50

1933 - 1983

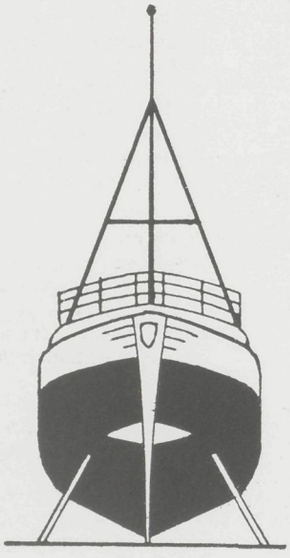
HET VISSERIJ BLAD

50e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 4 NOVEMBER 1983 – NR. 40



WEST-VLAAMSE SCHEEPSWERVEN n.v.

A. VANDER CRUYSSE



LEGEWEG,
8020 OOSTKAMP

✆ 050/35.83.60
Priv. 050/31.34.42

NIEUWBOUW VISKOTTERS

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 2.000 FR. – 6 MAANDEN 1.200 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 – TELEFFOON (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

Vrijdag 4 november 1983 – Nr. 40

DE E.E.G.-STEUN VOOR NIEUWBOUW EN MODERNISERING VAN VISSERSVAARTUIGEN

Op 3 en 4 oktober is er in de Europese Landbouw- en Visserijraad te Luxemburg, na vele discussies onder de verschillende landen-lidstaten, een nieuwe verordening tot stand gekomen in verband met de F.E.O.G.A.-steun voor nieuwbouw en modernisering van vissersvaartuigen. Deze verordening vervangt de vroegere waarbij door de F.E.O.G.A. steun verleend werd voor de bouw van schepen met een lengte van 27 m. over alles of 24 meter tussen de loodlijnen.

1) VANGSTVERBOD

De nieuwe gewijzigde verordening nr. 171/83 houdt hiernavolgende bepaalde technische maatregelen voor het behoud van de visbestanden in:

Een vangstverbod op makreel wordt van kracht in een gebied ten zuid-westen van Groot-Brittannië, de zogenaamde makreel-box. Ook worden er kabeljauw- en Noorse schelvisregelingen van kracht in de Groenlandse wateren. Wij hadden het hierover onder meer reeds in onze vorige uitgaven.

Voor België is het uitstellen van de verhoging van de netmaaswijdte tot 90 mm. in de Noordzee, van 1/1/1985 van het meeste belang. Nochtans moet de Raad, vóór 31 mei 1984 besluiten of de netmaaswijdte voor de visserij op tong, pladijs en wijting moet ofwel verhoogd, ofwel vrijgesteld worden van verhoging.

In dit verband maken wij de betrokken reders en vissers er op attent, dat liefst geen te grote reserves aan netten zouden aangelegd worden. Men kan in dit opzicht niet voorzichtig genoeg zijn.

2) STRUCTUUR-VERORDENINGEN

Een verordening 2908/83 in verband met een gemeenschappelijke actie voor herstructurering, modernisering en ontwikkeling van de visserij alsmede voor de akwakultuur werd eveneens genomen. De duur van deze verordening is drie jaar, maar kan eventueel verlengd worden. Dank zij deze verordening, zal er steun kunnen verkregen worden voor nieuwbouw en modernisatie van vissersvaartuigen, met een lengte vanaf 9 meter tot 33 meter tussen de loodlijnen. De minimum investering moet echter 860.000 fr. bedragen.

Voor nieuwbouw moet de aanvrager voor steun, een bewijs van ontvangst van de aanvraag van de E.E.G. bekomen, **vóór dat het vaartuig in de vaart komt.** Wanneer het om een **modernisering** gaat van een bestaand vaartuig, geldt dezelfde regel, maar hier **vóór de werken een aanvang hebben genomen**. Alle voorstellen en projekten voor modernisatie en nieuwbouw moeten zo spoedig mogelijk ingediend worden bij het Ministerie van Landbouw, Dienst voor de Zeevisserij, Koninginnelaan 59 te Oostende.

3) EKSPERIMENTELE VISSERIJ EN GEMEENSCHAPPELIJKE ONDERNEMINGEN

Hierover hadden wij het reeds in onze vorige uitgave. Het is de verordening waarbij steun kan verleend worden aan vissersvaartuigen die proefvisserijen uitoefenen, voornamelijk op onderbeviste soorten of gebieden die onderbevist worden. Met deze verordening wenst men de druk op de gemeenschappelijke visstapels in andere gebieden, die aan overbevissing lijden, te doen afnemen. Zelfde bedoeling ligt voor bij de bevordering van gemeenschappelijke visserijen met rederijen en maatschappijen uit derde landen om er, buiten de Gemeenschapswateren in gebieden behorende tot deze derde landen, te gaan vissen. Voor ons land, dat wil zeggen, voor onze eigen visserij, zien wij geen dergelijke gemeenschappelijke visserij-ondernemingen tot stand komen. Het projekt van de zogenaamde „joint-ventures" is dus voor de visserij van ons land van minder belang.

4) AANPASSING KAPACITEIT VISSERIJDRUK

SLOOPPREMIE:

In verband hiermede meldt de betrokken richtlijn v.d. Raad in haar art. 5, dat men streeft naar een verlaging van de productiekapaciteit en dit betrekking heeft op vissersvaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van ten minste 12 m. Er wordt dus geen maksimumlengte voorzien. Deze actie wordt voorzien om uitgevoerd te worden door middel van:

a) het slopen van vaartuigen.
b) definitieve overbrenging van de vaartuigen naar een derde land.
c) bestemming van de vaartuigen voor andere doeleinden dan voor de visserij, in de wateren van de Gemeenschap.
d) het tijdelijk stilleggen van vaartuigen wanneer de kwota zijn opgebruikt.

Voor al deze vormen van aanpassing van de visserijdruk kan er dus E.E.G.-steun verleend worden. Het is een toekenning van financiële steun aan de eigenaar van het vaartuig, na de afgifte van een verklaring van schrapping van het vaartuig uit de registers voor vissersvaartuigen, door een beëindigingspremie die forfaitair per bruto-registerton wordt vastgesteld. Deze beëindigingspremie wordt uitsluitend toegekend aan vaartuigen waarmede in het kalenderjaar dat voorafgaat aan het verzoek om toekenning van de premie, **minstens 100 dagen gevist wordt.**

De sloopprémie bedraagt ten hoogste 29.230 fr. per bruto registerton. Voor België is de huidige sloopprémie door ons land bepaald op 30.000 fr. per brutoton. De E.E.G. vergoedt de lidstaten met 50 % van de, voor vergoeding in aanmerking komende uitgaven.

STILLIGREGELING:

Voor vaartuigen met een lengte tussen de loodlijnen van meer dan 18 m. en die na één jan. 1985 in gebruik werden genomen wordt een stilligregeling voorzien, met volgende voorwaarden en hoogte van het bedrag:

a) maksimum 12 % van de aankoopkkosten of verankerde waarde verdeeld over 250 dagen.
b) de stilligperiode moet minimum 45 dagen bedragen.
c) door het betrokken lidstaat (in casu voor ons door België) moet een programma opgemaakt worden.

Voor deze stilligregeling wordt door de Gemeenschap 50 % steun voorzien.

BESLUIT

Het is dus wel te verstaan, dat de rederijen die bij nieuwbouw beroep doen op de communautaire sloopprémie geen beroep kunnen doen of in elk geval niet in aanmerking kunnen komen voor de **eventuele** steun van 25 % van de F.E.O.G.A.

De sloopprémie blijft ten huidigen dage nog van kracht in Belgisch verband op basis van dertig duizend frank per bruto-ton voor alle schepen van 20 jaar oud of voor schepen van een geringer ouderdom, waarvan de bevoegde minister oordeelt dat ze bewezen hebben economisch niet rendeerbaar te zijn.

Ook de provinciale premie van 2,5 miljoen blijft voor 1984 nog in voege voor nieuwbouw en voorwaarden vroeger vastgelegd, waarbij het eerste jaar bij de bouw een premie van een miljoen, het tweede jaar 750 duizend frank en het derde jaar ook 750 duizend frank wordt toegekend.

Zo men beroep doet op de sloopprémie van de Belgische Staat, spreekt het vanzelf dat men geen beroep kan doen op de sloopprémie van de E.E.G.

Wat ook van belang is te melden, is het feit dat bij een aanvraag voor F.E.O.G.A.-steun men nooit vooraf zeker is deze te zullen bekomen en men voor dit alles moet afwachten.

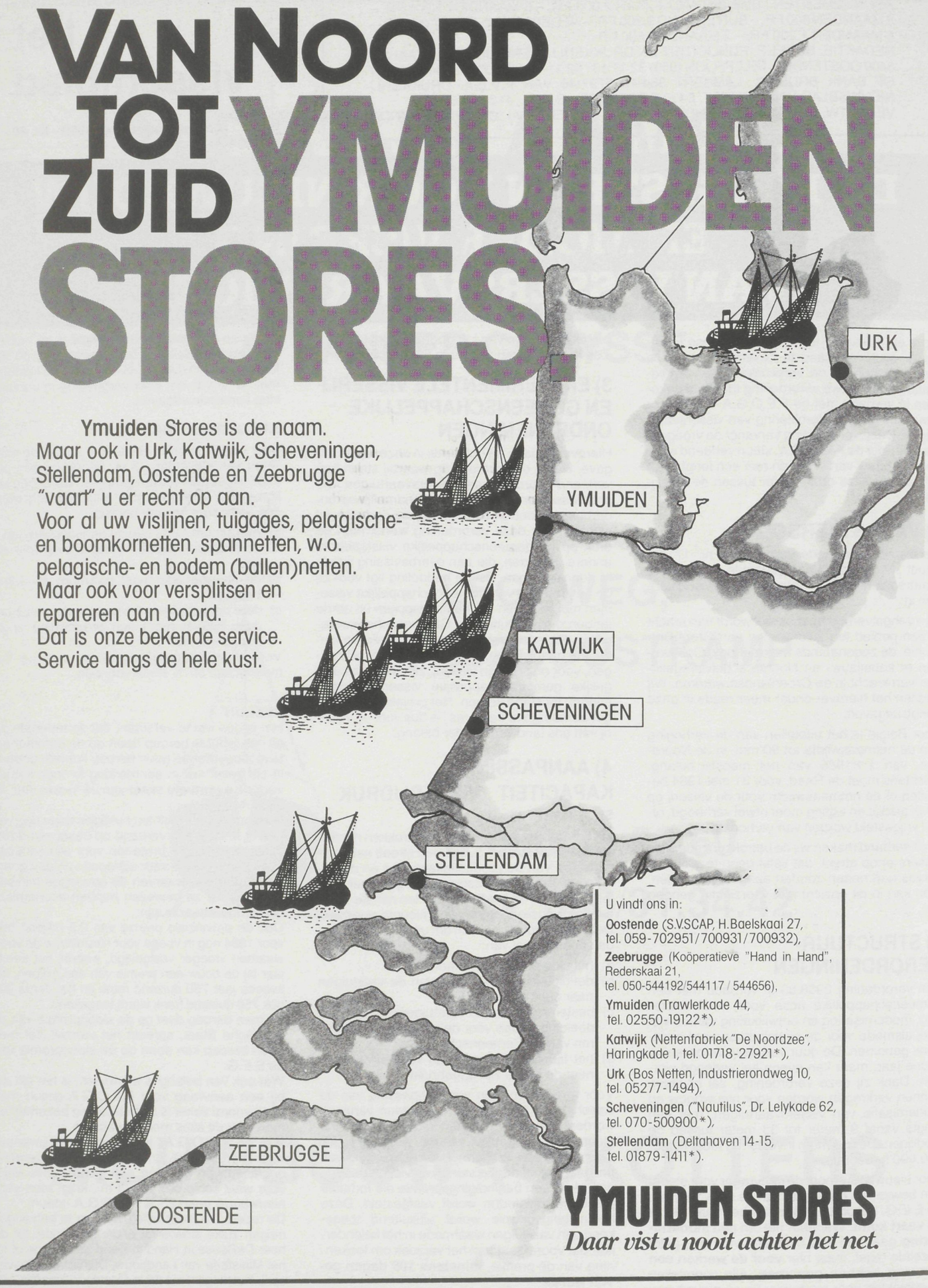
Van de F.E.O.G.A. kan men bij nieuwbouw, waarop men 25 % ontvangt geen sloopprémie ontvangen en als men een sloopprémie krijgt voor welk schip ook tot 33 m., krijgt men voor nieuwbouw geen 25 % F.E.O.G.A.-steun.

De reders die meer uitleg wensen te ontvangen mogen zulke steeds tot ondergetekende, tot de heer DeRoose in Hand in Hand Zeebrugge of tot het Ministerie van Landbouw, Dienst voor Zeevisserij, Konningenlaan 59 te Oostende wenden.

VANDENBERGHE

VAN NOORD TOT ZUID YMUIDEN STORES.

Ymuiden Stores is de naam.
Maar ook in Urk, Katwijk, Scheveningen, Stellendam, Oostende en Zeebrugge "vaart" u er recht op aan.
Voor al uw vislijnen, tuigages, pelagische- en boomkornetten, spannetten, w.o. pelagische- en bodem (ballen)netten.
Maar ook voor versplitsen en repareren aan boord.
Dat is onze bekende service.
Service langs de hele kust.



U vindt ons in:

Oostende (S.V.SCAP, H.Baelskaai 27, tel. 059-702951/700931/700932),

Zeebrugge (Kooperatieve "Hand in Hand", Rederskaai 21, tel. 050-544192/544117 / 544656),

Ymuiden (Trawlerkade 44, tel. 02550-19122*),

Katwijk (Nettenfabriek "De Noordzee", Haringkade 1, tel. 01718-27921*),

Urk (Bos Netten, Industrierondweg 10, tel. 05277-1494),

Scheveningen ("Nautilus", Dr. Lelykade 62, tel. 070-500900*),

Stellendam (Deltahaven 14-15, tel. 01879-1411*).

YMUIDEN STORES
Daar vist u nooit achter het net.

BIJ HET HEENGAAN VAN EEN KNAP SELF-MADE MAN

CHARLES DECROP IS NIET MEER



Donderdag, op het ogenblik dat we reeds ter perse waren gegaan, bereikte ons het onverwacht maar droevig bericht van het overlijden in de ouderdom van 87 jaar, van de heer Charles Decrop senior, weduwnaar van Marie Thérèse Debra en vader van Annie, Luc, Christian Reyers-Decrop en Philip.

Charles Decrop is op 9 februari 1896 te De Panne geboren en broeder van Lucien Decrop, welke op 21 november 1967 te Oostende plots overleed.

Beide broers waren betiteld, met de familie Bauwens, als een der voornaamste en grootste pioniers van de ganse en in het bijzonder de Oostendse visserij.

Hun talrijke titels vernoemen, heeft niets te zien met de grote verdienste van de twee grootste „self-made men" welke we in de Belgische visserij hebben gekend en van wie mag gezegd dat hun verwezenlijkingen behoren tot de glorierijke tijd welke de Belgische visserij heeft meegemaakt.

Charles Decrop veroorloofde zich nog amper een paar maanden geleden, 's morgens regelmatig de fabriek van Ostend Stores and Ropeworks te bezoeken, waar zijn wil en orders nog vaak legio waren en niemand het aandurfde, wanneer hij zijn bevelen gaf, hem op dat ogenblik tegen te spreken. Integendeel, werd hij gewaar dat sommige zaken hem verzwegen werden, dan was hij er als de kippen bij, om desnoods met een zachte (?) g... te tonen dat hij er nog voor iets was en als voorzitter-beheerder van die machtige en wereldlijke touw- en garenmaatschappij nog de touwtjes in handen hield. Als zoon van „Disje Decrop", die zelf als visser tot zijn 40 jaren te De Panne met de „schuiten" gevaren had en van Odile Velghe van Adinkerke, studeerde hij na de lagere school tot in 1914 aan het Oostends Koninklijk Atheneum van waar hij in 1915 tot 1919 met zijn broer Lucien als vrijwilliger het Belgisch leger vervoegde, om zich eindelijk met broer Lucien in 1919 te Oostende te vestigen waar zij begonnen touwwerk en garen te verkopen met hun fiets, met vooraan een staander, waarop zij tot 20 kg. konden bergen om er mee de vissersschepen te bevoorraden.

Beide pioniers waren die verkoop begonnen voor een firma uit Engeland, nl. „Den Engelsman", want veel Engelse schepen kwamen toen hun vis in Oostende verkopen, om tenslotte een eigen winkel in de Ooststraat en weldra in de Zuidstraat op te richten, waar niet alleen vistuig en vismateriaal verkocht werd, maar garens werden geleverd om netten ten huize te breien.

In 1927 namen zij als eenvoudige beginners reeds het risico over te stappen naar het tot stand brengen van een industriële spinnerij van manillavezels voor korregaren en touw, wat het begin betekende van de thans wereldvermaard geworden touw- en garenfabriek Ostend Stores en Ropeworks, waar op het ogenblik niet minder dan 250 mensen te werk gesteld zijn.

Alle verkoop mocht toen inderdaad op de snelle ontwikkeling van onze visserij gericht worden.

De grote visserij kon toen rekenen op een John Bauwens, Lucien en Charles Decrop, Leonce Verbrugghe, opgevolgd door Georges Vanderrol, met de Pêcheries à Vapeur, Motorvisserij en de Oostendse Rederij, waarbij zich talrijke ondernemende Pannenaars zoals de Lambregts, Vieren, Viaene, Verhaeghe, Christiaens, Vileyn, Nyville, Verleene, Ghys, Walraeve, Gonzales, Laplasse, Hennaert, Lycke, Lenaers, Leopold Verbanck, en andere kwamen voegen. Niettegenstaande heel wat moeilijkheden en de zware krisis van 1930-1932 in de visserij en de fabriek bij gebrek aan ervaring, werd toch koppig voortgewerkt en ontworpen, zodat in 1934 een nieuwe stap gezet werd en de twee jonge ondernemende broers overgingen tot de oprichting van de spinnerij van sisalvezels.

Deze spinnerij groeide vlug uit tot de voornaamste aktiviteit, want vóór het afsterven van broer Lucien in 1967, werden rederij, ijsfabriek, visafslag, morubel, enz., vlug verkocht of overgelaten om zich vooral toe te leggen op de productie van sisal en oogstgaren, welke in Europa zijn gelijke niet kent. Deze produktie was toen reeds tot 13.000 ton opgevoerd.

De beide stichters zijn er thans niet meer. Ze hebben gelukkig echter een zeer bekwame ploeg nagelaten, welke zeker de voetstappen van hun knappe stichters zal volgen.

Ze zijn immers uit hetzelfde hout gesneden, hebben de laatste jaren eens temeer bewezen dat ze door nonkel Lucien en vader Charles op voorbeeldige wijze de weg zijn aangewezen om België als Ostend Stores en Ropeworks op wereldvlak verder te kunnen vertegenwoordigen.

Dit hebben ze te danken aan de twee stichters en „self made men" en aan hun eigen taaie wil het werk van de „Decrops" verder te doen gedijen.

