

---

# HET VISSERIJBLAD

---



---

51e JAAR - PRIJS 50 FR. - VERSCHIJNT WEKELIJKS - VRIJDAG 10 AUGUSTUS 1984 - NR. 29

---

# BESCHERMKLEDIJ VOOR VISSERS EN VOOR ALLE WERKNEMERS

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

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

Prijzen B.T.W. niet inbegrepen

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

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

ABONNEMENTEN : BINNENLAND 1 JAAR 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 – TELEFOON (059) 32 11 13 - 32 11 49 – P.C.R. 000-0418987-44 OF BANK BRUSSEL LAMBERT 384-1605797-46 VAN P.V.B.A. DRUKKERIJ NIEUWSBLAD VAN DE KUST, 8400 OOSTENDE – B.T.W. 412.522.588.  
VERANTW. UITGEVER: P. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

# het visserijblad

Vrijdag 10 augustus 1984 – Nr. 29

## EEN BIJKOMEND SPAANS GEVAAR BIJ TOETREDING TOT DE E.E.G.

Er wordt heel wat over de toetreding van Spanje geschreven in verband met het eventueel loslaten van deze visserijvloot op de gemeenschapswateren en terecht!

Daarom ook wenst men het thans geldende vergunningsstelsel, mits bepaalde aanpassingen te behouden, of ook nog begrensde kwota voor de Spaanse visserij voor te schrijven en zo meer. Over één zaak hoort men echter weinig of niets en dit is de zaak van de herregistratie van Spaanse vissersvaartuigen onder de vlag van een andere lidstaat.

Om zoveel mogelijk paal en perk trachten te stellen aan een invasie van Spaanse treilers, die zich lieten herregistreren onder, vooral Britse en ook Ierse vlag, werd toen beslist dat, aan boord van deze vaartuigen, de bemanning minstens voor 75% moest bestaan uit vissers afkomstig uit één der E.E.G.-lidstaten. Hierdoor werd niet alleen een halt toegeroepen aan verdere verspaansing en verdere uitbreiding van het aantal Spaanse treilers optredende onder een E.E.G.-kamouflagekleedje, maar moesten zelfs veel van deze reeds in de gemeenschapswateren actief optredende vaartuigen stilliggen of werden wegens overtreding van deze regel opgebracht.

Het is echter begrijpelijk, dat bij toetreding van Spanje tot de E.E.G., deze verordening niet meer toepasselijk zal zijn op de Spanjaarden, waarvan de vissers dan ook zullen behoren tot één der lidstaten. Dat wil zeggen dat een nieuw terrein breed zal open liggen voor Spaanse treilers, die zich langs het achterpoortje van een herregistratie, onder de vlag van een ander lidstaat, in gemeenschapswateren zullen kunnen komen vissen. We zullen aldus kunnen spreken over een Spaanse officiële vissersvloot en over een Spaanse gekamoufleerde visserijvloot. Er moet dan ook terzelfdertijd werk gemaakt worden om dit achterpoortje potdicht te maken, zo niet zullen de vissers van de huidige lidstaten hiervan het gelag betalen.

We kunnen ons dus thans reeds de vraag stellen aan diegenen die de visserijbesprekingen voeren in verband met de nakende toetreding van Spanje tot de E.E.G., of hier eveneens de nodige aandacht zal aan verleend worden?

Inderdaad zullen deze treilers totaal bemand worden door Spanjaarden, en wie deze kent en weet hoe weinig tuchtvol Spaanse schippers en vissers optreden, mag zich hierover zeker ongerust maken.

Men kan nu al wel zeggen, dat dit de zaak is van het betrokken land van de vlag waarvan de heringeschreven Spaanse treilers gebruik maken en dat dit land over bepaalde viskwota beschikt die niet mogen overschreden worden, maar de heringeschreven Spaanse treilers gaan bij voorkeur in eigen havens hun vis aan land zetten en we kunnen nu reeds, zonder gevaar voor overdrijving schrijven, dat men over de, in Spaanse havens aan land gezette aanvoeren nooit juiste cijfers zal bekomen.

Dit zal niet alleen het geval zijn voor de aanvoeren van vis uit de gemeenschapswateren in Spaanse havens door onder Spaanse vlag optredende treilers, maar eveneens voor in deze havens aangevoerde vis door Spaanse treilers die onder de vlag van een ander lidstaat varen. We hebben nu reeds te kampen met overbevissing, officieel vastgesteld en toegegeven in eigen middens, kwa Deense bijvangstvisserij op jonge haring, kwa makreelvisserij door de vissers uit andere lidstaten en die toch nog altijd tuchtvoller optreden dan Spaanse vissers en schippers. We kunnen dus reeds met zekerheid voorspellen, dat met de toetreding van vooral Spanje, de zaken er niet zullen op verbeteren en we naar een totale overbevissing van de visbestanden in de gemeenschapswateren zullen gaan. Is men al eens op Spaanse visverkoopcentra geweest waar onmogelijk kleine visjes publiek te koop gesteld worden, onder meer op detailmarkten?

Al het passiepreken vanwege de afgevaardigde-beheerder van de coöperatieve redersvereniging uit het Spaanse Vigo, C. Lopez Veiga, zal daar niets aan veranderen. Volgens deze heer is er slechts een heel kleine Spaanse vloot beschikbaar om na de toetreding van Spanje tot de E.E.G., in de gemeenschapswateren op te treden. Alle andere treilers beschikken thans over vangstgebieden en zullen deze, aldus Lopez Veiga, niet verlaten voor onbekende

E.E.G.-viswateren! Tegenover deze sirenezang kunnen we alleen maar duidelijk stellen, dat onze handelaars hier zeker niet mogen inlopen. We vrezen echter, dat de visserij terug zal opgeofferd worden aan de landbouwbelangen in het spelletje van „geven en nemen”.

Daarom herhalen we voor de zoveelste maal, dat het thans reeds de hoogste tijd is opdat alle redersfederaties, alle producentenorganisaties, spektakulaire acties ondernemen voor de bescherming van de belangen van hun aangeslotenen. Niet wachten tot het kalf verdrongen is. Beter te voorkomen dan achterna verplicht te worden scherpe hoeken trachten af te ronden. Wij zelf zijn verbaasd over een bepaalde onverschilligheid die in visserijkringen hieromtrent heerst. We zouden graag meer mensen willen ontmoeten zoals de Britse Europarlementair James Provan, die zich onverpoosd ten dienste stelt van de visserij in het algemeen en deze van zijn land in het bijzonder. Thans zal zelfde Europarlementair, betrokken Spaanse passiepreker Lopez Veiga, die beweert dat de Spaanse vissers en schippers de achting niet krijgen, die ze verdienen en deze als engeltjes voorstelt, van antwoord dienen in het zeer gedegen en gelezen Brits visserijblad „Fishing News”. Hopelijk roept de heer James Provan op tot een brede frontvorming in alle landen-lidstaten. Het Visserijblad zal zeker deze actie met alle kracht steunen.

