbjerg, Skagen, Hantsholm, Thyboron en Hvide Sande, kennen elk aanvoeren van boven de 100 duizend ton! Elk meer dan twee maal de aanvoer van de ganse Belgische vloot, met elk, in waarde uitgedrukt, boven het miljard B.fr. Wel is daar veel aanvoer voor de vismeelfabrieken bij, hetgeen dan de, relatief kleine aanvoerwaarde uitlegt. Inderdaad verwezenlijken de Belgische havens Oostende en Zeebrugge, met een beduidende kleiner aanvoer, eveneens aanvoerbepalingen van meer dan één miljard B.fr. Er wordt ook veel buitenlandse vis in Denemarken aangevoerd, vooral uit Zweden en Noorwegen.

■ De tiende uitgave van de Internationale Visserijtentoonstelling te Kopenhagen in Denemarken, kende een groot aantal deelnemende firmas, maar toch was de belangstelling minder. Anderzijds krompen de deelnemende firmas hun standen in, natuurlijk als gevolg van de recessie en het hiermede gepaard gaand sparen. Ook werden er meer kleine motoren aangeboden dan grote, waar men ook al de algemene trend van het uitsparen in de visserij volgt.

## IERLAND

■ De 5 Ierse schippers die verleden jaar in oktober weigerden de haringvisserij in de Keltische Zee stil te leggen en na herhaalde waarschuwing werden opgebracht en zelfs een tijd gevangengezet, hetgeen toen aanleiding gaf onder de visserij tot rellen en opstootjes, werden thans wegens deze illegale haringvisserij elk veroordeeld tot 60 duizend B.fr. boete en het verbeurd verklaren van het vistuig. Voor de meesten komt dit, samen met de kosten op een 200 duizend B.fr. verlies.

■ Niet minder dan 7 Spaanse schippers werden beboet voor gezamenlijk meer dan 7 miljoen B.fr. wegens illegale visserij in de Ierse wateren. Het was de rechtbank uit het Ierse Gatway, die deze zware straffen uitsprak. De Spaanse vaartuigen werden gesnapt toen zij vissende waren van 40 tot 70 mijl binnen de Ierse 200 mijlszone. De schepen worden aan de ketting gehouden tot betaling volgt van de uitgesproken boeten.

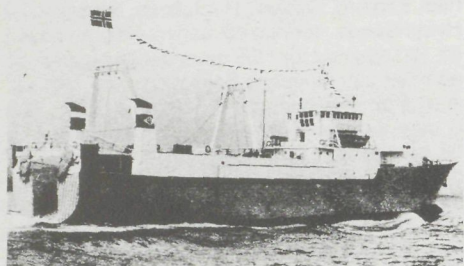
## GROENLAND

■ Groenland dat zich reeds per referendum met een zeer lichte meerderheid uitgesproken had voor een uittreden uit de EEG, maar wel nog aast op de EEG-voordelen, zou volgens bepaalde politicieters beter zijn toelaatbare weg te vissen overschotten vis aan de meest biedenden te verkopen. Als ontwikkelingsland kan Groenland dan deze gelden voor uitbouw en modernisatie van de eigen visserij aanwenden.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## NOORWEGEN

■ Door de Noorse rederij „Anders Wilhelmsen” wordt een faktorijschip, de 75 m. „Nordstar” aan de grootste rederij uit Canada, de „National Sea Products” verkocht. Deze faktorijschip treiler meet 1584 Brt en is één van de laatste tien faktorijschepen die Noorwegen nog bezit. Gebouwd in 1969, werd het in 1980 volledig gemoderniseerd en kan 60 ton vis per 24 uur verwerken en invriezen.



De Noorse faktorijschip „Nordstar” aan Canada verkocht.

■ Noorwegen telt thans reeds meer dan 400 visfarms en elk jaar komen er nog bij, terwijl anderen aangepast, gemoderniseerd en/of vergroot worden. Het is duidelijk dat dit een grote invloed heeft op jaarproductie die men tegen 1985 wenst op te drijven tot over de dertigduizend ton, hetzij 75 % van de totale Belgische visaanvoer. Het gaat hier voornamelijk over zalmachtigen en forellen.

■ In het Noorse parlement heeft Thor Listau, de minister voor de visserij, verklaard dat Noorwegen de kleine mink-walvisvangstvisserij niet zal stop zetten einde 1985 zoals de, verleden jaar te Brighton gehouden walvisconferentie met 2/3e meerderheid der stemmen had beslist. Deze walvisvisserij is praktisch het enig bestaansmiddel van enkele Noorse kommunauteiten in het uiterste Noorden van het land en er is geen sprake van hen dit af te nemen. Ook de bedreiging door de Verenigde Staten om alle invoer van visserijproducten te boycoteren uit landen die voortgaan met de walvisvisserij, zal Noorwegen niet door de knieën laten gaan. Zeggen wij nog dat ook Japan, Rusland en Chili zich niet storen aan de dreigingen van Nonkel Sam.