Aan de zoons en de families Decrop biedt ons blad zijn innige deelneming in het zwaar en onherstelbaar verlies, welke ze komen te ondergaan.

Een aangename anecdote

Deze kleine opsomming, welke we hiervoor weergeven, is slechts een greep uit de vele initiatieven en verwezenlijkingen van de twee knappe „self made men".

Was Lucien de man van de zakenrelaties, broer Charles was de knappe technieker van de fabriek en de talrijke technische moeilijkheden welke regelmatig dienden opgelost, zodat mag gezegd dat de ene de andere prachtig aangevuld heeft.

Beiden stammen inderdaad uit een in De Panne alomgekende en gewaardeerde familie, waar vader Dis tot zijn 40 jaar op zee de vis ging halen en moeder Odile zorgde dat de centen in huis kwamen, want het was voor Disje moeilijk iets weg te gappen omdat moeder Odile op alles een oogje in 't zeil hield.

Bij één van de vele herinneringen welke ons uit de oorlog zijn bijgebleven, is deze dat Disje nu en dan te De Panne met zijn netje, haring of vis bij schartte. Moeder zorgde voor de verkoop, maar daarmee had Dis geen cent om op het hoekje van de zeedijk in de kelder van het hotel, want boven was het veel duurder, zijn paar „pale aletjes" te drinken.

Zoons Lucien en Charles werden dat gewaar en gaven vader Dis bij hun komst het nodige drinkgeld, maar toen moeder Odile dit gewaar werd, zond ze Disje van tijd tot tijd om boodschappen.

De brave man had zonder de waard gerekend en betaalde fier en gretig van het zakgeld dat hij van zoons Lucien of Charles gekregen had.

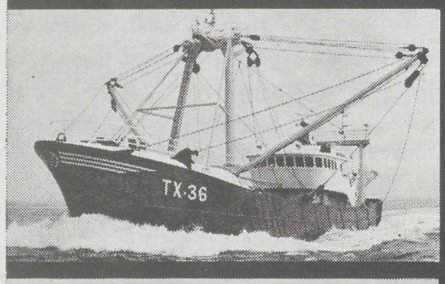
(Vervolg volgende bladzijde)

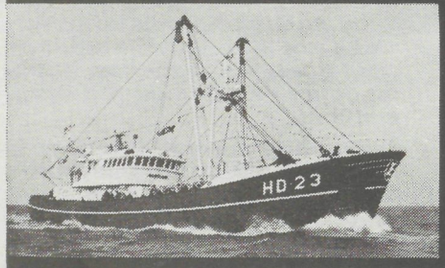
BOLNES VISSERIJ

KRUISHOOFD DIESELMOTOREN

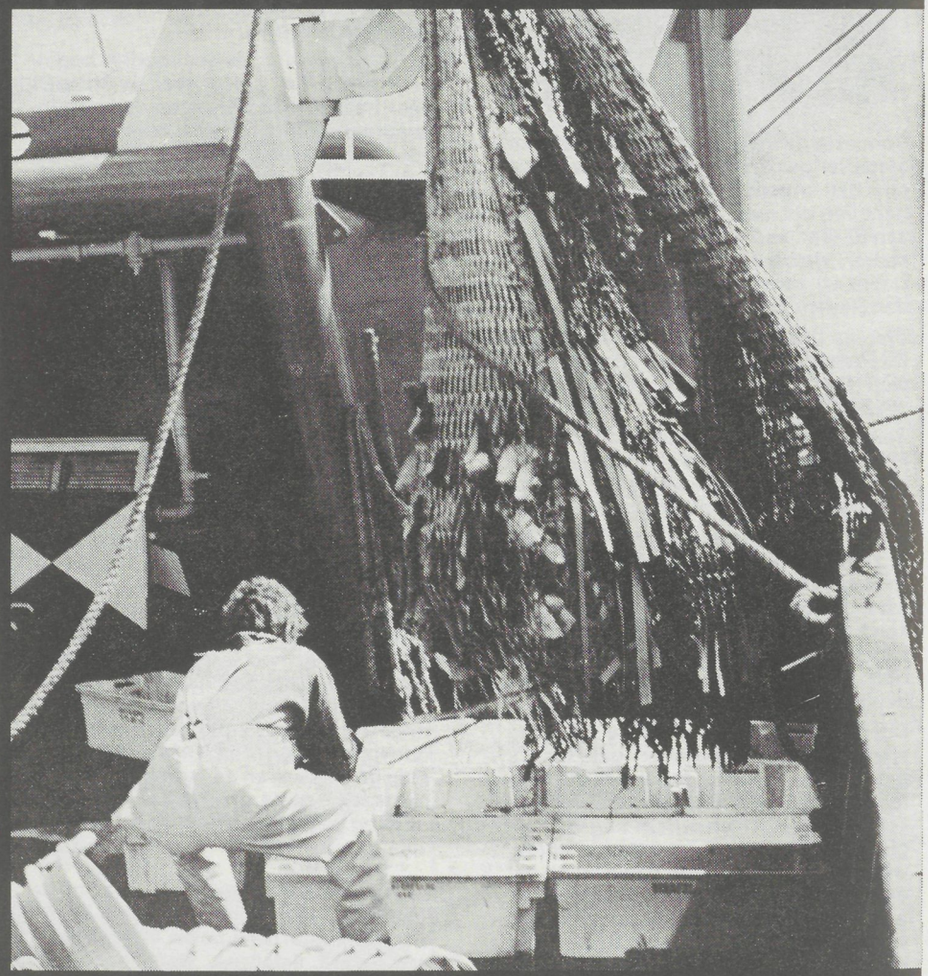
De eenvoudig gekonstrueerde Bolnes dieselmotor wordt overal als krachtbron toegepast. Dankzij voortgaande ontwikkeling en *toepassing* van het kruishoofdsysteem, is de Bolnes dieselmotor een eersteklas ekonoom.
Een bedrijfszekere, krachtige en zuinige dieselmotor welke geschikt is voor zware olie.











Bolnes bouwt dieselmotoren in vermogens van 375-1250 kW (510-1700 pk) bij 600 omw/min in lijn en 1250-2500 kW (1700-3400 pk) bij 600 omw/min met 10-20 cylinders in V-vorm.

Vraag uitgebreide dokumentatie

BOLNES MOTORENFABRIEK BV

2930 AA Krimpen a/d Lek, Postbus 3, Holland, tel. 01807-14900, telex 22439

EUROPORT '83 AMSTELHAL 324

Maar toen hij moeder Odile het besteedde geld terug vroeg, kreeg hij voor antwoord: „in joe'n zak of de mienen, is dat niet 't zelfde" en Disje mocht gaan fluiten.

Van dan af moesten de zoons een ander middel vinden, want vader Dis, kon op het hoekje zijn Pale Ale van 5 fr. per glas niet of nog moeilijk elke dag gaan drinken vóór hij naar bed ging. Zo kwam het dat zoon Lucien of Charles, eens om de maand zelf de pintjes betaalden, tot overgroot genoegen van papa Dis, die daarover nu geen kopzorgen meer hoefde te hebben.

Dit is een van de typische staaltjes welke we zelf hebben meegemaakt, maar waaruit ten volle blijkt dat niet alleen vader Dis het hard had en veel heeft moeten werken, maar dat beide zoons een harde opvoeding hebben gekregen, welke van hen de mensen heeft gemaakt, welke met zoveel dynamisme, initiatief en durf, het hadden gebracht, tot een der grootste self made man die we in de visserij gekend hebben.

De Belgische visserij en industriële wereld heeft in beide broers, twee durvers en twee self made men verloren, welke nog moeilijk in onze huidige visserijwereld zullen overtroffen worden.

Wij hebben dan ook gemeend het heengaan van de heer Charles Decrop, niet te mogen laten voorbijgaan, zonder een laatste hulde te brengen aan beide vorsers, die zo oneindig veel goeds voor de Belgische visserijgemeenschap hebben opgebracht en waarvoor we hen zeer erkentelijk en dankbaar mogen zijn.

P. VANDENBERGHE

De families DECROP, DEBRA, VELGHE, HUYSSEUNE, danken voor de blijken van deelneming hen betoond bij het overlijden van de

HEER

CHARLES DECROP

(Beheerder van Maatschappijen)

Orteliuslaan, 8
8420 DE HAAN

HERRIE ROND HET VISLOSSEN EN DE MODERNISERING

Het is onze lezers bekend, dat de metoden van vislossen en bennen verhuren in de Oostendse vismijn behoren tot de oude sleur waar van modernisering tot op heden geen sprake was.

De nieuwe schepen Maeckelberge had de zaak kordaat en wel overwogen aangepakt en was samen met de vislossersbazen, waarvan het vislossen, vergeleken bij andere landen, ook tot de oude sleur behoorde, tot een uitstekende oplossing gekomen na raadpleging van de verschillende andere belanghebbende instanties van vishandel, nijverheid en Rederscentrale.

Onder voorwendsel dat ze geen tijd genoeg gehad hebben om de zaak in te studeren, werd door de verantwoordelijken van de Rederscentrale, zonder zelfs hun beheerraad te raadplegen, aan het schepencollege op het laatste ogenblik om uitstel gevraagd en werden door de secretaris Wittewrongel alle gemeenteraadsleden bezocht of opgebeld om het zaakje op de lange baan te zien schuiven.

Over wat allemaal achter de schermen gebeurde, de redenen der vraag voor uitstel en de zaakjes welke men ondertussen tracht klaar te spelen om niet het belang van de visserij en vishandel te dienen, maar het eigenbelang, zullen we het in ons volgend nummer hebben en aan de hand van belangrijke vaststellingen en schrifturen, openbaar maken hoe en waarom de naam van de Rederscentrale gebruikt wordt om persoonlijke en niet de algemene belangen te dienen.

Ondertussen riskeert Oostende opnieuw, zo het stadsbestuur niet kordaat optreedt, een zo noodzakelijke modernisering te zien voorbijgaan en zal men te Zeebrugge, waar men in het buitenland ter studie is geweest, deze belangrijke aangelegenheid niet laten voorbijgaan.

We vragen ons ondertussen af waartoe de papieren beheerders van de Rederscentrale nog dienen. Is het om op zij gelaten te worden, te knikken of hun foto in het blaadje te zien opnemen?

We komen in ons volgend nummer op deze voor Oostende zo belangrijke kwestie terug.

HET REGLEMENT TER VOORKOMING VAN AANVARINGEN OP ZEE

Het herbewerkt internationaal reglement ter voorkoming van aanvaringen op zee is thans ter beschikking en in onze drie havens, Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort te verkrijgen bij de waterschoutskantoren voor de prijs van 200 fr. Dit zelfde gewijzigd reglement is opgenomen in de Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1984, zodat de gebruikers van de Zeemansalmanak daarin alle wijzigingen zullen vinden. Wie dit reglement afzonderlijk wil, kan het eveneens storten op de postrekening van het hoofdwaterschoutskantoor te Oostende nr. 000-2006029-69 met bijvoeging van 22 fr. verzendingskosten, hetzij in totaal 220 fr.

UITNODIGING AAN ALLE GARNAALVISSERS

Alle garnaalvissers worden uitgenodigd op vrijdag 18 november, te 10.30 u., in de vismijn van Zeebrugge.

De heer J. Smit (Nederland) zal er een proto-type van nieuwe garnaalkisten voorstellen.

Het groot voordeel van deze nieuwe kisten, in Nederland door het Produktschap aanvaard, is het voorkomen van de „broei" van de garnaal aan boord van de vaartuigen en het bevorderen, optimaal, van de koeling van de garnalen.

Daar dit een bevordering van de kwaliteit van de aangevoerde garnalen inhoudt, werd beslist deze demonstratie te laten doorgaan in de Zeebrugse vismijn en de garnaalvissers daarop uit te nodigen.

ANTWERPSE LLOYD VIERDE 125 JAAR

De „Lloyd Anversois", het Antwerps maritiem dagblad beter in Vlaanderen gekend als de Antwerpse Lloyd, of verkort als dagblad „De Lloyd", vierde donderdag 27 oktober zijn 125e verjaardag.

Dit blad mag als de best geïnformeerde maritieme publicatie beschouwd worden welke ons land en vele Europese landen kennen, welke gewoonlijk in drie talen, Nederlands, Frans en gedeeltelijk in 't Engels verschijnt.

Het is een maritiem blad welke thuis hoort voor al wie aan zeevaart en vooral aan koopvaardij denkt waarvan de inlichtingen op internationaal vlak zeer uitgebreid en betrouwbaar zijn.

Voor de Antwerpse haven en al wat er mee verband houdt, is dit wereldblad een uitstekende reclame waarop de Antwerpse Overheid fier mag zijn en die vooral de transportwereld ten zeerste ten goede komt.

Antwerpse Lloyd heeft daarenboven niet gewacht om zich met een nieuwe computerruimte te verrijken, welke vanaf januari operationeel zal werken.

Dit blad en zijn drukkerij staan ten dienste van al wat zeevaartmiddens betreft, heeft zich steeds met eigen middelen verder ontwikkeld, zoals ook Het Visserijblad en onze drukkerij het sedert jaren met eigen middelen doet, zonder beroep op Staatsoverheid.

Wij wensen dan ook de heer directeur Jaumotte van de jubilerende maatschappij, de beheerraad en hun medewerkers, hartelijk geluk met dit 125-jarig bestaan en zijn overtuigd, onze Antwerpse konfraters hun industriëel en knap handelsmidden kennend, dat ze, tot heil van de maritieme industriële en handelsmiddens, zich verder op de ingeslagen weg ten nutte zullen stellen.

P. VANDENBERGHE

SERVICE

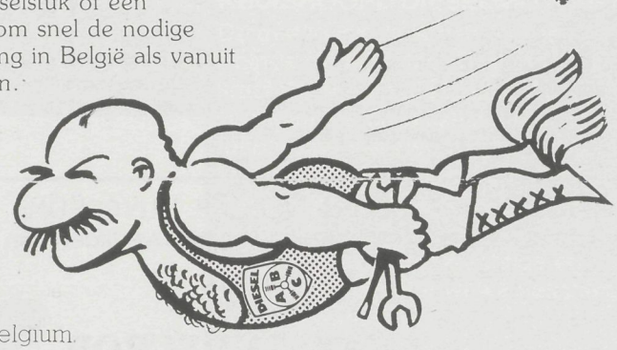
PLUS!

ABC-diesels hebben de betere faam slechts bekomen door hun grotere betrouwbaarheid en hun minimaal verbruik aan wisselstukken.

Jaar in, jaar uit leveren ABC-motoren het vermogen op land en op zee, zowat overal in de wereld.

Maar zelfs de beste motor behoeft soms een wisselstuk of een onderhoudsbeurt. Als dat nodig is, staat ABC klaar om snel de nodige service te verstrekken, zowel vanuit onze onderneming in België als vanuit onze strategisch verspreide servicediensten of agenten.

Dat noemt ABC «Betere Service».

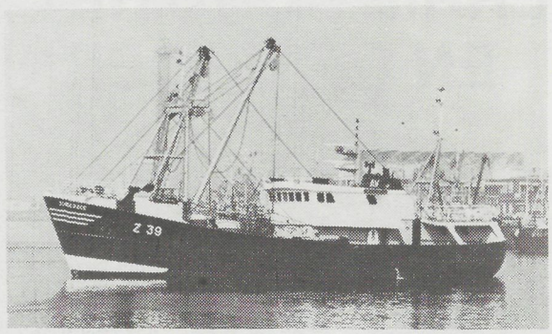


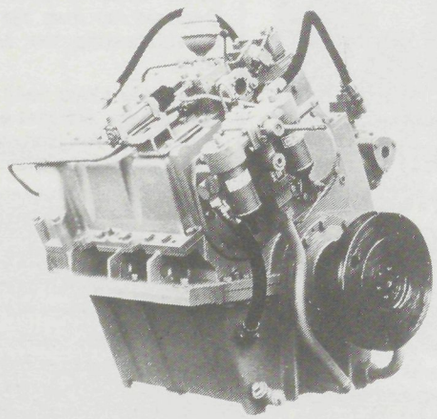
DIESEL A B C

Anglo Belgian Corporation

Wiedauwkaai 43, B-9000 Gent, Belgium.
Tel: 091/234541 Telex: 11298

MASSON
&
VAN STIGT BV





MASSON keerkoppelingen worden veelvuldig toegepast in visserijschepen.
Bij hermotorisering of nieuwbouw, voor iedere dieselmotor tussen 100 en 2000 Pk, is er een MASSON keerkoppeling met een passende vertraging en een goede vermogensreserve.
Door het toepassen van hoogwaardige staalkwaliteiten, geharde en geslepen tandwielen en een uitgekiend schakelsysteem zijn MASSON keerkoppelingen betrouwbaar, geruisarm en snel- en soepel schakelend.
Reden waarom voor bovenstaand vaartuig een "MASSON" werd gekozen.
Reden waarom ook in recent bestelde schepen MASSON keerkoppelingen zullen worden geïnstalleerd.
Kiezen voor MASSON is investeren in kwaliteit met de zekerheid dat VAN STIGT B.V. borg staat voor een doeltreffend en snel werkende service.

VAN STIGT BV
avelingen west 30 - gorinchem
tel. 01830-31066* - telex 24798

in België: (091) 261224

HET OPSLEPEN VAN VISSERSVAARTUIGEN VAN HAVEN TOT HAVEN

WANNEER ZIJN DEZE DOOR VERZEKERING GEDEKT?

We hebben in ons nummer van 7 oktober op blz. 11, het opslepen vanuit zee van vissersvaartuigen behandeld, daar veel reders en vooral hun schippers niet genoeg schijnen te beseffen aan welke regels zij in dergelijk geval onderworpen zijn en wat hen in geval van nood of defekte moter waardoor opsleping noodzakelijk is, te doen staat.

Het is een feit dat het ›pslepen praktisch naar de dichtstbijgelegen **veilige** haven dient te geschieden en niet naar de thuishaven, tenzij de verzekering hiertoe de toestemming geeft en de schade door het schip opgelopen van dien aard is, dat de verzekering er alle belang bij heeft, dat de herstelling in de thuishaven of in de dichtstbijgelegen **veilige** haven geschiedt.

Is het een schade welke niet ten laste valt van de verzekering en dit is niet altijd vooraf uitgemaakt, dan moet de schipper zijn reder raadplegen, en deze zijn verzekering.

Ook moet de schipper nagaan wie het dichtst in zijn nabijheid gelegen is, of deze zijn reis al of niet ten einde is en of hij hem wil opslepen naar de dichtstbijgelegen veilige of naar de thuishaven en tegen welke voorwaarden, die best, om elke geschillen achteraf te vermijden, per telex of aangetekend schrijven door de reder of zijn verzekering bevestigd worden.

Zoals we reeds schreven, wordt al te lichtzinnig van IJsland, het Kanaal van Bristol of van welke verre afstand uit het noorden of zuiden ook beslist zich naar de thuishaven te laten slepen.

Dit alles is goed voor zover er onder weg geen storm of slecht weder opsteekt, de sleep zonder verschillende weierbreuken geschiedt of er, vooral 's nachts geen aanvaring 't zij door een vreemd schip, 't zij door omstandigheden hier niet weer te geven, een botsing plaats heeft.