En we zijn overtuigd dat de Rederscentrale, waartoe we nochtans niet behoren, hetzelfde zal doen.

### DE UITGAVE VAN „HET VISSERIJBLAD”

Naar aanleiding van de feestdag van 15 augustus zal „Het Visserijblad” tengevolge van het betaald verlot, niet verschijnen op 17 augustus, zodat ons eerstkomend nummer op 24 augustus 1984 zal verschijnen. Ook de marktberichten van de week van 10 tot 18 augustus zullen in dat nummer opgenomen worden.

# EVEREST

Schilferijsfabriek

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

☎ 32.00.07

het koudste  
het best bewerkbaar

## RESTAURANT 'T SCHUURKE

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

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

Tot Uw dienst als **TAFELHOUDER**

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

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

(10885N)

Voor uw **AANKOPEN** van  
**PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

**RUBBER REDDINGVLOTTEN**

**MAZOUT — SMEEROLIEN**

**BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD**

**MAZOUT- en OLIEFILTERS**

**KUNSTVEZELS — TOUWWERK**

**GARENS en NETTEN**

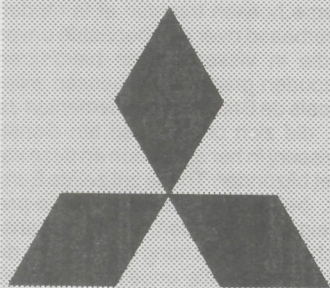
**BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI**

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

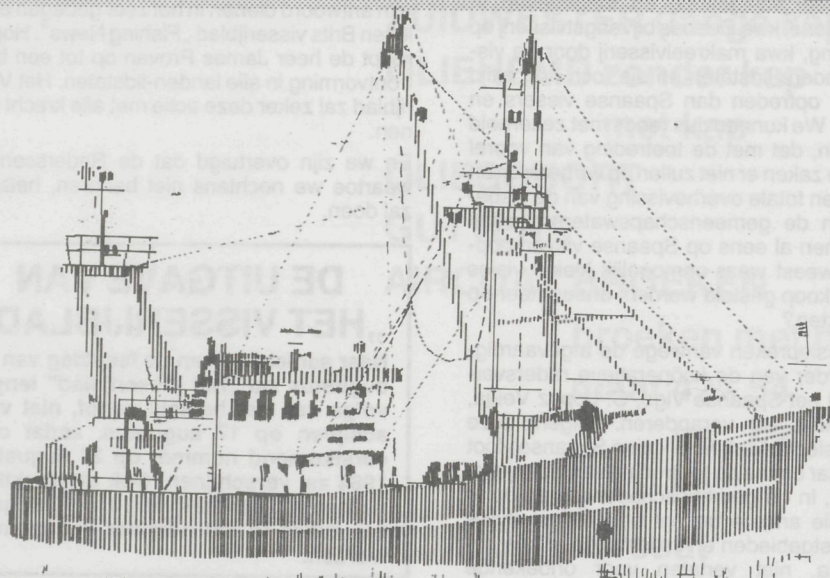
**BIJ**

# SCAP SV

HENDRIK BAELSKAAI 27 - OOSTENDE



# MITSUBISHI DIESELMOTOREN



## PADMOS BV

MACHINEFABRIEK & DOKMIJ.

Officieel dealer voor de Belgische kust en Z.W.-Nederland.

postbus 23, 3250 AA STELLENDAM-NEDERLAND

telefoon.09-311879-1766/1792 dok -1933

telex: 24175 padsl

postbus 1,4310 AA BRUINISSE-NEDERLAND

telefoon: 09-311113-1551/1488

## S.C.A.P.

Service dealer voor België

H. Baelskaai 27, 8400 OOSTENDE

telefoon 059-32 08 20 - 32 39 79

telex: 81229

## MHI SAMOFA DIESEL BV

Postbus 20, 3840 AA HARDERWIJK-NEDERLAND

telefoon: 09-313410-13041

telex:47330 smofa nl

# zuinig en betrouwbaar

# WAAROM ZOVEEL TEGENKANTING TEGEN UITBOUW ZEEBRUGGE ALS HANDELSHAVEN?

In onze vorige uitgave hadden wij het over de verdeelde stemming in de Nationale Havencommissie wat betreft de uitbouw van de haven van Zeebrugge en in eerste instantie over de aanleg van de diepwaterkade over een lengte van 600 meter.

We kunnen ditmaal dieper ingaan op de redenen waarom er daaromtrent van uit bepaalde hoeken zoveel tegenkanting heerst. Het is evident dat Antwerpen het moeilijk kan verteren, dat er een konkurrent komt opdagen, ook al is dit de natuurlijkste zaak ter wereld en wordt dit in feite ingegeven omdat de havens aan de zee zelf, economischer kunnen werken en een beter toekomst hebben. Van de kant van Antwerpen is het begrijpelijk omdat het menselijk is, dat men tracht bepaalde verworvenheden te behouden, desnoods tegen heug en meug en tegen alle redelijkheid in. Dit ultra-conservatisme zal echter in de eerste plaats onze nationale economie schaden en in de tweede plaats de betrokken Belgische havens zelf. Om de uitbouw van Zeebrugge te verhinderen, moet men dan ook met andere argumenten aankomen dan deze van traditie en verworven rechten. Men kan niet tegen windmolens vechten of blijven vechten en dit is in feite wat men te Antwerpen, Gent, Brussel en Luik doet.

Voor Brussel en Luik krijgt men dan ook daarbij nog het kommunautair schuifje omdat Zeebrugge in Vlaanderen ligt. Natuurlijk ook wel voor beide betrokken havens omdat zij rechtstreeks het „hinterland” zijn van Antwerpen en hiermede met zeekanal verbonden zijn. Maar dwazer argumenten om de belangen van ons land te dienen, kan men zich niet indenken.