■ In een poging om de zeeschildpadden en hun eieren te beschermen, heeft Indië opdracht gegeven aan de kustwacht een scherp toezicht te houden op de kusten. Deze zijn echter 6.100 km lang, zodat men zich zal verplicht zien de door de schildpad uitverkoren eilandenkusten in het oog te houden. Niet alleen kustlopers, maar ook treilers zijn er in het seizoen van het eierenleggen op uit om de zeeschildpadden te vangen, alsmede de eieren zelf. Het vlees van de zeeschildpadden is bijzonder geprezen en wie heeft nog niet gehoord over schilpaddensoep ?

■ Noorwegen kent een jaarlijkse aanvoer van vis die voldoende rijke proteïnen kan opleveren voor de voeding van 70 miljoen mensen. Nochtans gaat zo ongeveer 70 % van de jaarlijkse Noorse aanvoer naar de vismeelfabrieken voor diervoeding en olie die hoofdzakelijk uitgevoerd worden naar de ontwikkelingslanden.

Men denkt er dan ook aan de onderzoeken om het vermahlen van de vis dienstig voor vispoeder voor menselijk verbruik, te stimuleren en op te voeren.

## DUITSLAND

■ Na in 1981 nog bijna 60 miljoen B.fr. verlies geleden te hebben, slaagde de grote Duitse diepzeerederij „Nordsee” er in voor 1982 terug uit de rode cijfers te geraken. De rederij „Nordsee” beschikt over diepvries- en fabrieksschepen. Verder vindt men de „Nordsee” ook nog terug in het visverwerkend bedrijf en in de vishandel. Een ander Duitse rederij uit de diepzeevervisserij, de „Nordstern A.G.” deed het minder goed en bleef ook in 1982 in de rode cijfers hangen. Het visverbruik is anderzijds in West-Duitsland praktisch gelijk gebleven met 10,7 kgr. per jaar en per inwoner.

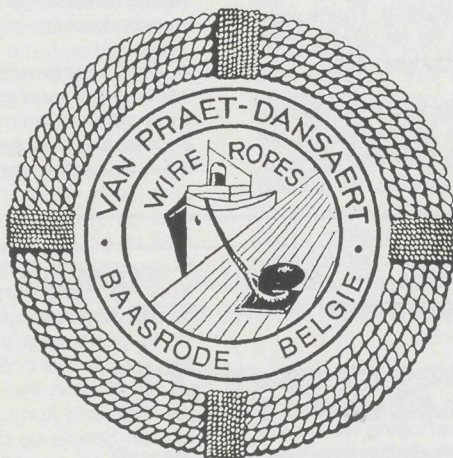
■ In de AFZ.-Hamburg lezen we, dat men in West-Duitsland eveneens zijn bedenkingen heeft wat betreft een eventuele toetreding van Spanje en Portugal tot de EEG en de weerslag hiervan op visserij in de gemeenschapswatervaten. Vooral de geweldige visvangstcapaciteit van de Spaanse vloot, stelt volgens de AFZ problemen en zal aanleiding geven tot nog kleinere vangstkwa voor de visserijvloot van de huidige lidstaten.

■ Aan de AFZ Hamburg ontleen we dat van de invoer van visfilets in Duitsland, 35 % uit EEG-landen betrokken wordt, maar 65 % uit derde landen, zoals Noorwegen, de Faroë, IJsland, Canada, Argentinië en Polen om maar de voornaamsten te noemen. Voor wat de invoer aan schaal- en weekdieren betreft, is het aandeel uit derde landen, waaronder ook Indië, Thailand, Taiwan, Malesië, Hong-Kong, enz... nog betekenisvoller.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

**VAN PRAET - DANSAERT, p.v.b.a.**

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

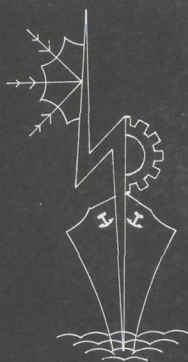
Het lang bestaan van de firma getuigt voor de degelijkheid van de geleverde goederen.

Onze kabels zijn te verkrijgen bij de beste firma's aan de kust en in 't bijzonder bij **S.C.A.P. Oostende**.

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

# WERKHUIZEN s.v. S.C.A.P. OOSTENDE



- MEKANIEK
- ELECTRICITEIT
- KOELING
- SCHEEPSBOUW

VOOR „EUROKOTTERS” TOT DE  
GROOTSTE BOKKENVAARTUIGEN

## S.C.A.P.

*Gratis verzorging van alle  
aanvragen bij nieuwbouw*

OOK VOOR HERMOTORISATIE  
EN HERSTELLING

TELEFOON:

OVERDAG: (059) 32.39.79 - 32.08.20

NA SLUITINGSTIJD: (059) 32.31.48 J. PRAET

70.38.79 L. DEDRIE

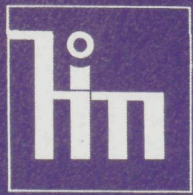
26.64.99 JOS PRAET

113



# 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.