Bij nacht immers, kan het ook mistig worden, kan een vreemd vaartuig, bijzonderlijk vreemde grote koopvaardijschepen, waarop oplettendheid al veelal zeer miniem of vaag is gebleven, een aanvaring en zelfs een totaal verlies veroorzaken enz.

Het zou immers de eerste maal niet zijn dat een vissersvaartuig door een **onbekend** ander vaartuig in de grond wordt gelopen en met man en muis vergaan is, zonder ooit te weet te komen hoe dit alles is gebeurd.

Het volstaat het voorbeeld aan te halen van de Z.180 van reder François Devoogt om maar die te noemen. Verder dient niet uit het oog verloren te worden, dat bij opsleping uit zee, naar om het even welke haven, **het de schipper van het opgesleepte vaartuig is, die wettelijk verantwoordelijk is voor die sleep of beter** gezegd, de leiding van die sleep aan **de opsleper** hoeft te bevelen en deze in feite bij aanvaringen of *welke nadelige gevolgen ook in principe*, verantwoordelijk blijft.

EN HET OPSLEPEN VAN HAVEN TOT HAVEN?

Bij het laten opslepen van de ene haven naar de andere voor herstellingen of voor om het even welke reden ook, is het opgesleepte en het slepend vaartuig tijdens deze opsleping niet gedekt, tenzij hiervoor een schriftelijke toestemming gegeven wordt door de maatschappij en dit voor zover beide vaartuigen in dezelfde verzekering verzekerd zijn.

Is het op te slepen vaartuig bij een ander maatschappij verzekerd, dan moet de sleper niet alleen de **schriftelijke** toestemming van zijn eigen maatschappij hebben, maar van de verzekering van het op te slepen vaartuig, ook de schriftelijke verzekering die hem de onherroepelijke waarborg verleent, dat alle schaden geleden en veroorzaakt, zowel onderling tussen opsleper en opgesleept vaartuig, als tegenover derden of door derden, (aanvaring met vreemd vaartuig) totaal verlies inbegrepen, door de verzekering van het opgesleepte vaartuig voor de duur van de opsleping in risico genomen wordt en hierbij geen enkel uitzondering of reden kan ingeroepen worden, wegens fouten en nalatigheden door de opsleper begaan.

Het is nog niet lang geleden gebeurd, dat een vaartuig van een rederij van een Belgische haven, naar een haven in Nederland moest gesleept worden omdat de reder daar de herstelling van een krukasbreuk wilde laten geschieden.

Deze opsleping geschiedend door een vaartuig bij een ander maatschappij verzekerd, werd niet gedekt, daar bij ongeval de reder van het opgesleepte vaartuig, dus zijn verzekering zo deze hem dekte, verantwoordelijk was voor al de gevolgen eventueel aan deze sleep verbonden.

WAT VALT ER IN DERGELIJK GEVAL TE DOEN

In dergelijk geval kan de reder van het op te slepen vaartuig ofwel een akkoord afsluiten met een reder die hem wil opslepen. Maar deze moet zich met een afzonderlijk premie daarvoor geëist, door zijn verzekering laten dekken, zoals tekstueel hierboven weergegeven.

Verder kan hij zich laten opslepen dòor een gewone sleepbootmaatschappij welke hiervoor ingericht is, U een polis voorlegt en een premie voor die reis opeist.

Wij raden bijgevolg om het even welke reder, die in een der gevallen hiervoor aangehaald verkeert, aan, eerst zijn verzekering te raadplegen, daar bij ongeval het een miljoenenschade kan betekenen.

Voor hen die daarenboven hypothecaire schulden en kredieten te dekken hebben, is dit een dubbele plicht, daar ze niet alleen bij ongeval niet gedekt zijn door verzekering, maar ook het risico lopen al de in pand gegeven roerende en of onroerende goederen er aan te zien **kwijt spelen.**

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)

GENERALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGIË

NAAMLOZE VENNOOTSCHAP - MAATSCHAPPELIJKE ZETEL: KONINGSSTRAAT 30, 1000 BRUSSEL
H.R. BRUSSEL N° 17487 - B.T.W. N° 403.203.264

VAN 3 TOT 21 NOVEMBER 1983

OPENBAAR AANBOD TOT INSCHRIJVING OP 3.626.204 AFV-RESERVE-AANDELEN

DEELGERECHTIGD: 1 JANUARI 1984

PRIJS: **1.500 BF**
VERHOUDING:
1 NIEUW RESERVE-AANDEEL
VOOR
3 OUDE

MOGELIJKHEID VAN INBRENG VAN DE CONVERTEERBARE OBLIGATIES 1975-87 TEGEN AFV-RESERVE-AANDELEN

DEELGERECHTIGD: 1 JANUARI 1984

VERHOUDING:
2 NIEUWE RESERVE-AANDELEN
VOOR 1 OBLIGATIE,
VERLOPEN NETTORENTE INBEGREPEN.
(MET COUPONS N° 9 EN VOLGENDE)

DE NIEUWE RESERVE-AANDELEN ZULLEN VAN DE FISCALE VOORDELEN GENIETEN BEPAALD IN HET KONINKLIJK BESLUIT N° 15 DD. 9 MAART 1982, ZOALS GEWIJZIGD DOOR KONINKLIJK BESLUIT N° 150 DD. 30 DECEMBER 1982 TOT AANMOEDIGING VAN DE INSCHRIJVING OP OF DE AANKOOP VAN AANDELEN OF BEWIJZEN VAN DEELGERECHTIGHEID IN BELGISCHE VENNOOTSCHAPPEN.

DE INSCHRIJVINGEN WORDEN IN ONTVANGST GENOMEN AAN DE LOKETTEN VAN DE VOLGENDE INSTELLINGEN WAAR DE PROSPECTUSSEN-INSCHRIJVINGSFORMULIEREN VERKRIJGBAAR ZIJN

IN BELGIË:
- GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ
- BELGO-ZAÏRESE BANK (BELGOLAISE)
- BANK BRUSSEL LAMBERT
- KREDIETBANK
- BANK VAN PARIJS EN DE NEDERLANDEN
- BANK NAGELMACKERS
- BANK DEGROOF

IN LUXEMBURG:
- BANQUE GENERALE DU LUXEMBOURG

IN FRANKRIJK:
- BANQUE BELGE (FRANCE)
- SOCIETE GENERALE

IN HET VERENIGD KONINKRIJK:
- BANQUE BELGE LTD

DE INSCHRIJVINGEN KUNNEN OOK BIJ DE VOORNOEMDE BANKEN INGEDIEND WORDEN DOOR BEMIDDELING VAN ALLE ANDERE FINANCIELE INSTELLINGEN OF TUSSENPERSONEN

HET INSCHRIJVINGSRECHT, VERTEGENWOORDIGD DOOR COUPONBEWIJS N° 13 VAN DE OUDE RESERVE-AANDELEN, ZAL GENOTEERD WORDEN OP DE BEURZEN VAN BRUSSEL • ANTWERPEN • GENT • PARIJS • LUXEMBURG

DE OPNEMING VAN DE NIEUWE RESERVE-AANDELEN IN DE OFFICIELE NOTERING VAN DIE BEURZEN ZAL WORDEN AANGEVRAAGD

HET DOOR DE GECOORDINEERDE WETTEN OP DE HANDELSVENNOOTSCHAPPEN VOORGESCHREVEN BERICHT WERD TER GRIFFIE VAN DE RECHTBANK VAN KOOPHANDEL VAN BRUSSEL OP 26 OKTOBER 1983 NEERGELEGD

VAN MENSEN, SCHEPEN EN DE ZEE

ZEEDROOM (1)

Wanneer we moe van wind en van zee in onze warme kooi kruipen en ons bewustzijn door het gestamp van de motor en de deining verduisterd is, dan kunnen wij aan het dromen slaan. Al zijn er dekzwabbers die ook als wanneer ze wakker zijn, aan het dromen kunnen slaan.

Maar dat is een andere kwestie.

Hebt ge daar al eens aan gedacht dat niemand anders de droom kan dromen die hij op dit moment droomt. Niemand anders!

En wanneer we daar, onderdeks boven de schroef, uitgedroomd zijn, houden deze dromen voor immer en voor altijd op te bestaan.

Dromen is bedrog.

En droom ik dan wat soets
en zwem ik in vermaak,
Hoe hoog en val ik niet
door 't scheuren van de vaak!
Hoe ver zijn hebben en niet hebben
van malkanderen,
Hoe droevig siet men 't lijf in
schaduwe veranderen...

En al is die hele droomwereld eigenlijk maar een voorstelling, een schaduw, toch is ze voor de dromer werkelijkheid.

Dat hebt ge toch ook al eens meegemaakt? Dromen zijn helemaal niet gebonden aan ruimte. Waarmee we alleen maar willen zeggen dat ge in de droom overal terzelfdertijd kunt zijn. Zopas zaten we nog in „'t kabeljauwtje" en daar rijdt een vistrein door de kaaistrate! Ge ziet de wipneus van de serveuze en zelfs heur zwarte ogen boven de verschansing, het wordt een mistige wolk en meteen zit ge in de broesse tussen de vleesetende mieren. Om maar eens te zeggen dat dromen niet aan de plaats gebonden is.

Zo ook in de tijd. Er is geen tijd voor dromers. Ge kunt evengoed dromen van grootvaderspettenoom die al honderd en twintig jaar geleden over boord gegaan is op 't Engels Hoofd of dat ge droomt van uw kleindochter die nog moet geboren worden!

Kristoffel Kolombus roept over de V.H.F. dat hij morgen gaat verkopen in de mijn van Oostende, dat hij 500 bennen papgullen aan boord heeft van de „Pinta" en Leopold de Eerste staat in Peking te roepen dat zijn moteur in panne ligt...!

ZEEDROOM (2)

Dromen is bedrog.

Alles is gelijkelijk tegenwoordige tijd en de droomwereld heeft geen grenzen.

Droomt gij ook al eens?

Ieder droomt volgens eigen wezen, ieder droomt zijn eigen wereld.

Hebt ge ook al eens gedroomd vol lustgevoelens? Licht al een meeuwtje vertrekt ge van de rederijkaai nadat ge uw schip hebt afgemeerd en in weidse schommelende sprongen, met armen uitgespreid als bokken wordt ge weggevoerd over masten en radarantennes, over zeeën en rivieren. Ge zijt kontent van je eigen en de mensen staan allemaal te kijken naar je. Ze kunnen maar niet verstaan dat een visser kan vliegen en ze staan allemaal met open mond te kijken.

Droomt ge ook al eens?

ZEEDROOM (3)

Vannacht hebben wij aan boord van een Dundeekotter, tijd en afstand overwonnen. We waren gekleed met een witte zuidwester met allemaal bloemen erop. Flower-power. Met een witte oliebaaitje en babyroze lieslaarzen.

Onze kotter vloog door de blauwe ruimte met gebolde zeilen en toch omspoelden haar de golven. We vlogen laag schof en dikke strato-cumulus van Rockall naar de Fladens en dan naar IJsland en van daar naar de Witte Bank.

Daar is de dikke mist veranderd in 't aangezicht van Free Wolle en we zagen daar ook nog aan de korre „Kleinen Appel" en Tyodoor Asseloos. Ze zijn allemaal allang dood maar wij hebben ze vannacht gezien tussen slapen en waken!

't Is moeilijk te zeggen wat we nog allemaal gezien hebben en waar we nog allemaal geweest zijn want toen we gepord werden om te winden was veel van onze droom weggewist. Over 't algemeen hebt ge 't allemaal vergeten.

Maar we herinneren ons ook nog dat we met onze volgetuigde zeilkotter pardoes onder de ruwe Noordzee doorvlogen tot bovenop de Doggerbank en daar hebben we Pros gezien. Hij zat op de Monkey Bridge van een vergane visbak en was gekleed in een rooie djomper met hele korte mouwen - tegen de mouwvreters, - en in zijn hand hield hij een drietand waaraan een wimpeltje hing met het opschrift „Scap".

Hij zat daar bovenop dat wrak aandachtig te luisteren naar wat wij hem plechtig voorlazen en dan begon hij in een keer te schelden gelijk de helse duivels, maar wij hoorden daar helemaal niks van. Dan was zijn aangezicht opeens allemaal zeewier en karrekolen waarin we onze vriend Leo meenden te herkennen. Maar dat zijn we niet helemaal zeker.

Droomt ge ook wel eens?

ZEEDROOM (4)

We weten helemaal niet in welke hoedanigheid en voor wiens'ze zotten we de die hele weg hebben afgelegd in zo'n korte tijd maar wat ons wel verwondert is dat we zo gemakkelijk met die Dundeekotter zeilden, wij die nooit een zeilschip gevoerd hebben. Het was zeker de eerste keer dat we voet aan boord van dergelijk vaartuig plaatsten. En dan die gekke witte oliebaai en die zuidwester met die bloemen op en die rode laarzen!

Als we met volle zeilen in onstuimige vaart over de vismijn zeilden en over de Rederijkaai, zag niemand ons, niemand heeft ons bemerkt, niemand had enige aandacht. Onze gewaardeerde vriend Pros zat achter zijn enorme bureau tussen de dossiers te gluren en hij had een lange witte baard.

Wat ons ook nog bij bleef, is de herinnering aan die stuurman van ons zeilschip een knappe, rijzige, slanke dame, blond met een grote modebril op helemaal gekleed in een smetteloos wit tropenuniform met allemaal goud op de mouwen en op de schitterende pet.

Wat ons verder nog scherp voor de geest staat is die naakte getatoeëerde matroos die ons met zijn piekenaas wilde gutten.

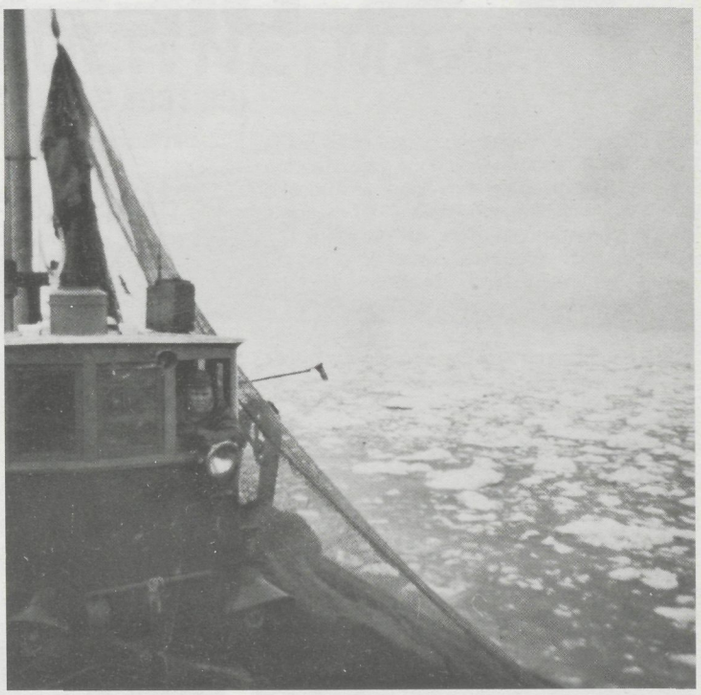
Die man had kennelijk de bedoeling ons te gutten...!

Nog altijd hebben we er een krop van in de keel en het zweet in onze handpalmen. Nóg zijn we er ondersteboven van.

Maar nu is alles weer normaal.

We passeren de Noordhinder op weg naar huis met een lading tarbot en griet. Voor ons loopt een grote petroltanker. De wind is westelijk, 't is goed zicht en de jongen staat aan 't roer. We liggen op 't kompas 180 graden voor. Op de portatief van de jongen spelen de Eurytmics „Sweat dreams"...

(Vervolg volgende bladzijde)

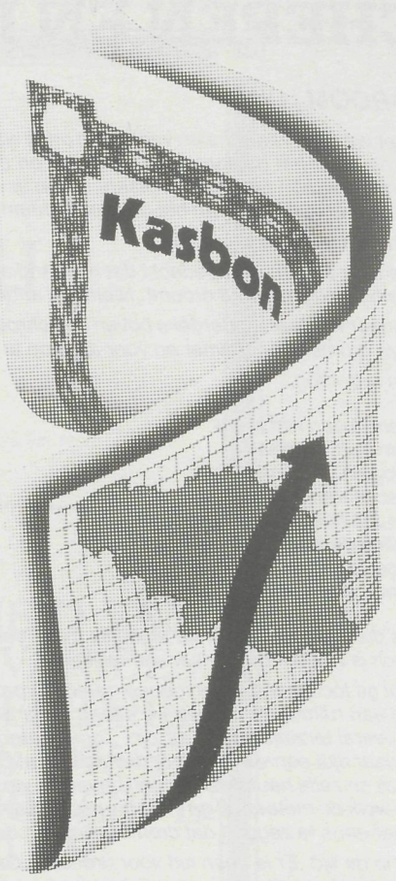


we vlogen over IJsland...

Beleggen in NMKN-kasbons

méér opbrengst voor uw spaargeld

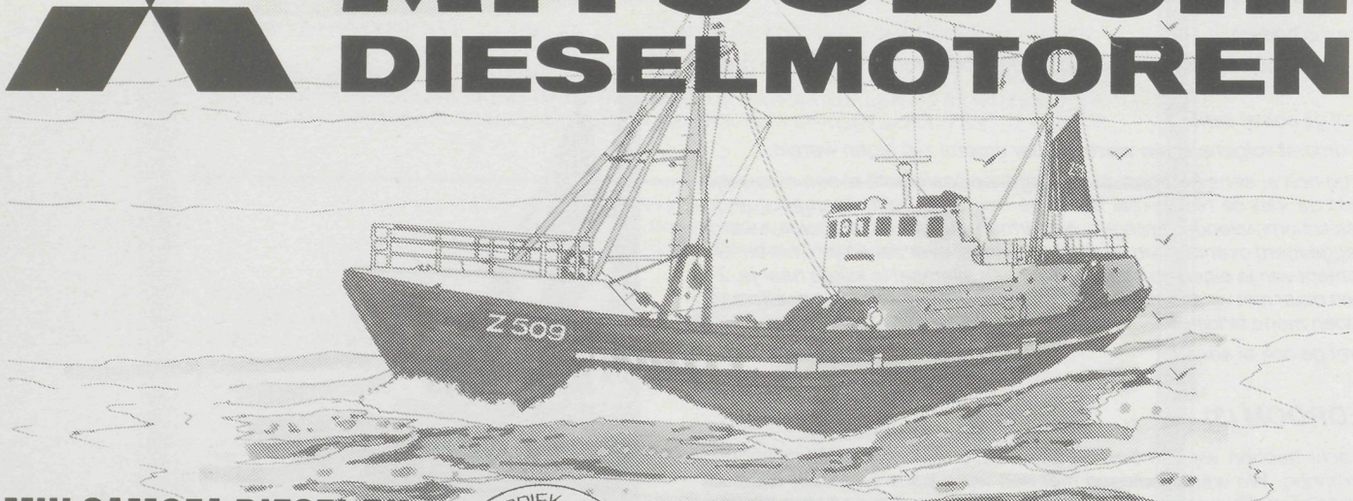
méér mogelijkheden voor het bedrijfsleven en de werkgelegenheid



NATIONALE MIJ VOOR
KREDIET AAN NIJVERHEID

verstandig sparen

MITSUBISHI DIESELMOTOREN



MHI SAMOFA DIESEL BV
IMPORTEUR VOOR DE BENELUX

Postbus 20
3840 AA HARDERWIJK HOLLAND
TELEFOON 03410 - 13041
TELEX 47330 SMOFA NL

MACHINEFABRIEK PADMOS BV
HOLLAND

PADMOS MACHINEFABRIEK EN DOKMIJ
OFFICIËEL DEALER VOOR DE BELGISCHE KUST EN ZW.-NEDERLAND
REPARATIES AAN ALLE SOORTEN SCHEPEN! RUIM 50 JAAR ERVARING

Deltahaven 18, 3251 LC
STELLENDAM-HOLLAND
Tel.: 01879-1766, 1792
Dok: Tel: 01879-1933

Postbus 23, 3250 AA

Havenkade 12, 4311 BA
BRUINISSE-HOLLAND
Postbus 1, 4310 AA
Tel. 01113-1551, 1488

zuinig en betrouwbaar

ZEEDROOM (5)

Nog altijd staan we een beetje aangedaan tegen het schot in de brug nadat we die rare zuidwester met die „flower power" hebben geruild voor onze dagelijkse geruite klak en onze roze zeelaarzen voor onze wollen pantoffels, het witte oliebaaitje voor onze schone pane veste.