We hebben het hierboven reeds geschreven, dat het voor Antwerpen een gevecht tegen windmolens is. Inderdaad, voor wat de vrachtschepen betreft, zal Antwerpen nooit de toekomstige generatie van 150 duizend ton en meer aankunnen, eenvoudig omdat men de haven onmogelijk op dergelijk diep peil kan bekomen, laat staan om dit peil te behouden. België heeft wel een overeenkomst met Nederland voor rechttrekking, verdieping, enz..., maar deze overeenkomst is nauw verbonden met het leveren van zuiver Maaswater met een debiet over het ganse jaar van minstens 50 M3/sec. En als men van uit Holland iets mag verwachten om onze havens van Antwerpen en Gent te bedienen, zal men nog lang mogen wachten. Het tractaat van 1839 heeft ons ter Schelde geweldig benadeeld. Zeeuws Vlaanderen had zonder twijfel Belgisch moeten zijn, wat men van Hollandse zijde nooit gewild heeft.

Hier is Luik in het bijzonder en Wallonië in het algemeen, radikaal tegen omdat de stuwen er in Wallonië nooit zullen komen, noch de in dit geval op te leggen zuiveringsnormen voor de fabrieken die hun afval in de Maas lozen.

Men zou dus best tot een verdeling komen van de havenactiviteiten, die door Antwerpen en Gent specifiek gemakkelijk aangekund worden. Het is in elk geval geen valabel argument, omdat bv. Antwerpen niet kan bereikt worden door vrachtschepen met een bepaalde dieptegang, ook Zeebrugge daar dan geen recht op heeft! Hierbij komt nog, dat een groter diepgang voor Antwerpen niet realiseerbaar is zonder instemming van Nederland, die hiervoor zogezegd gezond water wil, die Antwerpen niet kan bezorgen. Verder zou het bevaarbaar maken van de

Schelde en het bevaarbaar houden vooral, enorme sommen geld meer kosten dan Zeebrugge.

Men zegt nu wel, dat er voor de toekomst geen nieuwe schepen meer boven de 150 duizend ton zullen gebouwd worden. Maar is dit voor het ogenblik een trend, dan ligt dit in het feit, dat er oververzadiging aan vrachtschepenvervoer is en giganten hierdoor niet meer zo goed aan hun trekken komen.

Dat er langs de Atlantische Westkust een ganse rij van grote havens ligt, al over Le Havre, Duinkerke, Rotterdam, enz. is zeker geen reden om Zeebrugge hiervoor af te schrijven. Integendeel! Want zo gezien, zou men dan maar altijd bij de potten kunnen blijven zitten en alles aan de konkurrentie over laten.

Men vergeet in zijn fanatisme maar al te gemakkelijk dat ons land, een land is dat vooral moet leven van transit en export en daarvoor in Europa uiterst goed gelegen is.

P. Vandenberghe.



Steun het  
Nieuwbouwfonds van het

KONINKLIJK WERK  
IBIS

prk 000-0207440-54

## TOEKOMST AAN GLIJBOOTDIENSTEN OVER HET KANAAL?

Het zou in de bedoeling van de maatschappij Hoverspeed liggen om een verbinding tot stand te brengen van uit een haven van de Belgische kust met Engeland. Het is duidelijk dat hiervoor slechts 2 havens in aanmerking komen, namelijk Oostende en Zeebrugge. Het is echter even evident dat deze eventualiteit de R.M.T. te Oostende niet zal dienen, wel integendeel.

De R.M.T. heeft indertijd gekozen, (dat wil zeggen het Ministerie van Verkeerswezen) voor de Boeing-jetfoil, en niet voor de Hovercraft. Het was in de eerste plaats de lagere kostprijs die hier de doorslag had gegeven. Men mag zich nu echter de vraag stellen of men zich hierdoor niet te veel heeft laten leiden, dit in het bijzonder voor het toeristenverkeer. De hovercraft kan passagiers samen met hun wagen vervoeren en voor het verzekeren van zeer snelle veerdiensten is de hovercraft voor het toerisme uiterst goed geschikt. Dit bewijst trouwens het succes van de hovercraftveerdiensten tussen Frankrijk en Engeland. In elk geval zou Zeebrugge kandidaat zijn voor een hovercraftveerdienst, terwijl men in Nieuwpoort terug gaat dromen van een verbinding Nieuwpoort-Ramsgate! Wat er ook van zij, zou dit zeker zwaar kunnen aankomen voor de R.M.T., die nu reeds met heel wat financiële problemen met sociale gevolgen te kampen heeft, tengevolge van de dwaze akties van de syndikaten, waar ze te Zeebrugge (Mr. Decorte) zwijgen als vermoord. De echtgenote van de voorzitter van het A.C.V.-syndikaat is immers plaatselijk directrice van de Christelijke Syndikale Bank BAC, waar veel reders van de Oostkust hun gelden mogen plaatsen.

## GOEVERNEUR DE KINDER MET STAATSEER TEN GRAVE GEDRAGEN TE GENT

Vorige week vrijdag werd, midden een massale belangstelling van prominenten, wijlen Roger De Kinder, provinciegoeverneur van Oostvlaanderen, met staatseer ten grave gedragen. Onder de hoogwaardigheidsbekleders bemerkten wij ondermeer Premier Wilfried Martens, de beide vice-premiers De Clercq en Nothomb en verder de ministers van State De Schrijver, Louis Major, Willy Claes en Piet Vermeylen. Ook waren vertegenwoordigers van de regering, de militaire en burgerlijke overheid aanwezig evenals een vertegenwoordiger van het Koninklijk Huis. Langsheen de weg die door de rouwstoet werd gevolgd stond een massale rouwende menigte opgesteld, nadat hofmaarschalk de Hennin het stoffelijk overschot, namens de Koning, had begroet.

Het was waarnemend goeverneur Van Steenberghe die de lijkrede uitsprak. Hij wees er op dat, voor wijlen Goeverneur De Kinder, de eenheid van de arbeidswereid niet alleen in België maar ook in Europa en zelfs over de hele wereld een eerste gebod moest zijn, en daarmee onderstreepte hij de continu zorg die de overledene besteedde aan het politieke en so-

ciale leven in ons land. De heer De Kinder werd tevens aangezien als een breeddenkend en hoogstaand zakenman.

Minister Nothomb van Binnenlandse Zaken pikte daarop in. Hij omschreef de overleden Goeverneur als een ware inspiratiebron met betrekking tot de vernieuwing van de provinciale instellingen die hij opvatte als een essentiële schakel in de decentralisatie en de deconcentratie van het toekomstig België.

De begrafenisstoet werd ontbonden aan de Noorderlaan. Van daaruit begeleidden alleen de familieleden en naaste relaties het stoffelijk overschot naar de Westerbegraafplaats waar een intieme rouwhulde werd gebracht aan de overledene die gedurende twintig jaar her ambt van Provinciegoeverneur waarnam. Een laatste trefende hulde, was het spelen, door de socialistische fanfare van de „Internationale” aan de rechtschappen grote socialist en staatsman.

De jongste jaren werd hij in de uitvoering van zijn ambt ernstig gehinderd maar met een enorme moed en wilskracht kon hij zijn taak verder waarnemen. Tot hij uiteindelijk de ultieme strijd verloor.

# Gullevisiers

Gebruikt voor de

**DANISH PAIR VISSERIJ**

onze speciaal

**„DUIVELSTERK” KABEL**

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd



(korting 10 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

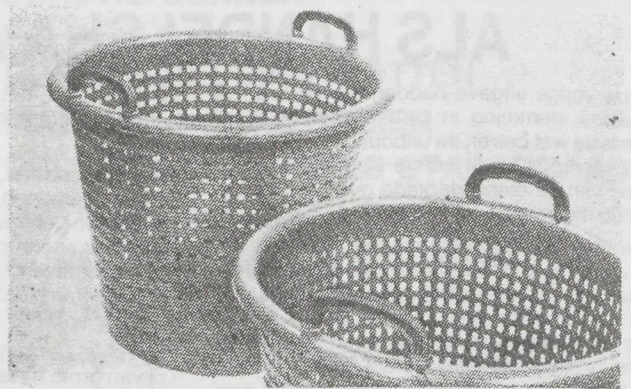
## S.C.A.P.

H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE

☎ (059) 32 29 51 - (059) 32 09 31

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

## 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

## Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge ☎ 050/54.41.17



*Neem de magnesium  
daar waar hij is*

**Natuurlijk gashoudend mineraal water,  
één der rijkste aan magnesium**

# NOG DE TEWATERLATING VAN DE Z.80

Naar aanleiding van het hiernavolgend artikel dat in ons blad van 27 juli verscheen en dat waarschijnlijk door de West Vlaamse Scheepswerf aan een dagblad meegedeeld, en ook aan ons werd overgemaakt, kregen we tot onze verwondering niet van de West Vlaamse Scheepswerf, maar van de Werkhuizen Perfecta te Zeebrugge, die de romp van dat schip voor rekening van een reder van Zeebrugge daar besteld had, een schrijven, met verzoek tot inlassing. Door het betaalde verlot was het niet mogelijk deze brief en onze redactie in te laten in onze vorige uitgave.

Het artikel in ons blad van 27 juli luidde:

## Z.80 TE WATER GELATEN

De Z.80 van de rederij Silverpit werd te Oostkamp te water gelaten en wordt naar Brugge gesleept om daar voltooid te worden.

Het gaat om een Eurokotter van het recente type, 69 Brt en een motor die de 300 p.k. niet overschrijdt, maar 24,50 m lang is. De reders worden er op attent gemaakt, dat de nieuwe voorschriften inzake scheepsmeting in de toekomst niet meer zal toelaten dat als Eurokotters te bestempelen.

Er is logies voorzien voor vijf man. De vislier wordt aangedreven door een hulpmotor van 60 p.k.

Voor de scheepswerf is het het 19de vissersvaartuig dat de werf verlaat, sinds in 1961 met de bouw van vissersvaartuigen een aanvang werd genomen. De Z.80 is een modern vaartuig, zowel wat de uitrusting als de accommodaties voor de bemanning betreffen.

Tot daar dit artikel.

## HUN SCHRIJVEN

Hierna volgt integraal de inhoud van hun schrijven.

Mijne Heren,

**BETREFT: een artikel verschenen in Uw editie nr. 27 van vrijdag 27 juli 1984 op blz. 13 onder de titel „Z.80” te water gelaten.**

Wij kunnen ons geenszins akkoord verklaren met de inhoud van bovenvermelde tekst en wel om volgende redenen:

Ten eerste, moeten wij laten opmerken dat de „Z.80” van de rederij Silverpit nog niet officieel te water gelaten werd maar slechts het casco naar Zeebrugge werd gesleept voor afbouw en niet naar Brugge zoals door U werd beweerd.

Ten tweede, gaat het hem hier niet om een eurokotter van 24,5 m. met een motor van 300 PK. zoals door U beweerd maar wel om een kustvaartuig van 21 m. met een Mitsubishi scheepsdieselmotor van 270 PK.

Ten derde, willen wij U attent maken op het feit dat het niet aan U is om te oordelen of een schip kan beschouwd worden als eurokotter of niet; daarvoor bestaan er officiële instanties die aan de rederij dan ook de technische goedkeuring hebben verleend. Wij kunnen ons niet van de indruk ontdoen dat U in Uw visserijblad nogal regelmatig uitvaart tegen het systeem eurokotter spijts Uw eigen reclame voor eurokotters op het voorlaatste blad van Uw eigen uitgave.

Wil zo vriendelijk zijn deze rechtzetting te publiceren in Uw volgende verschijning en er rekening mee te houden dat wij zelf kunnen instaan voor onze technische problematiek en het zeker Mr. Vandenberghe door U niet moeten voorgezegd worden.

Hoogachtend,

PONJAERT JEAN PIERRE  
AFGEVAARDIGDE-BEHEERDER

C.C.: blad rederscentrale.

## ONS ANTWOORD

Aan de Werkhuizen Perfecta zonden we begin dezer week hiernavolgend antwoord:

Oostende, 6 augustus 1984.

Mijne Heren,

**BETREFT: artikel Z.80 verschenen in „Het Visserijblad”.**

Verwijzend naar uw schrijven van 27 juli 1984, delen wij u mede dat wij de technische gegevens van ons artikel ontleend hebben aan een persbericht aan andere bladen gestuurd.

De Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp hebben zich verontschuldigd voor het niet doorspelen van het bericht van de tewaterlating aan ons blad, als gevolg van het jaarlijkse verlof.

Van de Westvlaamse Scheepswerven vernemen wij tevens, dat het inderdaad gaat om een kustvaartuig van 21 meter. Het schip is, officieel of niet officieel, tewater gelaten. Naar onze mening kan men een schip slechts éénmaal tewater laten, na afbouw kan het dan in bedrijf gesteld en overgedragen worden, zoals dit met de Z.80 het geval zal zijn.

Als vakblad voor de visserij menen wij, dat het onze opdracht is, iedereen die in het vak zit, te moeten waarschuwen voor het gevaar, dat er bestaat op het gebied van scheepsmeting, juist in deze tijd, waar men van de ene kant probeert, schepen te bouwen, die een brutotonmaat halen, zo dicht mogelijk bij de 70 brutoton, met op de achtergrond echter het gevaar, dat schuilt in het al of niet toepassen van de nieuwe reglementen op de scheepsmeting, onlangs verschenen én in ons blad bekend gemaakt. (zie wat in Holland gebeurt).