Waar we erg kurieus naar zijn is niet zozeer waarom we zonodig naar onze gewaardeerde maat Pros toe moesten om hem daar op de Doggersbank te spreken dan wel wie die zunneblomme was die daar aan het roer stond op onze zeilkotter.

Ze had blond kort haar en een wipneus maar we zijn dit niet helemaal zeker omdat ze met de rug naar ons toe stond en de klep van de zeemanspet met allemaal het goud, verborg een groot deel van haar gelaat.

En als we dan toch eens wilden kijken van dichtbij was ze eensklaps veranderd in een grote knorhaan.

En toch hebben we het gedacht dat we weten wie dat vrouwmens was die daar aan het roer stond...

Er zijn mannen die altijd dromen over vrouwen maar dat is iets dat we nooit doen. Gebeurt het al eens dan is het over onze schoonmoeder of de dikke bakkerinne van achter onze hoek waar we pistolees halen als we de zondag binnen zijn.

Maar we hebben een vaag vermoeden dat die knappe stuurman die jonge dame is die daar steeds in het kantoor aanwezig is waar we met onze verzekeringen naartoe gaan op het eerste verdiep en ze heeft altijd gezelschap van een andere bediende.

En de getatoeëerde man die ons wilde gutten geleek heel erg op haar collega uit de verzekering.

We zullen haar bij d' eerste gelegenheid vragen of ze wel eens gaat varen met een zeilschip en of ze weet wat een Dundeekotter is.

We zullen op haar reakties letten.

En op deze van haar kantoorgezel...



Waar oude vrienden aan de korre lagen.

ZEILLOODSBOTEN

Binst de oorlog van 14-18 waren in Nieuwpoort twee zeilloodsboten werkzaam maar ze bleven er niet lang. Reeds op 12 oktober 1914 vaarden „nummer 1" en „2" de haven uit, zetten koers op Kales en vervolgens Le Havre. Daar werden ze gewoon in een dok opgelegd.

In 1919 werden deze beide vaartuigen naar Oostende teruggevaren waar ze in het openbaar werden verkocht en omgebouwd tot vissersvaartuigen.

Alle andere loodsboten werden trouwens eveneens in 1914 naar Frankrijk gevaren en er waren er toen een twintigtal. In 1919 was het gedaan met de zeilvaart bij het loodswezen en werd gemoderniseerd. De eerste stoomloodsboten werden in dienst genomen.

In Oostende waren 12 stoomloodsboten ingeschreven. Ze waren genummerd van 1 tot 12. De overige loodsstations beschikten niet meer over loodsboten in tegenstelling met de vooroorloogse periode.

In die jaren woedde nog volop de concurrentiestrijd tussen de Nederlandse en de Belgische loodsdiensten.

Sedert 1919 is dus een einde gekomen aan het vormen van stoere zeelui op de loodszeilvaart.

Toch werden de kusthavens waar geen loodsboten meer ter beschikking waren niet te kort gedaan. Want op de kruisvaart werden niet alleen scheldemondeloodsen ingescheept maar ook kustloodsen dit dan ten behoeve van de schepen die bestemd waren voor een van de kusthavens Oostende, Nieuwpoort of Zeebrugge.

KANAALVISSERS OPGEPAST

DE VERGROTING DER NETMAZEN

(E.E.G. VERORDENING 2931/83)

Voor wat het besluit door de E.E.G.-ministerraad betreft om eventueel de tong-, pladijs- en wijtingvisserij door de vissersvaartuigen in de **Noordzee,** vrij te stellen van de netmaaswijdteverhoging tot 90 mm., wordt door de E.E.G. een onderscheid gemaakt tussen de vaartuigen met meer dan 300 Pk en deze tot 300 Pk.

Bij de eerste gaat het werkelijk om een eventuele vrijstelling van de verhoging, vrijstelling die voor 31 mei 1984 moet beslist worden, terwijl het voor de tweede categorie tot 300 Pk gaat om, het tijdstip van ingang en onder welke voorwaarden de netmaaswijdte bij de tongvisserij in de **Noordzee** moet worden **VERGROOT**. Hieruit volgt dus duidelijk, dat voor de eerste categorie vaartuigen de verhoging reeds beslist werd, maar deze kan herroepen worden en voor de tweede categorie deze niet beslist werd, maar kan ingevoerd worden.

De ministerraad van de E.E.G. besluit eveneens uiterlijk op 31 december 1984, op voorstel van de Commissie, gegrond op wetenschappelijke adviezen, of de maaswijdte voor het **Kanaal,** ongeacht het soort netten, met ingang van 1/7/1985, moet worden vergroot. Ook al in het oog te houden door de rederijen, die op het Kanaal vissen, kwestie van geen te grote voorraad netten aan te leggen.

De E.E.G.-ministerraad zal uiterlijk op 31/12/1985, *op voorstel van de Commissie, beslissen,* of de netmaaswijdte met ingang van 1/7/1986 voor gebied III tot 60 millimeter dient te worden vergroot en of en tot wanneer de vergroting van de netmaaswijdte tot 70 mm. in de Ierse Zee en de wateren ten zuidwesten van Ierland I.C.E.S (sectoren VIIa g. en h.) wordt uitgesteld.

Niettegenstaande de bijvangsten met kleinmazige netten uit ten hoogste uit 10 % in gewicht van de totale vangsten mogen bestaan, namelijk aan kabeljauw, schelvis, heek, pladijs, tong, wijting, tarbot, griet, schar, zeebaars, zwarte en witte koolvis, zeebrasem, zeebaars, zeepaling, leng, tongschar, mul, meivis, steur, herder, zalm, forel, witje en bot, mag de bijvangst bij het vissen op garnaal van de soorten Pandalus en Gragnon evenwel op 50 % gesteld worden.

Het aan boord houden, het overladen, aanvoeren, vervoeren, verkopen of opslaan, uitstallen of te koop aanbieden van ondermaatse vis en ondermaatse schaal- en weekdieren geldt niet voor de haring, ongeacht in welk gebied of deelgebied deze haring gevangen is (mag dus ondermaats zijn), noch voor makreel, gevangen in de Noordzee, noch voor het Skagerak of Kattegat, dit tot 10 %. Geldt evenmin voor kabeljauw van minder dan 45 cm. maar niet minder dan 30 cm., die in de Ierse Zee (sector VIIa) is gevangen in de periode van 1 okt. tot en met 31 dec., tot 10 % van de gevangen kabeljauw.

Het is verboden uit de gebieden Skagerak en Kattegat waar een minimummaat voor kreeft, Noordzeekrab of spinkrab is vastgesteld, uitsluitend staarten van kreeft of scharen van kreeft, Noordzeekrab, en spinkrab aan te voeren. Het mag wel als de krab gevangen werd met verankerde kieuwnetten of schakels, als uit het logboek blijkt, dat tijdens de reis één van deze vismethodes is gebruikt.

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

sterke plastieke bennen



44 LITER : ± 35 KG.

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

58 LITER : ± 50 KG.

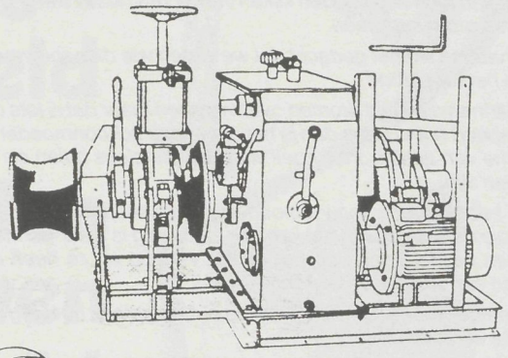
hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.
boven 53,5 cm.

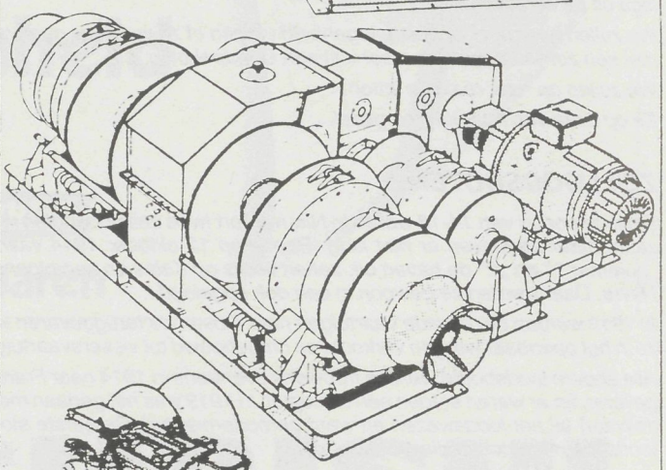
wend U tot :

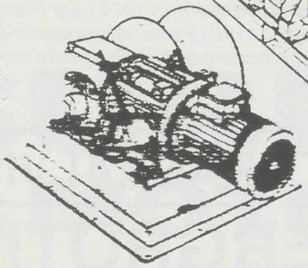
S.C.A.P.

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

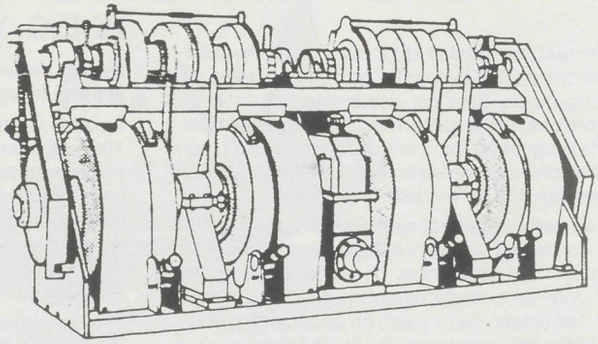
● *ankerlieren* ● *ankerslipdraad-lieren* ● *bufferlieren* ● *hijslieren* ● *koppellieren* ● *nettenlieren* ● *vislieren* ● *verhaallieren* ● *mosselieren* ● *lieren voor: offshore, baggervaartuigen, aannemerij, afvierpontons etc.*







Aandrijvingen en bedieningen: *o.a. mechanisch - elektrisch - pneumatisch en overige onderlinge kombinaties.*



MAASKANT LIERENBOUW

Bruinisse	Stellendam	Correspondentieadres:
tel. 01113-1710	tel. 01879-1477	Meester Snijderweg 40
telex 55342	telex 26695	3251 LJ Stellendam

MINIMUMNETMAASWIJDTE EN VISMAAT

Hierna geven wij de minimum maaswijdte, gezien de wijzigingen hieromtrent als gevolg van de verordening van de E.E.G.-Ministerraad van 4 oktober 1983, voor de langoustines en van de minimum vismaat voor de meeste vissoorten, dit volgens de vangstgebieden of delen van deze gebieden.

LANGOUSTINES

Minimummaaswijdte

(in mm)

Gebied	Deel van het gebied	Minimum-maaswijdte
2	Skagerrak, Kattegat	60
	Ierse Zee (ICES-sector VIIa), de ICES-sectoren VIIg en h van de zuidkust van Ierland	
	— tot en met 30 juni 1986	60
	— vanaf 1 juli 1986	70
	Alle andere delen van het gebied	70
3		50

Minimumvismaat

(in cm)

Soort	Gebied 1	Gebied 2	Gebied 3
Kabeljauw	34 (1)	30 (2)	30
Schelvis	31	27	27
Heek	30	30	30
Schol	25	27 (5)	25
Witje	28	28	28
Tongschar	25	25	25
Tong	24	24	24
Tarbot	30	30	30
Griet	30	30	30
Schartong	25	25	25
Wijting	27	27 (3)	23
Schar	15	23 (5)	15
Zwarte koolvis	35	30	30
Zeebrasem	—	—	12
Mul	—	—	15
Zeebaars	—	p.m.	—
Zeepaling	—	—	58
Witte koolvis	—	—	22
Leng	—	p.m.	63
Meivis	—	—	30
Steur	—	—	145
Harder	—	—	20
Zalm	—	—	48
Forel	—	—	23
Bot	—	20 (4)	—

(1) Behalve in NAFO 1 en ICES V en XIV, waar de minimumvismaat 40 cm bedraagt.

(2) Behalve in ICES VIIa, waar de minimumvismaat 45 cm bedraagt, tijdens de periode 1 oktober - 31 december.

(3) Behalve in het Skagerrak en het Kattegat, waar de minimumvismaat 23 cm bedraagt.

(4) Uitsluitend in het Skagerrak en het Kattegat.

(5) In het Skagerrak en het Kattegat en, vanaf de inwerkingtreding van de maaswijdte van 90 mm, in de Noordzee.

In de andere gedeelten van gebied 2 en, tot de inwerkingtreding van de maaswijdte van 90 mm, in de Noordzee, blijft de minimumvismaat 25 cm voor schol en 15 cm voor schar.

(Vervolg volgende bladzijde)

JAARFEEST BOND DER VISVENTERS

Dit jaar gaat het avondfeest van het Nationaal Verbond van Visventers door op zaterdag 19 november in het Koninginnehof Maria-Hendrikapark te Oostende. Er wordt een etentje geserveerd waarna dansgelegenheid voor elkeen.

De inschrijvingen voor het eten gebeuren bij de bestuursleden, vismijn, pakhuis 46 (voorzitter Blondé A.) of door storting van 850 fr. op bankrekening 384-0798048-16 van het Nationaal Verbond voor Visventers.

Voor diegenen die naderhand voor de dans alleen komen, wordt een inkomgeld gevraagd van 100 fr. Gratis tombola en verscheidene verrassingen.

Schippers, verzorgt bijzonder uw gevangen vis. Het verhoogt de kwaliteit. Indien u hierdoor iets minder vangt, wordt u ruimschoots vergoed door een betere prijs.

SCHIPPERS EN REDERS ZIE REGELMATIG DE KRANEN VAN UW BRANDSTOFTANK NA

Dat er ten huidigen dage op allerlei wijzen met prijzen en kwaliteit van brandstof omgesprongen wordt, is een feit.

Daardoor menen veel reders dat bij het bekomen van een groter ristourne ze een goede zaak doen.

Voor sommige leveringen, is dit niet het geval. Zelfs dient een strenge kontrole uitgevoerd bij de levering daar niet alleen een printerticket dient geëist, maar dient nagegaan op welk getal de ticketprinter begint en eindigt en daarenboven sommigen bij hard openzetten van de motor van een pomp ook lucht mede doordraaien.

Aan boord dient de aftapkraan van de dagtank regelmatig gekontroleerd, alsook de kranen van de andere gasolie tanks en ook nagegaan of ze wel open gaan en of de stopsels niet verroest zitten. In de laatste tijd werd door sommige reders ten rechte maar ook ten onrechte geklaagd.

Vastgesteld werd dat een van de tanks nog in geen jaar open gedaan of de inhoud er van gebruikt werd, omdat steeds naar gelang prijs en omstandigheden verder geladen en steeds uit dezelfde tanks verbruikt werd, met al de gevolgen van vaststellingen zoals hierboven weergegeven.

En dan is het ofwel de mazoutleverancier die pas geleverd heeft, welke het te verduren krijgt ofwel een der werkhuizen, waar men herstellingen voor de ene of andere reden heeft laten uitvoeren.

We menen deze enkele waarheden aan de reders te moeten meedelen, daar het onderhoud van motoren, filters en tanks toch zo'n groot belang heeft bij het beoefenen van de visserij.

En die kosten worden dikwijls vergeten.



Gullevissers

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

A.v.d.Velden

Levering en reparatie van:
- Hydraulische stuurmachines
- Hydraulische aandrijvingen van Lieren, Winches en nettenrollen
- Vaste roeren en speciale flaproeren

Leertouwer v.d. Velden

Levering en reparatie van:
- Automatische piloten
- OKI radars
- Honda echoloden en sonars
- Shipmate Decca ontvangers en plotters
- Marifoon en radio-telefonie installaties

Dorpsstraat 67a – 2931 AD Krimpen a/d Lek – Tel.: 01807 - 1 15 77 – Telex 24532
Filiaal: Harlingen – Noorderhaven 4 – Tel.: 05178 - 30 77

Minimummaat

Soort	Gebied	Deel van het gebied	Minimummaat
Haring	1 2 3	behalve Skagerrak en Kattegat	20 cm
	2	alleen Skagerrak en Kattegat	18 cm
Makreel	2	alleen Noordzee	30 cm
Makreel (voor industriële doeleinden)	2	alleen Skagerrak en Kattegat	30 cm
Langoestine (hele)	2	alleen Skagerrak en Kattegat	40 mm (lengte kopborststuk) 130 mm (totale lengte)
	2	behalve Skagerrak en Kattegat	25 mm (lengte kopborststuk) 85 mm (totale lengte)
	3		20 mm (lengte kopborststuk) 70 mm (totale lengte)
Langoestine (staarten)	2	alleen Skagerrak en Kattegat	72 mm
	2	behalve Skagerrak en Kattegat	46 mm
	3		37 mm
Kreeft	2	behalve Skagerrak en Kattegat	85 mm (lengte kopborststuk) 26 cm (totale lengte) ([1])
	2	alleen Skagerrak en Kattegat	78 mm (lengte kopborststuk) 22 cm (totale lengte)
Spinkrab	2		120 mm
	3		p.m.
Noordzeekrab	2		p.m.
	3		p.m.
Sint Jacobsschelp	2		100 mm
	3		p.m.
Venusschelp	2	alleen ICES-sectoren VIId en e	40 mm

([1]) Met ingang van 1 mei 1984.".

E.E.G.