U zult het met ons eens zijn, dat het voor een reder dramatische gevolgen kan hebben, wanneer hij moet vernemen, dat zijn nieuw vaartuig groter dan 70 brutoton blijkt te zijn, waardoor hem de mogelijkheid ontnomen wordt, overal in de E.E.G.-kustwateren te kunnen vissen.

Wij zien het als onze taak, juiste voorlichting te geven en zijn geen Rederscentrale die van alle gelegenheden misbruik maakt, om naar gelang de reder of soort leverancier, zaken in een verkeerd daglicht te stellen.

Overigens maken wij geen reclame voor eurokotters. De advertentie waarop U doelt, is van de s.v. S.C.A.P. en een werf.

Tenslotte hebben wij nooit gemeld, dat u niet voor uw technische problematiek zou kunnen instaan. Het zou juist onverstandig zijn, een bedrijf te voeren zonder de nodige kennis.

Voor wat het „Brugge” betreft, het zeldzame haalde in ons berichtje de „Zee” weg en Zeebrugge is toch een deel van de stad Brugge. Dat is toch geen geheim.

Hoogachtend,

P. Vandenberghe,  
Directeur.

Tot daar ons antwoord aan Perfecta.

We zien dus tevergeefs uit, waar wij zouden geschreven hebben dat de Z.80 van de rederij Silverpit officieel te water gelaten werd. We hebben alleen, zoals alle bladen, geschreven dat de Z.80 te water gelaten werd en dat deze naar Brugge (Zeebrugge) gesleept werd voor voltooiing. Uit dit nog niet voltooid zijn van de

Z.80 kan elkeen (behalve Perfecta) uitmaken dat het hier dus louter om een casco moet gaan. Dit is sedert jaren voor 19 vaartuigen van de West Vlaamse scheepsbouwwerven te Oostkamp het geval.

We hebben ook nergens geschreven dat de Z.80 uitgerust werd of wordt met een motor van 300 P.K., maar met een motor die de 300 P.K. niet overschrijdt.

We stellen ook hier vast dat Perfecta in zijn ijver om Het Visserijblad te bekladden, zich vergalopeerd heeft en alle zin voor redelijkheid en vatbaarheid verloren heeft, waarschijnlijk opgeruid door de Rederscentrale, die ook hier van die gelegenheid misbruik maken om al wat Vandenberghe, Hulp in Nood of S.C.A.P. aangaat, aan te vallen.

De Z.80 wordt dus uitgerust met een motor (dixit Perfecta) van 270 P.K. We blijven er dus bij dat het gaat, zoals we schreven, om een motor, die de 300 P.K. NIET overschrijdt.

We hebben tenslotte in dit artikel over de Z.80 dus op geen enkel ogenblik een oordeel geveld over het feit of een schip kan beschouwd worden als Eurokotter of niet.

Ten gerieve van Perfecta en het fameus informatie(?)blaadje van de Rederscentrale herhalen wij wat we schreven, nl.: „De reders worden er attent op gemaakt, dat de nieuwe voorschriften inzake scheepsmeting in de toekomst niet meer zullen toelaten dat, als Eurokotter te bestempelen”.

Het is dus wij zelf niet die beslissen, maar we delen slechts mede, dat in de toekomst, gezien de nieuwe voorschriften inzake scheepsmeting, enz.

Het is duidelijk voor elkeen, uitgenomen voor Perfecta en de Rederscentrale (?) dat het inderdaad niet Het Visserijblad is, die deze nieuwe voorschriften kan of zal opleggen. We zoeken ten andere tevergeefs, waar „Het Visserijblad” dit in het artikel over de Z.80 ergens geschreven heeft.

We zouden eerder geneigd zijn aan Perfecta te antwoorden, dat de schrijver van hun brief een gekende opruier is of best terug naar de schoolbanken zou gaan en dan liefst van het begin af om een eenvoudig artikelje, zoals hierboven weergegeven en dat in alle bladen verscheen, trachten te lezen en te begrijpen.

Of moeten de jonge vissers en goedzakkige nieuwe reders bedrogen worden en verkeerd ingelicht?

Is het daarvoor dat de werkhuizen Perfecta zelf kunnen instaan voor de technische problematiek, enz.?

Is het daarom, dat het na zoveel jaren, hoog tijd wordt, dat we misbruiken door onwetendheid van vooral jonge reders terug moeten zien opduiken om enkele gewetenlozen die zich achteraf kunnen laten failliet verklaren, te zien verrijken op de arbeid van hen die dag en nacht op zee zwatelen om hun kost te verdienen en zowel door een Vandenberghe en zo ze hem niet geloven, door de Overheid moeten gewaarschuld worden tegen hun gebrek aan juiste voorlichting inzake de bouw van vaartuigen, die voor velen een bestaanskwestie is?

Is het dat wat zij beogen die van en door de visserij leven? Het zal voor ons geen beletsel zijn om, voor zover nuttig, nodig en nog mogelijk, onze vissers voort te blijven inlichten en de Overheid de gelegenheid te geven, daar waar nodig, in te grijpen.

P. VANDENBERGHE.

## VISSERSVAARTUIG TE KOOP

Prachtig vissersvaartuig gebouwd in 1973 op de werf Beliard Crighton voorzien van een motor ABC van 375 PK.

Schip onlangs gans hergestructureerd.

Verzekerd voor tien miljoen frank.

Inlichtingen: schrijven kantoor blad nr 9520

## Paul HOSTYN

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

**Tel. (059) 32.31.80**

**BRUGGELAAN 12 BREDENE**  
(8780V)

U zoekt de oplossing: Wij hebben ze!

## NIEUW - BIJ DE GENERALE BANKMAATSCHAPPIJ

Gewaarborgd gezinsinkomen – Interessant – ook voor U  
voor 600 fr. per jaar

Zeg JA – Er is eenvoudig geen enkel argument tegen –  
en neem snel contact op met uw „G”-bankkantoor

GENERALE BANKMIJ



- BANK VAN MIJ

## BELGISCH-NEDERLANDSE ZEEMANSALMANAK 1984

De editie 1984 van de Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak, die nu al aan de 46e jaargang is, omvat dit jaar zo maar eventjes 1.400 bladzijden, en loopt voor de rest in de trend van de voorgaande edities, met name de zeeman bijstaan in de steeds complexer wordende maritieme wetgeving.