■ Volgens het Europees parlementslid James Provan, zou een groot gedeelte van de 40 miljoen, die het Europees parlement ter beschikking had gesteld voor de wedden en kosten van de aangestelde E.E.G.-visserijinspecteurs, administratief zoek zijn. De Commissie te Brussel heeft geantwoord, dat in juli 1983, 7 inspecteurs aangesteld werden en dat tegen het einde van het jaar nog zes aanstellingen zouden gebeuren. Waar de 40 miljoen is gebleven of waarvoor men deze intussen te Brussel gebruikt heeft, kwam er echter geen uitleg bij het Europees parlement. Provan heeft dan ook laten weten, evenals de verkozenen van zijn partij, dat zij dit zaakje niet zullen loslaten vooraleer volledig klaarheid wordt verkregen. Ook hier wordt het geld van de gemeenschap voor allerlei nutteloze aangelegenheden te grabbel gegooid.

■ In Brussel zouden er in de Commissie voorstellen geformuleerd zijn dat, in geval het herstel van de Noordzee haringstock van dien aard zou zijn dat jaarlijks meer dan 250 duizend ton zou kunnen vrij gegeven worden, van dan af de industriële visserij voor vismeeldoeleinden terug zou mogen starten. Van het gedeelte boven de 25 duizend ton zou één derde aan Denemarken toegekend worden. Zo te zien worden de schuldigen aan de vroegere uitmoording van de haringstocks, ten slotte toch nog altijd beloond. En dan zal men achteraf bij overbevissing weer de quota invoeren ten nadele van de gewone visserij.

■ Bij de laatste bijeenkomst van de E.E.G.-ministerraad over de visserij op 19 oktober, waar men ook niet tot een overeenkomst kwam, stond de klok te middernacht op „0000". Dit was het ogenblik voor één der afgevaardigden om er zijn collega's attent op te maken, dat de klok aanwees wat men in de bijeenkomst bereikt had, namelijk 0,0,0,0! Meer typerend uitgedrukt kon het inderdaad niet.

■ De Denen en de West-duitsers samen vragen reeds 45% van de te verdelen haringkwota in de Noordzee. Dat de Denen er bij zijn, hoeft geen verbazing. Wel staat vast, als men beide landen hun zin geeft, dat de vloten van de andere haringlanden voor een deel op hun buik zullen mogen kloppen en zal het nog onmogelijk worden om hen redelijke nationale kwota toe te kennen.

■ In Britse kringen vernemen we, dat het op 19 oktober te Luksemburg tot geen haringovereenkomst kon komen door het harde en onwillig optreden van de visserijministers uit twee landen, namelijk vanwege de Nederlandse minister Braks en de ... Belgische Staatssecretaris P. De Keersmaecker. Er wordt nog aan toegevoegd, dat deze laatste zich zelfs niet akkoord kon verklaren met een kwotum dat dubbel zo groot was als de grootste jaarlijkse seizoenaanvoer door de Belgische vloot in de **laatste twintig jaar!?** Hier overdreef men sterk door zulks te beweren. De Nederlandse minister wenste anderzijds niet af te gaan van zijn, volgens de Britten, hard standpunt, 30 % van het totaal E.E.G.-haringkwotum aan Nederland toegekend te zien. Meteen kennen we nu, vanuit Brits gezichtspunt, de twee boosdoeners (?), die de haringbesprekingen hebben doen mislukken. Dit is waarschijnlijk omdat beiden vroeger vastgesteld hebben, dat het dwarsliggen door Denemarken ook resultaten voor dit land opbracht en dat de kwota aan beide kleine landen toegekend veel te klein zijn vergeleken met de toegevingen aan anderen gedaan.

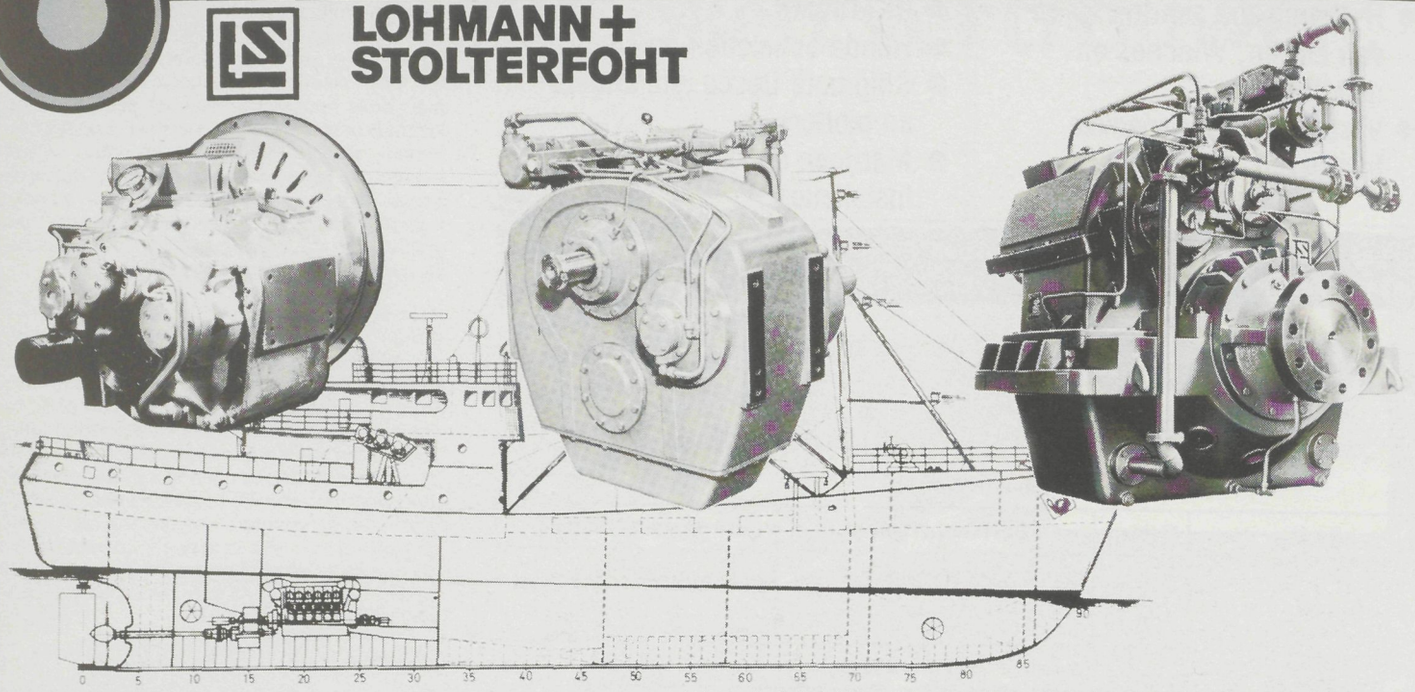
BRUINHOF

a mannesmann company

Keerkoppelingen voor visserijschepen

in diverse uitvoeringen voor vermogens van 175 tot 7000 kW, (240 tot 9500 DIN pk)

LOHMANN+ STOLTERFOHT



BRUINHOF METROPOOLSTRAAT 1 (HOOGMOLENBRUG)
TEL.(03)658.80.62
2120 - SCHOTEN TELEX : 31.835 BRUNOF

Lohman + Stolterfoht bouwt keerkoppelingen die in de meest ongunstige omstandigheden 'het hoofd koel houden'. Onverstoorbare werkers met enkelschuine, geharde en geslepen tandwielen, slijtvaste oliedruklamelkoppelingen en ruim gedimensioneerde, niet statisch belaste lagers. Keerkoppelingen die 'beseffen' wat snel maneuvreren betekent ... en van "vol vooruit" tot "vol achteruit" dezelfde onderdelen efficiënt benutten.

publivaria

SCHEEPSWERVEN

SEGHERS

Slipwaykaai 4, 8400 Oostende
✆ 059/32.13.30

Privé na 18 u. :
Jacques Seghers : 059/70.74.14
Jean Seghers : 059/23.49.43

- *Scheepsherstellingen*
- *Scheepsbouw*
- *Industriële werken*
- *Houtbewerking*
- *Herstelling en revisie van alle dieselmotoren*

DE BEROEMDE BRITSE REDERSDYNASTIE „BOSTON" STOP GEZET

De alom bekende Britse „Boston Deep Sea Fisheries Ltd" waarvan men kan zeggen dat het schakels heeft, die haar verbinden tot de pioniertijd van 1880, dus meer dan honderd jaar terug, werd verkocht of overgenomen zoals men het verkiest.

Boston Deep Sea had weleer de machtigste vloot van zowel verse vis als van diepvriesschepen. Een stuk tragedie is zeker wel ontstaan uit de verschillende zeegebiedsuitbreidingen vanwege IJsland. Eerst van de drie mijl tot de 12 mijl, een twintigtal jaren terug, dan de uitbreiding tot 50 zeemijl uit de IJslandse kust met de eerste Brits-IJslandse kabeljauwoorlog als gevolg, met opnieuw een uitbreiding tot 200 mijl met de tweede kabeljauwoorlog als oorzaak en eindigend in 1976 met de Britse erkenning van de Ijslandse 200-mijlszone voor de visserij.

Van dan af is het zeker wel snel bergafwaarts gegaan. Opliggen en volledig stilliggen van heel wat grote eenheden, aanpassingen van andere eenheden voor de Noordzeevisserij, vooral voor de makreelvisserij, verkoop aan het buitenland en aan de petroleummaatschappijen voor bevoorrading van hun boortoreneilanden in de Noordzee. De „B.D.S.F." behoorde tot de familie Parkes, waarvan familiehoofden uit drie generaties de leiding er over hadden, waarvan Sir Fred Parkes, Sir Basiel Parkes een leven lang en Neil Parkes tot op vandaag. Het was de tijd dat het Britse Hull door de inzet van onder meer „B.D.S.F." tot één der grootste Britse vissershavens uitgroeide. Op vandaag echter bleven er nog slechts 6 treilers over, namelijk de twee 39 meter treilers Boston Halifax en Boston Stirling, die op de makreel vissen, de 31-meter „Boston Sea Harrier" de twee 24,40 m. „Boston Sea Cobra" en „Boston Sea Stallion" die in span vissen en de „Boston Sea Fury" die oplag, maar enkele tijd terug naar zee gestuurd werd. De verkoop van deze laatste eenheden en het overlaten van de installaties en gebouwen aan de „North British Maritime Group", mogen we dus wel het einde noemen van een visserijdynastie in Groot-Brittannië. Ook bij ons hebben we, alhoewel dan op kleiner schaal, dergelijke einden gekend van visserijdynasties, zoals deze van de „Oostendse Rederij" met al zijn stoomschepen, beter gekend als de „Rode Vloot", verder „Pêcheries à Vapeur" en de „Motorvisserij".

Is het tijdperk van de Boston-rederij thans voorbij, dan heeft de jongste vertegenwoordiger van de familie, die thans de leiding had, toch nog bindingen met de visserij via zijn halve participatie in 4 Franse treilers die, naar het schijnt, zeer goede resultaten bij elkaar vissen. Het is duidelijk dat Neil Parkes voor een groot deel de schuld van het verdwijnen van de familierederij in de schoenen schuift van de Britse regering. Volgens Neil worden de Britse treilers te veel op alles door de eigen marine gekontroleerd, terwijl de buitenlanders vrij en onbeperkt komen vissen. Dit zou onder meer de reden zijn van het goed vissen van de Franse vissersvaartuigen waarin hij voor de helft aandelen heeft.

Waarschijnlijk zal men nog wel eens de geschiedenis van de Boston Deep Sea Fisheries schrijven en hoe deze ontstaan is. Zoals men in het vroeger Amerika krantenjongens gekend heeft, die aan de basis lagen van de uitbouw van een multi-nationaal bedrijf, zo is eveneens de eerste van de Parkes begonnen als hulp in de visverkoop. Dat men het later gebracht heeft tot een grote rederij, die in het begin van de jaren zeventig door de tweede en derde leidinggevende generatie uitgebouwd werd tot een vloot van 100 vaartuigen, is wel in de eerste plaats aan het onverdroten werk van „Sir Fred Parkes" de eerste van het driemanschap te danken. Typerend voor deze man is het feit, dat hij iedere werkdag om 4 uur in de morgen paraat stond in de eerste tijden van de rederij om zelf de paarden het harnas op te leggen en in te spannen, klaar voor het vervoer en het uitrijden van de vis.

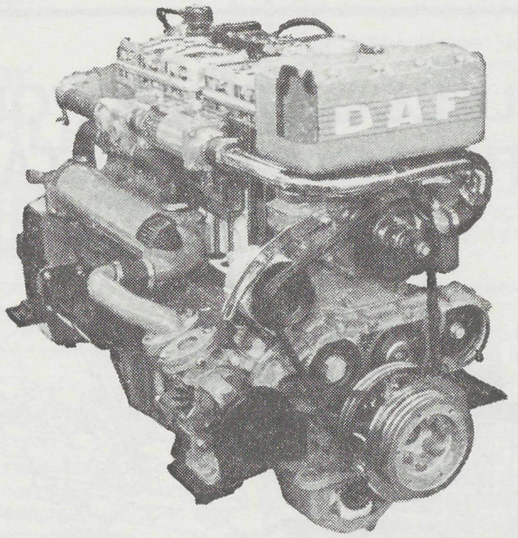
Het verdwijnen van de Boston-rederij zal zeker door velen in Groot-Brittannië en zelfs daarbuiten, als een stuk tragedie ervaren worden, alhoewel het tevens hieruit, en ook uit andere voorbeelden blijkt, dat het op vandaag heel moeilijk wordt om grote visserijvloten te leiden. De beste resultaten worden op vandaag bijeengevist door reders en schippers die zelf aan het roer of op dek staan en die zich niet beperken of moeten beperken tot louter administratief besturen.

FRANKRIJK

■ Als gevolg van de incidenten die Franse schippers in Franse E.E.G.-wateren hadden met Spaanse treilers die thans onder Britse vlag de visserij uitoefenen en waarbij een Franse schipper zelfs een schot loste die een Spaans bemanningslid kwetste omdat het Britse vlagschip aanstalten maakte om het Franse vaartuig te rammen, zal Frankrijk de E.E.G. vragen dergelijke schepen verbod op te leggen nog te komen vissen in de Franse 200-mijlszone. Voor dit doel hadden de voorzitters van bepaalde lokale producentenorganisaties te Parijs een onderhoud met het betrokken departement. Of het echter ooit zover komt, dat, onder Britse vlag hergeregistreerde Spaanse schepen de betrokken wateren zullen kunnen verboden worden, is ten zeerste twijfelachtig.

■ Tien Franse scheepswerven, die zich hoofdzakelijk bezig houden met de bouw van vissersvaartuigen, kleine kustvaartuigen voor toezicht en wachtschepen, hebben zich onder één enkel beheer verenigd. Men is overtuigd aldus heel wat beterkoop te kunnen werken met slechts één enkele top die de orders dan doorspeelt naar gelang de specialisatie naar de betrokken scheepswerven.

Van 65 tot 340 PK



Kracht van licht tot lier.

DAF Diesel

Antwerpsesteenweg, 126
2630 AARTSELAAR
Tel. (03) 887.40.00

NIEUWE VISSERSVAARTUIGEN VOOR DE BELGISCHE VLOOT

Het is op zaterdag 26 november dat de Z.48 „Wodan" van de rederij Dolfijn (Constant Pauwaert) 's namiddags te 15 uur ter haven van Zeebrugge zal gedoopt worden.

De meter van het schip is mevrouw Constant Pauwaert en de peter Minister Decroo in hoogst eigen persoon.

Het schip is voorzien van een ABC-motor van 1080 PK van 750 toeren. Het heeft een lengte van 32,5 m., een breedte van 8 m. en een holte van 4,10 m.

De romp werd gebouwd op de West-Vlaamse Scheepsbouwwerven en de afwerking inzake inbouw motor, electriciteit, koeling en alle andere inplantingen werd verwezenlijkt door de werkhuizen SCAP.

Het proefvaren zal volgende week geschieden.

Het vaartuig wordt verzekerd voor de som van zestig miljoen frank door de coöperatieve verzekering voor vissersvaartuigen Hulp in Nood te Oostende.

Bij de doop meer over dit prachtvaartuig.

*
* *

Verder wordt vermoedelijk maandag op de scheepswerven van de Industrielle des Peches te Oostende de O.185 „Emerald Star" voor rekening van de rederij Shamrock te water gelaten.

Dit vaartuig is het eigendom van de reders Frans Vanderveen en August Flitzer en wordt voortgedreven door een motor Bolnes van 1360 PK, bij 600 toeren, voorzien van een winch merk Ridderinkhof, enig in zijn soort op onze Belgische vissersvloot. Het schip is 37 m. lang en 8,20 m. breed en zal verzekerd worden met zijn apparaten inbegrepen bij de coöperatieve verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood voor de som van 67 miljoen, hoogste bedrag ooit in de Belgische visserij bereikt.

De doop zal zonder verder moeilijkheden op zaterdag 17 december te Oostende plaats hebben, waarover we het dan ten gepaste tijde nog zullen hebben.

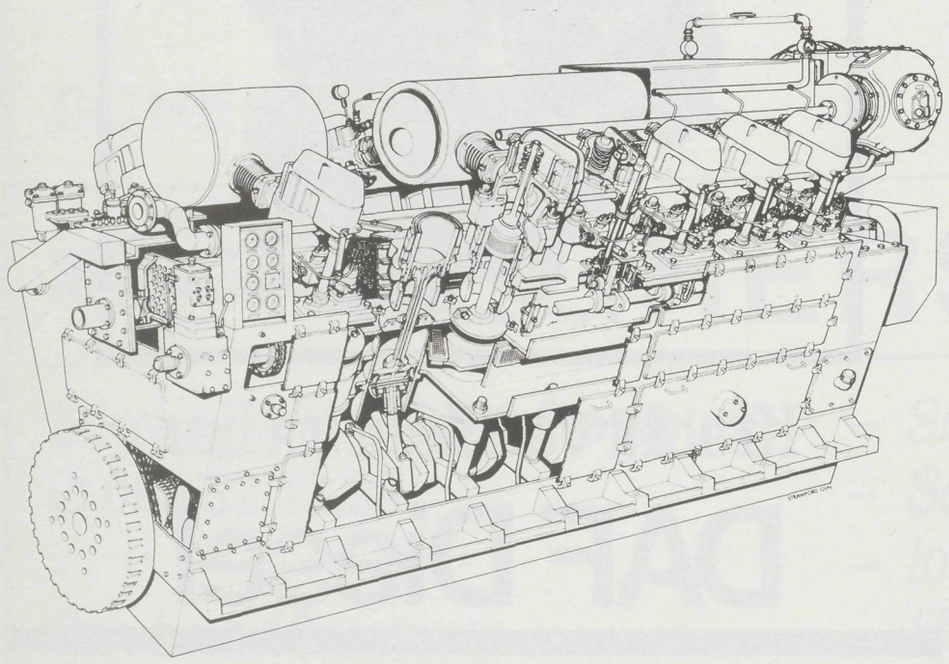
EN HET DERDE VAARTUIG

Het derde vaartuig is de Z.121, voor rekening van de rederij Seabird met als eigenaar Urbain Wintein uit Heist.

Dit zal in de loop van januari in de vaart komen en verzekerd worden voor 55 miljoen bij dezelfde verzekering.

Hierover meer in een onzer volgende nummers.

BOLNES DIESELMOTOREN STUWKRACHT IN STAAL



„Bolnes" Motorenfabriek B.V., fabrikant van medium-speed kruishoofd dieselmotoren, in de vermogensrange van 510 - 2500 kW, zal op de „Europort '83" met een brandstof draaiende 6-cilinder dieselmotor aanwezig zijn.
De door Bolnes geproduceerde motoren zijn de kleinste kruishoofd dieselmotoren ter wereld.
Verder zal aandacht besteed worden aan service-aktiviteiten, welke het bedrijf uitvoert.
Het door Bolnes ontwikkelde diagnose-systeem, waarmee de konditie van de dieselmotor bepaald kan worden, zal uitgebreid toegelicht worden.
De Bolnes-stand bevindt zich in de „Amstelhal", stand nr. 324.

DE EUROPORT MARITIEME TENTOONSTELLING IN AMSTERDAM

Van **8 tot en met 12 november** 1983 gaat in de zalen van R.A.I. te Amsterdam de 21e Internationale Maritieme Tentoonstelling door gekoppeld aan de 3e Internationale Binnenvaart Tentoonstelling. Het sukses in verband met de tentoonstellende firma's is zo groot, dat de inrichters zich verplicht gezien hebben een vierde deel meer ruimte te besteden voor de stands. Aldus beweert men, zullen een kleine 500 exposanten de 55.000 M^2 ruimte innemen en de bezoekers laten genieten van de laatste snufjes, het beste en meest gesofistikeerde getuig, materiaal en apparatuur, die zekerheid bieden voor een renderende uitbating.

Alhoewel de tentoonstelling gewijd is aan alle aspekten van de maritieme industrie, komt ook de visserij buitengewoon aan bod. Men vindt er dan ook de volledige gamma van vistuig, visopsporingsapparatuur, vislieren, veiligheidsapparatuur, scheepsmotoren, koelcellen, visbakken, netten, touwwerk, enz... Voor de Belgische reders en schippers is het misschien een enige gelegenheid om, zo dicht bij huis, deze tentoonstelling aan te doen en eens hun konservatieve ivoren toren te verlaten. We hebben al meer dan eens moeten schrijven, dat wij hier in België een oorlog ten achter zijn tegenover de vooruitstrevende Nederlandse vissers en „Europort" biedt aan deze mensen aldus de gelegenheid om, minstens kennis te maken met het huidig modern apparatuur en materiaal, absoluut noodzakelijk voor een renderende zaak.

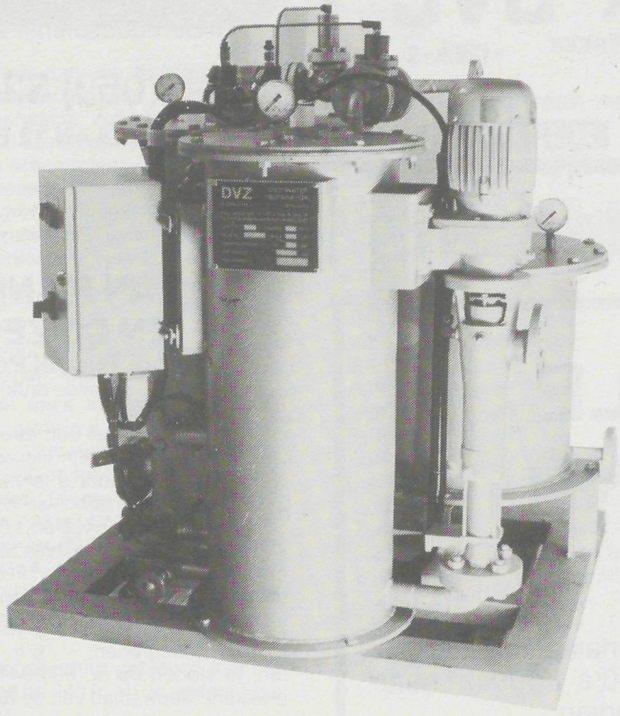
Waar is de tijd de heer Vandenberghe 15 en tien jaar geleden, een prachtige tentoonstelling, aanvankelijk in het gebouw van het oud station en daarna in het Media Center, inrichtte, dat een overgroot succes kende. Wie zal het hem nadoen en op die plaats dergelijke zo nuttige tentoonstelling, al was het maar eens op de vijf jaar, inrichten?

De tentoonstelling is dagelijks open van 10 uur in de voormiddag tot 17 uur in de namiddag, en donderdag 10 november van 10 uur in de morgen tot 21 uur.

Er gaan ook heel wat konferenties door over verscheidenen onderwerpen. Elk vindt er zijn gading. Europort is dus een evenement dat reders en vissers niet mogen missen. Indien men meer inlichtingen wenst over deze tentoonstelling, hetzij over een partikulier aspekt hiervan, zoals voor de visserij, hetzij over de lezingen, die er gehouden worden en/of over hotelakkomodatie kan men deze bekomen door deze informatie aan te vragen aan „Europort '83", Europaplein, 1078 GZ-Amsterdam, tel. 020-541.14.11 telex 16017.

kompakte, goedgekeurde
LENSWATERREINIGERS

vlgs. IMO-Res. A 393(x) - minder dan 5 ppm



K&R

in 4 types – aansluitklaar en... SCHERP GEPRIJSD !

utrecht

kuyl & rottinghuis bv

POMPEN

Wittevrouwensingel 71 – 3572 CC Utrecht
Telefoon 030-716842 – Telex 40093 Kaenr. nl.

Ook dit jaar ontbreekt **KUYL & ROTTINGHUIS B.V.** - Utrecht niet op de Europort '83 - Binnenvaart 3 tentoonstelling.

Op stand nr. 305 (tegenover INGANG AMSTELHAL) kan alle informatie worden verkregen over een uitgebreide lijn in scheepspompen voor de meest uiteenlopende toepassingen; watervakuumpompen, boegstuwpompen, hydrofoorinstallaties, vuil-olie pompen, smeeroliepompen, pompen voor schelpdiervisserij etc. en denkt men graag met U mee over uw specifieke pompprobleem.

NIEUW op de Europort '83 wordt een reeks DVZ automatische LENS-WATER-OLIEAFSCHEIDERS getoond met een uiterst laag restoliegehalte van minder dan 5 ppm.
Deze lenswaterreinigers voldoen aan de IMCO-resolutie A 393 × en zijn type goedgekeurd door S.I. en vele andere scheepvaartkeuringsinstanties.

Te leveren in 5 groottes: 0,15 - 0,25 - 0,5 - 1 - 2,5 m^3/uur. Geheel aansluitklaar inclusief schakelkast, droogloopbeveiliging en buitenboordafsluiter.

Ook te leveren incl. stoom- of elektrische verwarming of in speciale spanningen (b.v. gelijkstroom).

Graag tot ziens op de stand.

BIJ DE NOTARIS

VRAGEN EN ANTWOORDEN

VRAAG: MIJN NOTARIS REGELT EEN ERFENIS. HIJ IS IN HET BEZIT VAN DE SPAARGELDEN EN KASBONS. WIJ ZIJN MET 4 ERFGENAMEN, DOCH 1 WEIGERT TE TEKENEN. KUNNEN WIJ DE NOTARIS VERPLICHTEN ONS PART UIT TE KEREN?

ANTWOORD:

Wanneer verscheidene personen gerechtigd zijn in een nalatenschap, dan zijn zij onverdeelde eigenaars van deze nalatenschap. Om de onverdeeldheid te doen ophouden moeten zij overgaan tot een deling. Een deling kan in beginsel slechts tot stand komen, wanneer de onverdeelde eigenaars akkoord zijn om te delen en tevens overeenkomen over de wijze van verdeling. Een notaris kan dus slechts goederen van de nalatenschap verdelen wanneer alle partijen akkoord gaan.

Dit heeft tot gevolg dat bij gebreke van akkoord, de notaris niet kan overgaan tot uitkering van de parten van de personen die akkoord gaan.

Vermits de notaris niet kan overgaan tot vrijwillige verdeling, rijst vanzelfsprekend de vraag of hij ertoe kan verplicht worden.

Het antwoord hierop is niet eenvoudig.

Ons recht kent geen rechtspleging die toelaat de notaris te verplichten, zonder voorafgaandelijke formaliteiten, aan de betrokkenen hun part uit te betalen.

De uitkering kan slechts via een vrij lange omweg gebeuren. Men moet niet de notaris verplichten het part uit te keren, maar men moet de medeërfgenaam, die zijn medewerking weigert, verplichten om een verdeling te aanvaarden, zelfs tegen zijn wil.

Dit wordt bereikt via een rechtspleging van gerechtelijke verdeling. Een van de erfgenamen wendt zich tot de rechtbank en dagvaardt de anderen om tot verdeling te komen. De rechtbank zal dan een vonnis uitspreken, waarbij de verdeling bevolen wordt.

In dit vonnis zal een notaris aangesteld worden. In hetzelfde vonnis zal nog een andere notaris aangesteld worden, wiens opdracht erin bestaat aanwezig te zijn bij de bewerkingen van verdeling, en deze bewerkingen mede te ondertekenen, indien één van de partijen weigert zijn handtekening te zetten of weigert aanwezig te zijn.

Nadat dit vonnis bekomen is, zal de notaris die aangesteld is om de verdeling te doen, overgaan tot inventaris en tevens de verklaringen van partijen opnemen i.v.m. eventuele betwistingen. Daarna zal de notaris een ontwerp van verdeling opstellen en dit aan alle partijen mededelen.

Op een door de notaris vastgestelde dag en uur worden alle partijen dan opgeroepen om de verdeling goed of af te keuren. Indien een van de partijen niet verschijnt, zal de anders daartoe aangestelde notaris in zijn plaats tekenen.

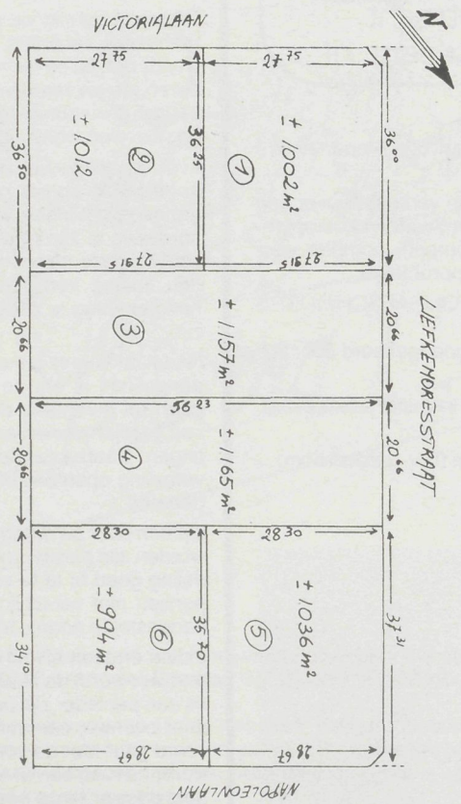
Indien er geen afkeuring volgt door een van de partijen, wordt de zaak definitief, en zal de notaris aan eenieder zijn part kunnen uitkeren. Wanneer evenwel één van de erfgenamen niet akkoord gaat met de voorgestelde verdeling, dan wordt hiervan een akte opgesteld, en wordt het hele dossier terug neergelegd bij de rechtbank die dan een definitieve uitspraak zal doen.

UW KLEUREN-TV en HI-FI STEREO-VIDEO-SPECIALIST
BARCO
55 JAAR
pvba CAZAUX JVC
ENIG EKSKLUSIEF VERDELER VOOR DE STREEK
rack-s
Vindictivelaan 11 — Zandvoordestraat 19
OOSTENDE — ☎ 059-70.37.59.
HERSTELDIENST ALLE MERKEN EN VOOR IEDEREEN

Paul HOSTYN
Ten dienste van de VISSERIJ
CENTRALE VERWARMING
SANITAIR — ZINKWERK
Onderhoudsdienst verzekerd
Tel. (059) 32.31.80
BRUGGELAAN 12 BREDENE
(8780V)

INDUSTRIELE BOUWGROND TE KOOP

Gelegen Vissershaven, uitgevend op de Victorialaan - Liefkemoresstraat - Napoleonlaan in percelen van 1.000 à 1.500 m² naargelang 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.



„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 en 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 inbegrepen, + 16 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust.



MARKT- EN VISMIJNECHOS

OOSTENDE

Een ongewone week met een dinsdag zonder verkoop en een maandag waar meer vis gebracht werd dan verwacht. Vooral meer tong. Tong die een nogal vaste prijs kreeg waarbij de kleine sorteringen schommelden tussen 120 en 134 fr. en de middensoorten tussen 140 en 200 fr. noteerden. De grote tongen haalden rond de 250 fr. en lappen varieerden tussen 280 en 310 fr. Tarbot werd verkocht tussen 200 en 360 fr. terwijl staartvis van 145 tot 310 fr. kreeg. Tongen vielen dus wel lichtjes uit de toon, de aanvoer ervan was ook veel ruimer dan verwacht met vangsten die voor sommige schepen tot boven de 8.500 kg. lagen. Meest kleine soorten.

Filetsoorten waren eens te meer peperduur, vooral vlaswijting, grote gul en kabeljauw gingen zeer vlot weg. Vlaswijting kreeg tot bij de 100 fr., kabeljauw liep op tot 140 fr. en grote gul schommelde tussen 100 en 115 fr. De kleine gulsoorten werden verkocht aan prijzen, die varieerden tussen 60 en 80 fr. Wijting heeft het minder goed gedaan. Kleine sortering moest zelfs sporadisch opgevangen worden. De grote sortering kreeg van 30 tot 53 fr. volgens de kwaliteit.

Kreeftjes zijn behoorlijk duur gebleven met de grote sortering rond de 240 fr. en de andere tussen 85 en 165 fr.

Schol is vrij duur geweest, de grote sortering vooral die bijna bestendig meer dan 60 fr. haalde. Eens te meer toonden nederlandse handelaars meer dan gewone belangstelling. De rogsoorten kregen nogal wisselende prijzen al naar gelang de kwaliteit. Voor keilrog noteerden we tussen 100 en 105 fr., de andere sorteringen kregen tussen 25 en 90 fr. Rode knorhaan en rode poon deden het veel minder goed dan gewoonlijk, een iets ruimere aanvoer van deze soorten dan gewoonlijk, lag hier aan de basis.

Geen Ijslandse soorten, volgende week krijgen we twee zulke vangsten op de maandagmarkt.

Voor de haringvissers was de week minder goed dan de voorgaande. Ook al omdat er dinsdag geen verkoop was en er dus een dag minder kon gevaren worden. Bovendien waren de vangsten vrijdag laatst erg klein en konden de meeste koppels amper 100 bennen in de markt brengen. Maandag was dat alweer beter en zagen we vangsten vrijdag laatst erg klein en konden de meeste koppels amper 100 bennen in de markt brengen. Maandag was dat alweer beter en zagen we vangsten tussen 100 en 650 bennen. De prijs is nog steeds vrij goed en schommelde tussen 13 en 13,80 fr.

De garnaalaanvoer is nogal klein geweest, hierdoor liep de prijs op het einde van de week op tot bij de 150 fr. het kg. Ook dinsdag, toen er te Oostende toch weer een garnaalverkoop moest ingericht worden (er werden amper vier vangsten aangeboden) werd tot 146 fr. gegeven.

VRIJDAG 28 OKTOBER 1983

	dag.	vis	tong	fr.
WEST				
Z.300	8	40	1.990	543.503
N.41	10	176	—	503.169
KUST				
N.349/512	2	70	—	145.800
N.708/709	1	—	3.250	41.680
O.127/303	1	—	1.600	21.760
O.135/275	1	—	800	10.880
O.26/306	1	—	8.550	112.086
O.128/279	1	—	3.750	50.250
O.141/369	1	—	5.000	69.000
N.3/232	1	—	10.100	141.400

MAANDAG 31 OKTOBER 1983

KANAAL				
O.118	16	150	—	559.640
O.206	14	220	—	925.035
O.51	17	260	8.600	2.244.987
O.33	17	250	8.700	2.384.255
Z.499	17	100	4.500	1.015.951
NOORD				
O.83	14	270	1.000	965.438
Z.296	14	150	1.500	674.010
Z.483	14	250	800	1.060.321
WEST				
Z.502	12	300	—	590.359
Z.289	12	200	600	1.316.657
KREEFTENPUT				
Z.569	12	100	1.800	710.279
KUST				
O.309/N.719	1	—	5.000	67.000
N.708/709	1	—	37.900	495.999
N.3/232	1	—	8.950	120.082
O.26/306	1	—	38.800	503.120
0.229/N.752	1	—	3.000	39.000
O.141/369	1	—	16.300	213.760
O.128/279	1	—	26.150	342.400
O.127/303	1	—	31.600	415.730
O.135/275	1	—	11.550	150.150

WOENSDAG 2 NOVEMBER 1983

NOORD				
O.108	14	200	2.000	930.418
WEST				
N.40	5	115	—	351.207
N.597	7	230	—	462.080

Verwachtingen

MAANDAG 7 NOVEMBER 1983

IJSLAND: O.318 (450 m., t.t.z. 80 kab.-gul, 60 kools, 20 schelvis, 40 schol, 80 rode zeebaars, 20 staartvis, 130 leng, 20 varia).

O.317 (950 m., t.t.z. 70 kab.-gul, 550 kools, 150 rode zeebaars, 150 leng, 30 varia).

MONKEY BANK: N.706.

KANAAL: O.518.

WEST: O.274, O.123, N.45, O.35.

DINSDAG 8 NOVEMBER 1983

WEST: O.134.
MONKEY BANK: O.114, O.243 (vermoedelijk).

WOENSDAG 9 NOVEMBER 1983

WEST: N.40.

ZEEBRUGGE

		tong	vis	dag.	fr.
DONDERDAG 27 OKTOBER 1983					
Z.307	KRP	—	120	9	541.980
Z.196	N	1.200	300	9	1.011.270
Z.55	K	1.000	60	6	549.220
Z.12	10	960	40	6	538.030
					2.640.500

VRIJDAG 28 OKTOBER 1983

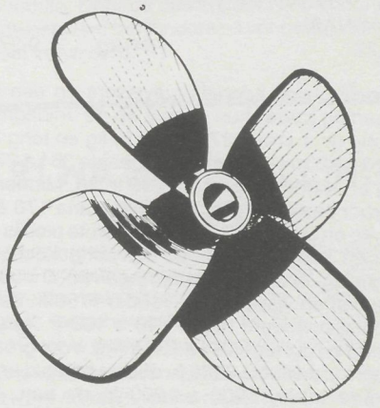
Z.568	W	750	40	9	357.690
Z.176	N	500	210	14	1.002.570
Z.27	N	3.500	300	18	1.589.708
Z.321	W	900	90	8	611.600
Z.580/578	K				356.220
Z.201/601	K				132.110
Z.554/560	K				90.820
Z.437/548	K				221.010
					4.361.728

MAANDAG 31 OKTOBER 1983

Z.525	W	1.700	50	—	457.730

VAN VOORDEN GROEP
VAN VOORDEN ZALTBOMMEL
HODI ZALTBOMMEL
PROMAC NEDERLAND
VAN VOORDEN PROP. REPARATIE

ONZE KWALITEIT IS UW KRACHT



VORDAP

Vaste schroeven tot 4 m ∅ Mangaanbrons, nikkelaluminiumbrons, gietijzer en semistaal.