Dit boekwerk is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr., vermeerderd met 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) en de verzendingskosten, ten bedrage van 132 fr. op, hetzij postrekening 000-0418987-44, hetzij bankrekening Brussel Lambert 384-1605797-46, op naam van Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

### WAAR VERKRIJGBAAR?

#### IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Rederskaai 21, te Zeebrugge.  
OVA, Vismijn, Oostende.  
Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.  
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

#### IN NEDERLAND:

Kantoor „Stuurboord” editie te Urk.  
IJmuiden Stores, Trawlerkade 44, IJmuiden.  
Maritiem, Vissersweg 46, te Scheveningen.  
Observator, Vasteland 18-26, 3011 BL Rotterdam.  
Van Beelen, Middenhavenweg 58, IJmuiden.  
Coöperatieve Inkoopvereniging, Texel.

De kostprijs in Nederland bedraagt 1.200 F., vermeerderd met 160 F voor verzendingskosten. Bestellingen kunnen eveneens geschieden door storting op een van de eerder vernoemde rekeningnummers. Pas na ontvangst van de storting wordt de bestelling uitgevoerd.

## NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, bijgewerkt tot einde 1983, is te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.

## HOOGWATERBOEKJE 1984

Ter drukkerij van het Nieuwsblad van de Kust is het Hoogwaterboekje met de getijden voor Oostende verkrijgbaar.

Het geeft ook de tijdsverschillen voor het hoog water te Dover, Boulogne, Calais, Duinkerke, Nieuwpoort, Zeebrugge, Antwerpen, en al de voornaamste havens van Nederland, alsook de afstanden van Oostende tot de verschillende visgronden.

Het bevat insgelijks de haven-, verkeer- en getijseinen voor Oostende, Zeebrugge en Nieuwpoort.

Dit zeer nuttig zakboekje is in ALLE BOEKWINKELS verkrijgbaar tegen de kleine prijs van 35 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 35 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

# ARBEIDSONGEVALLEN- WETGEVING IN DE ZEEVISSERIJ

Het is onze lezers bekend dat op 30 december 1929, tijdens het minister-mandaat van de heer Henri Baels, die de visserij zeer genegen was, de wet op de arbeidsongevallen overkomen aan zeevissers in het Parlement werd gestemd. De vissers en hun nabestaanden, bij dodelijke ongevallen, waren voorheen aan hun lot overgelaten of, zoals te Oostende, op de Stedelijke Ongevallenkas aangewezen welke de vissers, bij ziekten of ongevallen, een kleine vergoeding uitbetaalde. Ook de weduwen en wezen genoten daarvan en zelfs werd door de toenmalige „Voorzorgskas der Visserij”, vanaf 54 jaar en volgens de jaren vaart, aan de vissers maandelijks een pensioentje toegekend.

Deze kas werd gespijsd door een afhouding van één procent op de bruto-opbrengst van de reders en evenveel door de Stad. Vele jaren was wijlen Frans Verbanck secretaris-ontvanger van deze stedelijke kas, tot de heer Pros Vandenberghe in 1930, in die hoedanigheid zijn taak overnam om na de wet op de ongevallen, deze kas door de Stad Oostende te zien stopzetten en de reserves die er in beruusten, in de stadskas te brengen. Aanvankelijk was de heer John Bauwens voorzitter van de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij waarvan het beheer vanaf 1 januari 1972 werd overgenomen door het Fonds voor Arbeidsongevallen, en de heer Karel Dezutter provinciaal afdelingshoofd en griffier tot hij in augustus 1934 aftrad, de ouderdomsgrens bereikt hebbend, en vervangen werd door de heer Pros Vandenberghe, welke dit ambt tot in 1957 waarnam, totdat de socialistische minister toen oordeelde dat dit ambt niet meer door hem kon waargenomen worden, omdat dit **zogezegd** onverenigbaar was met zijn ambt van directeur van de coöperatieve Hulp in Nood en SCAP. In werkelijkheid ging het hier om het uitroepen van de ziektegevallen die de syndikaten toen als ongevallen wilden laten doorgaan zodat bijvoorbeeld een „lensschot” als een ongeval moest doorgaan, enz.

De misbruiken welke de syndikaten toen al ingang wilden doen vinden, werden door hem onmeedogend bestreden en de aanstelling van een dokter-specialist, die de geneeskundige attesten controleerde, was toen al een doorn in het oog van de socialistische minister, hierin opgeruid door de syndikale bonzen van toen wier doel alleen was, leden aan te werven. Zij werden daarin tenslotte bijgestaan door hun syndikale broeders van het ACV, die toen met hun socialistische kameraden wedijverden om leden te werven en als „Christen-Communisten” werden bestempeld, goed om de kassen te plunderen maar er zelf knusjes in te zitten. De wetgever kon toen op gebied van vergoedingen echter moeilijk de werkelijke lonen van toen, niet als basis uit de weg ruimen, zodat jaarlijks of naargelang de noodzaak, deze als basis diende genomen.

Het zou ons te ver leiden, de achtereenvolgende wijzigingen in de officiële vaststelling der jaarlonen hier weer te geven.

Het is echter een feit dat ze steeds stipt werden bijgehouden. Dat die gemiddelde jaarlonen volgens de categorie van schepen en de functie aan boord verschilden is begrijpelijk.

Dat die hoger zouden kunnen uitvallen dan wettelijk nu is vastgesteld, is mogelijk. Maar dan zou, wat buiten de officiële markt en ook als drinkgeld in de beurs van de visser terecht komt, officieel dienen aangegeven en fiscaal belast.

Het is echter een feit dat er in de visserij geen sprake kan zijn van acht uren arbeid. Deze hangt af van de omstandigheden, de visgronden, de vangstmogelijkheden, enz.

Het is dus normaal dat een wettelijk statuut alleen rekening kan houden met de categorie van vaartuigen en de taak die men aan boord heeft. Wij zijn dan ook ten zeerste verwonderd omtrent de klachten die werden geuit naar aanleiding van het Koninklijk bezoek aan Nieuwpoort.

Inderdaad, de huidige griffier, de heer Georges Van Oost en zijn medewerkers, staan steeds ten dienste om elk slachtoffer van een ongeval en/of hun nabestaanden terwille te zijn. Bij dodelijke ongevallen worden niet alleen de begrafenis-kosten uitbetaald en het pensioen geregeld, maar zelfs bij verdwijnen in zee, wordt door het F.A.O. een voorschot uitgekeerd aan de nabestaanden.