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

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

Z.162	KN	7.500	450	—	2.464.950
B.5	W	2.000	300	—	1.200.965
Z.408	K	1.500	50	—	651.060
Z.526	N	300	230	—	908.070
Z.509	KRP	—	120	—	652.481
Z.564	W	1.100	110	—	807.290
Z.465	W	900	30	—	589.340
Z.47	N	600	300	—	1.271.056
B.42	KN	3.000	200	—	1.097.618
Z.437/548	K				28.440
Z.601/201	K				24.130
Z.560/554	K				19.190
					10.172.320

WOENSDAG 2 NOVEMBER 1983

Z.533	W	100	80	11	255.678
Z.507	W	1.500	140	12	677.520
Z.582	W	100	70	11	244.600
Z.15	W	3.000	320	12	1.534.548
Z.43	W	2.000	400	15	1.448.330
Z.519	W	3.500	250	12	1.024.163
Z.331	W	1.000	180	13	682.808
Z.462	W	700	250	13	726.830
Z.510	KRP	—	180	10	824.698
Z.578/580	K	20 gul + 60 wijting			137.470
					7.556.645

NIEUWPOORT

DONDERDAG 27 OKTOBER 1983

GARNAAL

N.22	189 kg.	26.345 fr.
N.782	98 kg.	11.204 fr.

VRIJDAG 28 OKTOBER 1983

VIS

N.88	632 kg.	18.799 fr.
N.590	633 kg.	18.800 fr.
N.720	2.068 kg.	101.124 fr.
N.172	557 kg.	23.282 fr.
N.788	558 kg.	23.282 fr.

GARNAAL

N.22	64 kg.	9.376 fr.

Slechts twee koppels gulvissers en één kustvaartuig losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 272 à 286 fr./kg en tong 3 à 4 310 à 320 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 264 à 270 fr./kg en kleine tong 218 à 235 fr./kg. Middenslag tarbot haalde 260 à 290 fr./kg, varia 170 à 220 fr./kg en griet 180 à 240 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 3000 à 3250 fr. de ben aangekocht, middenslag- of drieling pladijs tegen 2800 à 3000 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1750 fr. de ben. Kabeljauw werd tegen 148 à 160 fr./kg genoteerd en gul tegen 65 à 135 fr./kg. Voor grote wijting werd 1800 à 2000 fr. de ben betaald en voor kleine wijting 1000 à 1200 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2400 à 2500 fr. de ben aangekocht, kleine zandschar tegen 1000 à 1100 fr. de ben, wijl voor knorhaan 1800 à 2500 fr. de ben werd opgetekend. Voor garnaal werd 139 fr./kg geboekt.

ZATERDAG 29 OKTOBER 1983

GARNAAL

N.22	51kg.	7.548 fr.

MAANDAG 31 OKTOBER 1983

VIS

N.346	575 kg.	22.162 fr.
N.575	575 kg.	22.162 fr.
N.551	862 kg.	53.440 fr.
N.172	854 kg.	37.224 fr.
N.788	854 kg.	37.225 fr.
N.736	566 kg.	36.062 fr.
N.738	566 kg.	36.062 fr.
N.88	342 kg.	25.918 fr.
N.590	343 kg.	25.918 fr.
N.700	313 kg.	28.417 fr.

GARNAAL

N.782	133 kg.	19.245 fr.

WOENSDAG 2 NOVEMBER 1983

VIS

N.346	2.165 kg.	32.682 fr.
N.512	2.166 kg.	32.683 fr.
N.172	927 kg.	49.060 fr.
N.788	927 kg.	49.060 fr.
N.88	1.877 kg.	39.125 fr.
N.590	1.878 kg.	39.125 fr.
N.720	1.152 kg.	67.017 fr.
N.346	2.107 kg.	61.194 fr.
N.575	2.107 kg.	61.194 fr.
N.736	2.725 kg.	69.005 fr.
N.738	2.725 kg.	69.005 fr.

GARNAAL

N.22	67 kg.	12.001 fr.

Op de woensdagmarkt losten vijf koppels gulle-vissers en één kustvaartuig hun vangst. Voor tong der sortering nr. 1 à 2 werd 259 à 270 fr./kg betaald en voor sortering nr. 3 4 285 à 294 fr./kg. Tong nr. 5 haalde 240 à 256 fr./kg en kleine tong 208 à 214 fr./kg. Middenslag tarbot kreeg 226 à 268 fr./kg, varia 180 à 225 fr./kg en griet 188 à 220 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2900 à 3250 fr. de ben betaald, voor middenslag- of drielingpladijs 3000 à 3300 fr. de ben en voor visjes 1550 à 1700 fr. de ben. Kabeljauw en wijting kende een gevoelige prijsdaling in vergelijking met de voorbije marktdagen. Zo bekwam kabeljauw 6200 à 6600 fr. de ben en gul 2750 à 5700 fr. de ben. Voor de voorkleine gul werd 2680 à 2900 fr. de ben opgetekend. Grote wijting haalde 1250 à 1600 fr. de ben en kleine wijting 950 à 1100 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1650 à 1740 fr. de ben genoteerd en voor kleine zandschar 1300 à 1400 fr. de ben. De marktprijs der knorhaan werd op 1750 à 2250 fr. de ben gesteld. Gedurende het marktverloop kon vastgesteld worden dat wijting bij een grote of massale aanvoer steeds aan een prijsrecessie onderhevig is. Opnieuw diende ongeveer 8000 kg kleine wijting tegen de interventiewaarde in de veiling gestopt te worden en werd deze ganse kwantiteit tot vismeel verwezen. Voor garnaal werd opnieuw de veilwaarde van 143 fr./kg bekomen.

VISAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*
28 okt.	3	4.474	185.287
31 okt.	6	5.902	324.590
2 nov.	6	20.838	581.151

GARNAALAANVOER

NIEUWPOORT

(1)	*(2)*	*(3)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
27 okt.	2	287	29.509	96	108
28 okt.	1	64	8.896	139	139
29 okt.	1	51	7.548	148	148
31 okt.	1	133	19.245	135	135
2 nov.	1	67	12.001	143	143

(1) Datum; (2) Vangsten; (3) Kgr.; (4) Fr.; (5) Minimum; (6) Maximum.

GETIJEN TE OOSTENDE

NOVEMBER

		(1)	(2)	(3)	(4)
	5 zaterdag	0058	498	0726	042
		1308	501	1959	019
	6 zondag	0135	496	0807	046
		1348	504	2035	037
	7 maandag	0212	492	0848	055
		1430	501	2110	059
	8 dinsdag	0250	485	0926	064
		1510	491	2144	078
	9 woensdag	0328	472	1004	071
		1552	473	2218	094
	10 donderdag	0407	452	1046	078
		1636	448	2258	108
	11 vrijdag	0448	427	1133	087
		1725	421	2347	122
EK	12 zaterdag	0542	400	—	—
		1828	400	1231	099
	13 zondag	0655	381	0050	135
		1943	392	1340	110
	14 maandag	0816	378	0206	143
		2059	400	1456	115
	15 dinsdag	0928	391	0323	140
		2202	418	1607	110
	16 woensdag	1026	410	0430	127
		2254	436	1706	098
	17 donderdag	1112	429	0523	109
		2335	451	1753	084
	18 vrijdag	1147	446	0605	094
		—	—	1829	073
	19 zaterdag	0008	463	0638	083
		1218	461	1901	065
VM	20 zondag	0039	473	0710	076
		1248	477	1930	061
	21 maandag	0110	482	0742	072
		1322	490	2004	060
	22 dinsdag	0144	488	0819	070
		1400	498	2041	062
	23 woensdag	0223	488	0901	068
		1444	497	2123	065
	24 donderdag	0306	480	0946	065
		1531	488	2207	072
	25 vrijdag	0354	464	1037	065
		1625	472	2257	084
	26 zaterdag	0448	443	1136	068
		1726	453	2357	101
LK	27 zondag	0551	423	—	—
		1836	439	1246	075
	28 maandag	0708	412	0108	117
		1959	435	1404	078
	29 dinsdag	0829	416	0230	122
		2116	445	1522	072
	30 woensdag	0939	432	0346	113
		2220	459	1630	058

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:

Dover	1 h 13	vóór	Oostende	
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:

Duinkerke	0 h 07	vóór	Oostende	
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

	31 oktober		1 november	2 november	
Lappen	291	309	.....	264	
Grote	250	256	.....	240	
3/4	180	200	.....	194	200
Bloktongen	150	190	.....	182	186
Vóór-kleine	130	136	.....	148	158
Kleine	125	128	.....	133	136
Slips	122	125	.....	121	127

ZEEBRUGGE

Grote	316	331	.....	291	311
Bloktongen	270	279	.....	255	257
Fruittongen	184	215	.....	184	188
Schone kleine	152	163	.....	149	157
Kleine	134	140	.....	125	130
Tout petit	124	130	.....	121	124
Slips	123	130	.....	118	

NIEUWPOORT

Tong I	324	335	.....	259	270
Tong II	324	335	.....	259	270
Tong III	324	335	.....	270	285
Tong IV	318	326	.....	294	
Tong V	268	276	.....	240	256
Kleine tongen	198	208	.....	208	214

PLADIJS

OOSTENDE

	31 oktober		1 november	2 november	
Platen	54	68	.....	59	62
Iek (groot-klein)	56	60	.....	54	56
Derde slag	55	59	.....	54	
Platjes	23	42	.....	33	38

ZEEBRUGGE

I	57	66	.....	62	64
II	53	62	.....	62	66
III	49	56	.....	56	58
IV	37	44	.....	45	47
V	.....		.....	.....	

NIEUWPOORT

Moeien	.....		.....	.....	
Grote pladijs	65	75	.....	58	65
Platjes	60	68	.....	60	66
Drielingen	31	65	.....	31	34

HET NEDERLANDS VISSERIJSCHAP TEGEN INVOERING LOGBOEK EN MET REDEN...

Het Nederlands Visserijschap heeft officieel stelling genomen tegen de invoering van het vislogboek, waarin de schippers alle visvangsten zullen moeten opgeven met aanduiding van het visserijgebied, datum van vangst, hoeveelheid der vangst per soort, enz.

Ook wij zijn tegen een dergelijk logboek gekant, en hebben hiervoor niet gewacht tot vandaag, maar bij het Visserijschap ligt waarschijnlijk nog wel een andere bijzondere reden voor dan bij ons in België. Inderdaad, we hebben reeds meermalen in de Nederlandse dag- en weekbladen kunnen lezen, dat men heel weinig opgezet is met de invoering van dit logboek omdat aldus de kans bestaat, dat er juister cijfers op het bord zullen komen kwa aanvoer door Nederlandse vaartuigen. Openlijk werd er trouwens reeds in de Nederlandse pers geschreven over witte, grijze en zwarte vis en over duidelijke overschrijding van de aanvoercijfers, die voor bepaalde soorten ver de toegekende kwota overtreffen. Dit is natuurlijk een begrijpelijke zorg voor de Nederlandse visserij, vooral met het oog op de overuitbouw van de Nederlandse visserijvloot en de te grote totale vangstkapaciteit. Indien nu door de aanstelling van de E.E.G.-kontroleurs, de nationale inspectiediensten te dicht op de vingers zullen gekeken worden, zou dat wel bij onze Noorderburen tot een katastrofe kunnen leiden en tot een nog groter uitsanering dan deze van de zeventiger jaren.

Wat nu het bijkomend administratief werk voor de schippers betreft, vinden we inderdaad de opgelegde verplichtingen overdreven en zou men, mits een strenger gehouden kontrole in de afslagen wellicht tot eenzelfde resultaat, of minstens tot een betere verhouding dan eertijds kunnen komen. Ondertussen werd de druk van de logboeken in aanbesteding gegeven, zodat men kan verwachten, dat het logboek, waarvan begin dit jaar gezegd werd dat de invoering voor oktober zou geweest zijn, thans kans heeft om in jan. 1984 in voege te komen.

Het Visserijschap heeft bij de Nederlandse Minister die de visserij onder zijn bevoegdheid heeft, haar bezorgdheid uitgesproken over het bijkomende moeilijk en lastig administratief werk en de minister verzocht deze zaak nogmaals bij de Commissie te Brussel aanhangig te maken. Inderdaad, indien de kontrole in de afslag zou kunnen gebeuren, ware dit de ideale oplossing. We vrezen echter dat het hiervoor thans te laat is en dat men binnenkort met het vangstlogboek zal opgeschept zitten.

EN BELGIË?

Wat België betreft, zijn we het volledig met de Nederlandse visserijgemeenschap eens en hopen we dat ons Ministerie van Landbouw, afdeling Visserij, het voorstel van het Nederlands visserijschap zal steunen, niet zozeer om de smokkel te beteugelen, die er overal en altijd zal bestaan, maar omdat de invoering van dit logboek voor schippers van onze Belgische visserij een onmogelijke administratieve rompslomp wordt, welke niet alleen aan de gemeenschap opnieuw nutteloos veel geld zal kosten, maar van vissers die het op zee al hard genoeg hebben, niet kan en mag gevergd worden.

P.V.

SCHADEGEVALLEN

De N.551 kreeg bij het bedrijven der visserij ongeveer 6 mijl ten westen der Nieuwpoortse haven de linker kor in de schroef. Vruchteloos werd gepoogd de motor opnieuw vlot te krijgen. Sleephulp van de Zeetijger werd tot voor de haven van Nieuwpoort geboden, waar de Nieuwpoortse redeboot het vaartuig naar veilige haven loodste. Door de duikers der Nieuwpoortse brandweer werd het hinderend voorwerp van de schroef verwijderd.

O.81 NA HERSTELLING TERUG

Het is onze lezers bekend dat er enkele weken geleden 's nachts brand uitgebroken is op de O.81, nadat het personeel van de rederij „De Zeester" toebehorende aan de heer Pintelon rond 19 uur 's avonds het schip had verlaten.

De brandhaard veroorzaakte in het kombuis een zware schade, welke na aanbesteding tenslotte op de werf St. Pieter te Hemiksem hersteld werd voor een aanbestedingsbedrag van 1.280.000 fr.

De O.81 is sedert maandag terug, nadat de werken en bijwerken te Hemiksem uitgevoerd werden, zodat het schip schijnt fit te zijn, om binnenkort zee te kiezen.

Ondertussen is heden woensdag de St. Pieterswerf te Hemiksem failliet verklaard bij gebrek aan steun van staatswege.

VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Oostende	Zeebrugge	Nieuwpoort	Nieuwpoort
	31/10	31/10	1/11	1/11	2/11	2/11	31/10	2/11
Tarbot groot	.....	436	.....	.....	.....	335 442	.....	.....
Tarbot middel	.....	202 307	.....	.....	.....	290 329	266 278	226 268
Tarbot klein	.....	165 187	.....	.....	.....	203 236	.....	.....
Griet groot	.....	249 233	.....	.....	.....	164 167	215 240	188 220
Griet middel	.....	167 156	.....	.....	.....	123 143	.....	.....
Griet klein	.....	83 128	.....	.....	.....	98 115	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	104	.....	.....	.....	109	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	22	.....	.....	.....	51	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	.....	20 57	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	.....	50 60	.....	.....	.....	47 65	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	48 51	.....	.....	.....	47 52	.....	.....
Scherpstaart	.....	63	.....	.....	.....	62	.....	.....
Halve Mans	.....	24	.....	.....	.....	43 27	.....	.....
Teelt	.....	20	.....	.....	.....	40 42	.....	.....
Katrog	.....	9	.....	.....	.....	18 12	.....	.....
Kabeljauw	.....	124 127	.....	.....	.....	.....	154 170	124 132
Gul (groot)	.....	116 120	.....	.....	.....	68	140	114
Gul (middel)	.....	85 89	.....	.....	.....	73 61	80	55
Gul (klein)	24 30	.....	.....	.....	.....	35	.....	.....
Hozemondhamme	.....	166 330	.....	.....	.....	126 280	.....	.....
Wijting groot	.....	19 32	.....	.....	.....	31	33 38	25 32
Wijting klein	.....	19	.....	.....	.....	19	23 26	19 22
Schar	.....	20 24	.....	.....	.....	24 28	28 46	28 34
Steenschol	.....	37 129	.....	.....	.....	20 101	.....	.....
Zeehaai	.....	42 32	.....	.....	.....	12 25	.....	.....
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	9 24	.....	.....	.....	26	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
IJle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	172	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	64	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	31 74	.....	.....	.....	28 70	.....	.....
Zeehond	.....	14 16	.....	.....	.....	14 16	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14 20	15 20
Rode Poon (roobaard)	.....	9	.....	.....	.....	42 16	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	.....	6	.....	.....	.....	12	40 50	35 45
Rode knorhaan	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	13 18	.....	.....	.....	17	.....	.....

NEDERLAND

IJMUIDEN

Aan de **maandagmarkt van 24 oktober** werd aangevoerd: 11.565 kg tong; 154 kisten tarbot en griet; 1.193 kisten kabeljauw; 923 kisten wijting; 1.389 kisten schol; 146 kisten schar; 2.975 kisten haring en 348 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 22,72-21,70; grote tong 20,86-18,13; grootmiddel tong 15,91-15,38; kleinmiddel tong 11,03-10,42; tong één 8,81-8,42; tong twee 8,47-7,52.

Per 40 kg.:
tarbot 829-386; griet 576-250; kabeljauw één 276-234; kabeljauw twee 256-208; kabeljauw drie 242-150; kabeljauw vier 176-140; kabeljauw vijf 174-92; schol één 180-144; schol twee 172-140; schol drie 152-112; schol vier 122-90; wijting drie 70-44,80; schar 80-52; ; haai 136-70; rode poon drie 104-80; roggen 178-90; tongschar 304-120; haring 48-26,80; poontjes 32-26; steenbolk 65-40; schelvis één 140; schelvis twee 140-128; schelvis drie 112-90; schelvis vier 156-120; witte koolvis 144; hammen met kop 296-180; hammen zonder kop 720-400.

De besommingen waren:
HD 5 + VD 18 ƒ 10.700; KW 4 + KW 149 ƒ 6.900; KW 11 ƒ 33.900; KW 12 ƒ 2.300; KW 22 ƒ 48.600; KW 26 + KW 167 ƒ 35.000; KW 34 ƒ 60.300; KW 45 ƒ 104.100; KW 77 ƒ 1.300; KW 88 ƒ 37.000; KW 113 ƒ 16.200; KW 145 ƒ 42.800; KW 152 ƒ 10.700; KW 189 ƒ 22.500; UK 23 ƒ 5.500; UK 27 + UK 307 ƒ 9.100; UK 141 + UK 271 ƒ 11.700; UK 233 + UK 234 ƒ 7.800; VD 6 ƒ 7.300; VD 19 + VD 73 ƒ 13.000; VD 243 ƒ 8.100; WR 7 + WR 24 ƒ 53.800; WR 67 + WR 68 ƒ 7.000; IJM 3 ƒ 840; IJM 27 ƒ 860; IJM 44 ƒ 43.300; IJM 154 ƒ 10.500.