Vergoedingen voor dodelijke ongevallen en voor blijvende arbeidsongeschiktheid worden trimestrieel uitbetaald; de vergoeding voor tijdelijke arbeidsongeschiktheid na verloop van 14 dagen ongeschiktheid.

Hierna de tabel van de basislonen die in aanmerking worden genomen voor de berekening van de vergoeding toe te kennen aan de vanaf 1 januari 1984 door een arbeidsongeval getroffen zeevisser, of zijn rechthebbers.

Hoedanigheid                      Jaarloon                      Dagloon                      Vergoeding 90%  
KLASSE I - Vaartuigen met motor van minder dan 80 P.K.

## a) DEKPERSENEEL

Schipper	590.499	1.618	1.456,20
Matroos	517.982	1.419	1.277,10
Lichtmatroos	389.343	1.067	960,30
Scheepsjongen	315.850	865	778,50

## b) MACHINEPERSENEEL

Matroos - motorist	543.879	1.490	1.341,00
--------------------	---------	-------	----------

KLASSE II - Vaartuigen met motor van 80 P.K. tot 179 P.K. inbegrepen

## a) DEKPERSENEEL

Schipper	688.862	1.887	1.698,30
Stuurman	625.590	1.714	1.542,60
Matroos	602.050	1.649	1.484,10
Lichtmatroos	389.343	1.067	960,30
Scheepsjongen	315.850	865	778,50

## b) MACHINEPERSENEEL

Matroos-motorist	632.350	1.732	1.558,80
Assistent-motorist	442.870	1.213	1.091,70

KLASSE III - Vaartuigen met motor van 180 P.K. tot 249 P.K. inbegrepen

## a) DEKPERSENEEL

Schipper	731.370	2.004	1.803,60
Stuurman	657.218	1.801	1.620,90
Matroos	640.354	1.754	1.578,60
Lichtmatroos	389.343	1.067	960,30
Scheepsjongen	315.850	865	778,50

## b) MACHINEPERSENEEL

Motorist	694.988	1.904	1.713,60
Assistent-motorist	443.855	1.216	1.094,40

KLASSE IV - Vaartuigen met motor van 250 P.K. tot 399 P.K. inbegrepen

## a) DEKPERSENEEL

Schipper	731.370	2.004	1.803,60
Stuurman	663.552	1.818	1.636,20
Matroos	641.494	1.758	1.582,20
Lichtmatroos	389.343	1.067	960,30
Scheepsjongen	315.850	865	778,50

## b) MACHINEPERSENEEL

Motorist	706.637	1.936	1.742,40
Assistent-motorist	443.855	1.216	1.094,40

KLASSE V - Vaartuigen met motor van 400 P.K. tot 999 P.K. inbegrepen

## a) DEKPERSENEEL

Schipper	731.370	2.004	1.803,60
Stuurman	731.370	2.004	1.803,60
Bootsman	731.370	2.004	1.803,60
Marconist	731.370	2.004	1.803,60
Matroos	668.457	1.831	1.647,90
Kok	641.494	1.758	1.582,20
Lichtmatroos	389.343	1.067	960,30
Scheepsjongen	315.850	865	778,50

## b) MACHINEPERSENEEL

Werktuigkundige	731.370	2.004	1.803,60
1ste Assistent-motorist	731.370	2.004	1.803,60
2de Assistent-motorist	615.808	1.687	1.518,30
3de Assistent-motorist	487.532	1.336	1.202,40

KLASSE VI - Vaartuigen met motor van meer dan 1.000 P.K.

## a) DEKPERSENEEL

Schipper	731.370	2.004	1.803,60
Stuurman	731.370	2.004	1.803,60
Bootsman	731.370	2.004	1.803,60
Marconist	731.370	2.004	1.803,60
Matroos	668.457	1.831	1.647,90
Kok	641.494	1.758	1.582,20
Lichtmatroos	389.343	1.067	960,30
Scheepsjongen	315.850	865	778,50

## b) MACHINEPERSENEEL

Werktuigkundige	731.370	2.004	1.803,60
1ste Assistent-motorist	731.370	2.004	1.803,60
2de Assistent-motorist	731.370	2.004	1.803,60
3de Assistent-motorist	487.532	1.336	1.202,40

UIT TER HAND TE KOOP

## VISSERSVAARTUIG P.653 „HOME WATERS”

Gemeerd aan de werkhuisen s.v. S.C.A.P.  
te OOSTENDE.

lengte over alles : 25,66 meter  
breedte : 6,07 meter  
holte : 2,87 meter  
bouwjaar : 1959

Het vaartuig is uitgerust voor de bokkennisserij en was voorzien van een motor A.B.C. van 500 pk.

De motor is echter onbruikbaar en uit het schip verwijderd.

Aanbiedingen worden schriftelijk verwacht bij:

**s.v. S.C.A.P.**

H.BAELSKAAI 27, 8400 OOSTENDE

☎ (059) 32.39.79 - 32.08.20

Voor bijkomende inlichtingen : J. PRAET  
na 19 uur : tel. 059/32.31.48

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

## A. LOWYCK & ZOON

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



HERSTELLINGEN - INRICHTEN



Agent en depothouder voor de Visserij :

## Scheepsverven Sigma Coatings

(Bundeling van Pieter Schoen, Varossieau en Vettewinkel)

(7772V)



REPARATIE  
MONTAGE  
ONDERHOUD  
SERVICE

MACHINEFABRIEK

## A. Th. VAN TOL B.V.

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'  
TANDWIELKASTEN  
KEERKOPPELINGEN  
ASLAGERS  
STUWBLOKKEN



Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;  
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.

Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649

Telex 28183

en dat  
24 uur per dag...

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 —

# EEN POSITIEVE BALANS VOOR OOSTENDS RO-RO VRACHTTRAFIEK

De Ro-Ro vrachtrafik voor de Oostendse haven bevestigt zijn groei ritme, dat zelfs in ten honderd uitgedrukt, het dubbel bereikt over het eerste half jaar 1984 tegenover 1983.

Toen was de expansie 7,5% en thans belooft deze 15% voor de aanvoer en 13% voor de afvoer. Dit natuurlijk over het eerste halfjaar bezien. Voor Oostende verkrijgen we hiermede volgende tabel:

Vrachtrafik 1-6/1984	Aantal vrachtwagens	Evolutie 84/83
Aanvoer	34.816	+ 15%
Afvoer	36.417	+ 13%
Totaal	71.233	+ 14%

De expansie van de ro-rovrachtrafik manifesteert zich trouwens op bijna alle Kanaal-diensten, maar het moet ons toch verheugen dat Oostende goed in de rij staat.