Aan de **woensdagmarkt van 26 oktober** werd aangevoerd: 217 kisten kabeljauw; 399 kisten wijting; 10 kisten schol; 23 kisten schar; 1.884 kisten haring en 10 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 40 kg.:
tarbot 460; griet 240; kabeljauw twee 298-276; kabeljauw drie 256-195; kabeljauw vier 198-164; kabeljauw vijf 166-102; schol drie 174; schol vier 108-86; wijting drie 60-36; schar 100-80; haring één 39,60-36,20; bot 33-30; steenbolk 46; fint 23; horsmakreel 46.

De besommingen waren:
HD 5 + VD 18 ƒ 2.350; KW 12 ƒ 4.200; UK 27 + UK 307 ƒ 9.350; UK 90 + VD 20 ƒ 1.480; UK 141 + UK 271 ƒ 47.500; UK 233 + UK 234 ƒ 3.400; IJM 154 ƒ 5.800.

Aan de **donderdagmarkt van 27 oktober** werd aangevoerd: 400 kg tong; 8 kisten tarbot en griet; 308 kisten kabeljauw; 711 kisten wijting; 61 kisten schol; 987 kisten haring en 79 kisten diversen.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 23,06; grote tong 21,42; grootmiddel tong 16,99-16,69; kleinmiddel tong 12,34-11,99; tong één 9,58-9,34; tong twee 8,51-8,32.

Per 40 kg.:
tarbot 536-449; griet 549-250; kabeljauw twee 304; kabeljauw drie 234-186; kabeljauw vier 200-162; kabeljauw vijf 164-114; schol één 204; schol twee 176-170; schol drie 176-134; schol vier 112-86; haring één 36,20-34,40; steenbolk 55-26; bot 26; ronde poon twee 188-172; rode poon drie 88-86.

De besommingen waren:
HD 5 + VD 18 ƒ 9.500; KW 12 ƒ 4.700; KW 77 ƒ 11.100; UK 27 + UK 307 £ 7.900; UK 129 + VD 20 ƒ 3.800; UK 233 + UK 234 £ 5.100; VD 6 ƒ 1.800; WR 46 + WR 108 ƒ 4.800; WR 67 + WR 68 £ 36.000; IJM 3 + IJM 27 £ 11.400; IJM 18 £ 1.320; IJM 154 £ 5.500.

Aan de **vrijdagmarkt van 28 oktober** werd aangevoerd: 12.280 kg tong; 115 kisten tarbot en griet; 325 kisten kabeljauw; 514 kisten wijting; 720 kisten schol; 112 kisten schar; 3.340 kisten haring; 140 kisten makreel.

Prijzen in guldens:

Per 1 kg:
tarbot 24,53-20,80; grote tong 21,60-19,89; grootmiddel tong 16,74-14,21; kleinmiddel tong 11,27-9,84; tong één 8,83-8,04; tong twee 8,11-7,21.

Per 40 kg.:
horsmakreel 75,71; steenbolk 33-27; rode poon twee 186; rode poon drie 170-78; haai 114-102; roggen 174-102; tarbot 828-421; griet 541-240; kabeljauw één 276-154; kabeljauw twee 226-170; kabeljauw drie 224-166; kabeljauw vier 196-156; kabeljauw vijf 170-72; schelvis drie 174; schelvis vier 132-116; schol één 176-156; schol twee 168-148; schol drie 164-114; schol vier 112-88; wijting drie 65-34; schar 80-43; haring één 38-32,60; krab 39; tongschar 304-148; hammen met kop 256.

De besommingen waren:
HD 5 + VD 18 ƒ 600; KW 12 ƒ 2.480; KW 25 ƒ 75.200; KW 77 ƒ 2.300; KW 152 ƒ 14.100; UK 27 + UK 307 ƒ 7.800; UK 128 + UK 142 £ 12.900; UK 141 + UK 271 ƒ 75.000; UK 233 + UK 234 £ 4.400; VD 19 + VD 73 £ 37.800; IJM 3 + IJM 27 £ 23.000;
Verder twee Goedereerders en twee Texelaars welke tezamen £ 180.000,- besomden

BRESKENS

Aanvoer over de week van 23 t.m. 28 oktober 1983

		Gemidd. prijs per kg.
10.538 kg.	export garnalen	voor ƒ 3,95
9.876 kg.	pellerij garnalen	voor ƒ 4,56
665 kg.	bot	voor ƒ 0,66
2.925 kg.	schar	voor ƒ 1,69
30.743 kg.	schol	voor ƒ 3,14
5.692 kg.	tong	voor ƒ 10,58
1.409 kg.	tarbot	voor ƒ 12,53
2.362 kg.	griet	voor ƒ 7,95
24.085 kg.	kabeljauw	voor ƒ 3,60
10.361 kg.	wijting	voor ƒ 0,91
65 kg.	rog	voor ƒ 3,66
34 kg.	makreel	voor ƒ 0,76
6.660 kg.	poon	voor ƒ 1,04
12 kg.	haai	voor £ 2,49
29 kg.	ham	voot £ 17,80
49 kg.	baars en herder	voor ƒ 17,22
357 kg.	tongschar	voor ƒ 3,53
13 kg.	schelvis	voor ƒ 3,65
5.242 kg.	inktvis	voor ƒ 2,51
842 kg.	bolk	voor ƒ 0,99
40 kg.	koolvis	voor ƒ 3,87
19 kg.	paling	voor ƒ 11,26

LAUWERSOOG

Aanvoer en prijzen visafslag Lauwersoog over week 24/10 t/m 28/10.

Pelling garnalen	93.612 kg.	3,74 - 5,07 per kg.
Tong	2.110 kg.	7,69 - 20,15 per kg.
Tarbot	947 kg.	9,82 - 20,52 per kg.
Griet	682 kg.	5,15 - 7,70 per kg.
Schol	119.342 kg.	1,82 - 4,06 per kg.
Kabeljauw	178.066 kg.	1,60 - 5,79 per kg.
Wijting	75.454 kg.	0,75 - 1,52 per kg.

(Vervolg volgende bladzijde)

GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 24-10 t.e.m. 28-10-1983

Door 99 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
85.166 kg.	Tong	ƒ 814.434,05	van ƒ 9,57
25.394 kg.	Tarbot	ƒ 340.882,96	van ƒ 13,42
227.760 kg.	Schol	ƒ 668.935,60	van ƒ 2,94
57.335 kg.	Kabeljauw	ƒ 181.900,01	van ƒ 3,17
7.681 kg.	Griet	ƒ 64.788,71	van ƒ 6.09
1.500 kg.	Schar	ƒ 15.925,80	van ƒ 1,68
42.530 kg.	Wijting	ƒ 50.138,52	van ƒ 1,18
246.291 kg.	Diversen	ƒ 1.154.121,23	
701.657 kg.		**ƒ 3.273.128,88**	

Dit is een recordomzet behaald per week!

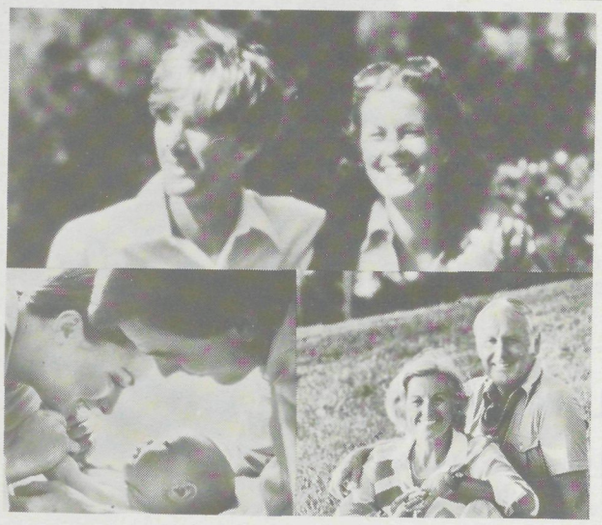
Firma LOUIS CREVITS & Zonen
p.v.b.a.

— Import - Export
— Allerlei kettingen en kettingmatten
— Ankers
— Herbruikbare materialen
— Visserijbenodigdheden
— Rubber bollen & rubber ringen

Zeebruggelaan 137
8380 Lissewege BRUGGE
Tel. (050) 54.48.33
(van uit Nederland : 09.32.50.54.48.33)

Apollinaris

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



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

De BBL denkt aan u...

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 berschikking voor alle feesten.
alsook bij U thuis of in uw zaak.

Neem kontakt met Guido Devolder
't Schuurke ✆ (059) 32 36 03 (10885N)

EVEREST
Schilferijsfabriek
H. Baelskaai 40, OOSTENDE
✆ 32.00.07

het koudste
het best bewerkbaar

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

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 –

NEDERLAND

Schelvis	701 kg.	3,00 - 5,14	per kg.
Schar	8.359 kg.	0,78 - 1,66	per kg.
Bot	2.799 kg.	0,65 - 0,85	per kg.
Haai	203 kg.	0,55 - 1,55	per kg.
Poon	1.183 kg.	1,02 - 2,80	per kg.
Heek	39 kg.	3,56 - 4,65	per kg.
Horsmakreel	1.639 kg.	0,10 - 0,29	per kg.
Harder	17 kg.	4.12 -	per kg.
Hangschar	1.162 kg.	2.89 - 3.43	per kg.
Krabben	141 kg.	0,38 - 0,54	per kg.
Steenbolk	259 kg.	0,65 -	per kg.
Diverse soorten zeevis	139.765	0,27 - 12,	

GOEDEREEDE

MAANDAG 24 OKTOBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	21	415	19,76
Tong gm	113	1.793	15,87
Tong km	170	1.835	10,79
Tong I	247	2.061	8,35
Tong II	100	774	7,74
Tarbot I	17	342	20,12
Tarbot II	26	457	17,56
Tarbot III	58	623	10,73
Tarbot IV	57	566	9,93
Tarbot afw	34	216	6,35
Griet I	27	318	11,79
Griet II	177	1.035	5,85
Kab 2 (G)	62	314	5,07
Kab 3 (G)	421	1.904	4,52
Kab 4 (G)	183	713	3,90
Kab 5 (G)	707	1.777	2,51
Kab (afw)	7	4	50
Wijt. 3 (G)	706	1.020	1,44
Schar 1	614	1.203	1,96
Makr. III	179	97	54
Poon gr	7	8	1,09
Poon 1	83	90	1,09
Poon 2	279	253	91
Bot	452	354	78
Schol 1 (O)	35	129	3,67
Schol 2 (O)	421	1.553	3,69
Schol 3 (O)	2.130	6.355	2,98
Schol 4 (O)	2.557	5.925	2,32
Inktvis W	2	7	3,50
Steenbolk	182	190	1,04
Hammen	2	25	12,48
Diversen	1.572	7.506	4,78
TOTAAL	**11.648**	**39.861**	

DONDERDAG 27 OKTOBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	93	2.005	21,56
Tong gm	495	8.196	16,56
Tong km	706	8.088	11,46
Tong I	1.224	11.105	9,07
Tong II	628	5.211	8,30
Tarbot I	45	1.061	23,59
Tarbot II	88	1.636	18,59
Tarbot III	138	1.761	12,76
Tarbot IV	177	1.942	10,97
Tarbot afw	89	712	8,00
Griet I	91	1.219	13,40
Griet II	463	2.754	5,95
Kab 1 (G)	15	87	5,80
Kab 2 (G)	160	971	6,07
Kab 3 (G)	1.425	5.715	4,01
Kab 4 (G)	1.006	3.692	3,67
Kab 5 (G)	2.871	7.867	2,74
Kab (afw)	22	11	50
Wijt. 3 (G)	2.683	3.389	1,26
Wijt. 4 (G)	12	10	85
Schar 1	2.092	3.701	1,77
Makr. III	1	1	1,00
Poon gr	2	4	2,13
Poon 1	224	548	2,44
Poon 2	712	590	83
Rog II	6	13	2,24
Bot	233	153	66
Tongschar	21	113	5,40
Schol 1 (O)	15	60	4,00
Schol 2 (O)	345	1.351	3,92
Schol 3 (O)	7.207	22.266	3,09
Schol 4 (O)	3.975	9.147	2,30
Krab	91	87	95
Inktvis W	1	7	7,17
Harder	8	21	2,61
Steenbolk	638	662	1,04
Hammen	2	26	12,98
Diversen	8.545	25.123	2,94
Garn. Exp. 2	8.305	32.314	3,89
Garn. Bnl. 2	3.898	16.036	4,11

VRIJDAG 28 OKTOBER 1983

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	1.353	27.542	20,36
Tong gm	6.174	91.901	14,89
Tong km	7.944	78.562	9,89
Tong I	12.885	99.979	7,76
Tong II	5.823	42.689	7,33
Tarbot I	953	21.362	22,42
Tarbot II	708	12.229	17,27
Tarbot III	1.514	16.134	10,66
Tarbot IV	1.455	14.155	9,73
Tarbot afw	997	7.108	7,13
Griet I	1.785	19.761	11,07
Griet II	4.650	26.120	5,62
Schol 4 (G)	590	1.298	2,20
Kab 1 (G)	99	537	5,43
Kab 2 (G)	1.037	5.870	5,66
Kab 3 (G)	6.516	25.794	3,96
Kab 4 (G)	5.011	18.185	3,63
Kab 5 (G)	13.363	30.083	2,25
Kab (afw)	88	44	50
Wijt. 3 (G)	10.447	11.896	1,14
Schar 1	13.533	23.934	1,77
Makr. III	2	3	1,68
Poon gr	97	179	1,85
Poon 1	1.436	2.328	1,62
Poon 2	6.768	4.096	60
Rog I	761	3.202	4,21
Rog II	2.803	6.037	2,15
Koolv. 1 (G)	3	6	2,00
Schelv. 3 (G)	29	126	4,35
Bot	185	122	66
Tongschar	476	2.372	4,98
Schol 1 (O)	2.602	9.975	3,83
Schol 2 (O)	10.766	38.039	3,53
Schol 3 (O)	63.282	175.320	2,77
Schol 4 (O)	38.444	80.064	2,08
Haai + P	2.820	6.748	2,39
Krab	781	280	36
Inktvis W	140	1.194	8,53
Inktvis Zw	1.100	1.988	1,81
Harder	13	37	2,87
Steenbolk	5.601	5.295	95
Mullen	5.601	5.295	95
Kreeft	3	61	20,44
Hammen	51	660	12,95
Paling	1	12	12,14
Diversen	42.814	141.080	3,30
Garn. Exp. 2	3.601	13.675	3,80
Garn. Bnl. 2	2.831	10.937	3,86
TOTAAL	**284.349**	**1.079.051**	

NEDERLAND

■ Drie Nederlandse fractieleiders uit de Tweede Kamer zijn van oordeel, dat er, onder speciale omstandigheden, door mosselschepen langs buitenom zou mogen gevaren worden van de Wadden-Zee naar Zeeland. Dit wanneer de wind niet boven kracht „4" ligt, dat het warm is, dat wil zeggen te warm voor de mosselen, die door en te lang trajekt langs binnen om, te veel onder de warmte te lijden zouden hebben. Het zijn de fractieleiders van de V.V.D., C.D.A., en de S.G.P., die de motie ondertekend hebben. Hopelijk komt er nu schot in deze zaak.

■ De makers van een dokumentaire over de Nederlandse platvisvisserij (tong, pladijs, schar) hopen hiermede klaar te komen in de loop van de maand november, waarna de „première" van deze opname in het R.A.I.-gebouw te Amsterdam zou doorgaan. Eén en ander is echter nog niet volledig duidelijk wie er in de kosten van het maken van deze prent tussenkomt en of het Produktschap voor Visserij en Visserijprodukten hier toe zijn steentje zal bijdragen.

DE G.O. 54 VERKOCHT TE OOSTENDE

Naar aanleiding van de verkoop in de Oostendse afslag van de, in Nederland geregistreerde G.O. 54 „Branding" beweert een Nederlands wekelijks visserijvakblad, dat de Belgische producentenorganisatie hieromtrent een spinnijdige reactie had, namelijk „Wij kunnen niet verdragen dat de Nederlanders hun vloot vernieuwen *op onze kosten" en verder „dit, terwijl* Belgische vissers in Nederland kunnen gaan en staan waar ze willen en in veel havens ook graag geziene gasten zijn, door met name de lokale Hollandse vishandel".

Zou betrokken weekblad wellicht door zijn eigen *lezers de konklusie willen laten trekken alsof* de Nederlandse vissers hier in België geen graag geziene gasten zijn?

Ook de Belgische afslagen kunnen best wat vis gebruiken, en zien even graag vissersvaartuigen uit de andere lidstaten aan de afslag, zowel *voor de afslagdiensten zelf, voor de handel en* verwerkingsbedrijven als voor de werkverschaffing in het algemeen. Ondertussen stellen wij toch vast, dat er niet meer zo deftig opgevrijd wordt tussen een Nederlands visserijvakblad en het informatieblad van de producentenorganisatie. Noch de rederij „Maasvis" via de pvba „Voluntas" noch gelijk welk Nederlands vissersvaartuig kunnen hiervan het slachtoffer worden en het weze door ons gezegd, dat de Nederlandse kotters en treilers, bij aldien dit hun belang is, graag geziene gasten zullen zijn op de Belgische afslagen, net zoals dit wederkerig is met onze vissers in de Nederlandse havens, van het ogenblik dat hun aanvoeren de Belgische quota niet ten laste vallen.

OPEL ⊖ OPEL

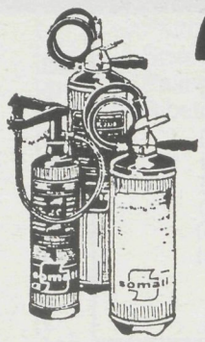
Komfort voor 5?
Ruimte voor veel?
Jaren meegaan?

Dieselen in de Rekord!

OPEL GM

AUTOCENTER PROVOOST

TORHOUTSESTEENWEG 415
8400 OOSTENDE
✆ (059) 70.09.04



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

somati

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

UW STEUN IN
DROEVIGE DAGEN

Begrafenissen - 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
Leffingestraat 130. 8400 Oostende
✆ (059) 50 25 40

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE

VAN PRAET-DANSAERT · WIRE ROPES · BAASRODE BELGIE

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**

INVESTERINGSKREDIET

MET

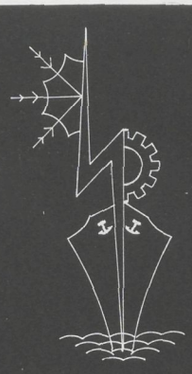
RENTETOELAGE?

RAADPLEEG ONZE

G -KANTOREN!

GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

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



HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229

■

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

■

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

■