## TOERISTISCH VERKEER

Er mag jammer genoeg niet zo hoog van de toren geblazen worden wat het toeristisch verkeer in en uit de Oostendse haven betreft. Verleden jaar was dit reeds met 2,4% achteruit gelopen en op 31 maart van dit jaar tekende men zelfs een achteruitgang op met 6%! Op 30 juni wordt dit echter ingelopen en telt men zelfs een groei-voet van 0,8%.

Voor wat de passagiers betreft krijgen we volgende statistiek:

Periode	Aantal passagiers	Groei-voet
1-12/1983	2.418.389	- 2,4%
1-3/1984	277.998	- 6,0%
1-6/1984	998.777	+ 0,8%

Het gemiddelde bezettingspercentage op de Oostende-Dover jettfoillijn bereikt thans ongeveer 50% op de twee vleugelboten. Het is duidelijk dat het hier om een gemiddelde gaat, mager en grote bezettingen door elkaar. Er komen heel wat meer passagiers in, dan er uitgaan. We nemen dus aan, dat van diegenen die terug komen een gedeelte van andere oversteekpunten gebruik maken, omdat onze vleugelboten werkelijk uitstekende vlugge diensten zijn, die spijtig genoeg maar tot windkracht 8 kunnen goed varen.

Hieronder geven we de statistiek van de vervoerde passagiers op basis van het inkomen en het uitgaan voor het eerste semester.

Passagiers 1-6/1984	Aantal	Evolutie 84/83
In	515.144	+ 0,5%
Uit	483.633	+ 1,1%
Totaal	998.777	+ 0,8%

Veel passagiers bieden zich echter met hun voermiddel aan. Ook hierin is er een lichte verbetering gekomen, nadat men in 1983 en over het eerste kwartaal van 1983 een terugval diende te noteren die tot 9,8% bedroeg. In de statistiek van de overgebrachte voertuigen rekent men een personenwagen voor één eenheid aan, met een aangehechte caravan voor 2 en een autobus voor 4 eenheden. Maar daar hebben de jettfoils geen uitstaans mede.

Periode	Eenheden	Groei-voet
1-12/1983	272.133	- 9,8%
1-03/1984	38.692	- 7,3%
1-06/1984	112.638	+ 0,1%

Over de eerste zes maand van het jaar krijgt men nu een positief groei ritme, alhoewel zeer miniem 0,1%. Hier stellen we daarentegen vast, dat er meer uitgaande voertuigen (eenheden)

zijn dan inkomende.

Toer. voertuigen 1-6/1984	Eenheden	Evolutie 84/83
In	54.068	+ 1,7%
Uit	58.570	- 1,1%
Totaal	112.638	+ 0,1%

We zijn benieuwd naar de cijfers van het derde kwartaal, vooraleer werkelijk te kunnen besluiten dat er inderdaad verbetering op komst is en dat het niet om een eendaagse verbetering gaat.

## BINNENKORT MILJOENSTE PASSAGIER OP DE JETFOIL

Wat het specifiek passagiersvervoer met de jettfoil betreft, telde men in de eerste zes maanden van dit jaar 129.779 reizigers hetgeen een vermeerdering is ten overstaan van dezelfde periode 1983 met meer dan 11%. Sinds de jettfoil te Oostende door de R.M.T. ingezet werd, namelijk sedert 1 juni 1981, is men thans reeds de kaap van de 900.000 passagiers voorbij. Men verwacht dus vóór het eind van dit jaar, beter gezegd in oktober, de miljoenste passagier. Het is duidelijk dat dit in de verf zal gezet worden met de gebruikelijke ceremonieel en geschenken.

Het is een feit, dat altijd meer mensen deze snelle verbinding verkiezen die zich uitsluitend tot het passagiersverkeer beperkt in tegenstelling met de car-ferries, die eveneens personenwagens, met of zonder aanhangwagens, vrachvervoer en autobussen aan boord nemen.

Tevens valt op, dat - vooral dan in de zomer - meer en meer mensen eens uitvliegen naar Dover om kennis te maken met de Britse omgeving. Voor de lage koers van de pond moet men het niet doen zoals in de tijd toen de pond tussen de 50 en 60 B.fr. schommelde en op bepaalde ogenblikken zelfs dichter bij de vijftig dan bij de zestig frank stond. Inderdaad staat de munt van de ijzeren en knappe lady Thatcher thans 78 fr. op de vrije markt. De boodschappenactie van enkele jaren terug, om alles en nog wat te gaan kopen bij onze overburen, is nu wel voorbij. Toen werd het op bepaalde ogenblikken werkelijk een rage en de uitbaters van private autobuslijnen waren er toen als de kippen bij om busreizen in te richten naar Oostende en Zeebrugge voor kooplustigen die terecht of ten onrechte meenden werkelijke „batjes" te kunnen doen in Engeland.

## ALLERLEI

■ De twee Euro-parlementairen, de Brit James Provan en de Deen Kent Kirk, hebben zich in het Europees Parlement verenigd en om waarborgen gevraagd dat de intrede van Spanje in de Gemeenschap en waarvan de besprekingen voor de visserij normaal in oktober zouden moeten hernomen worden en tot een goed einde gebracht, niet zou leiden tot een uitverkoop van de visstocks in de EEG-wateren en dat de EEG-Overeenkomst van 25/1/1983 wat de verdeling van de te vissen kwota voor de landen-lidstaten betreft, intact zou behouden blijven. Met andere woorden, dat de Spanjaarden niet meer krijgen dan datgene waarover zij thans reeds, via het systeem van individuele visserijvergunningen reeds beschikken. **Mogen wij, ondermeer Europarlementair Jaak Vandemeulebroucke vragen zich onverwijld bij dit duo aan te sluiten?**

## OOSTENDE EN DE VISSERIJ IN HET VERLEDEN

In 1977 gaf onze drukkerij het prachtig werkje „Van Mannen en de Zee" uit, waarvan de auteur niemand minder is dan de heer Marcel Poppe, die thans als secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen, de hoogste ambtelijke functie van een ministerie bekleedt.

De eerste uitgave verscheen in 1977 en werd spoedig gevolgd in 1982 door een tweede, welke zeer gewaardeerd wordt door ons vissersvolk en door al wie in het bijzonder iets meer wil weten over onze Vlaamse Visserij in het verleden.

Het is immers een feit, dat niemand beter dan secretaris-generaal Poppe het wel en wee van onze ganse visserij, van klein tot groot, kent.

Hij leeft er voor en door en de enkele vrije dagen waarin het hem mogelijk is leeft hij aan de zee, is hij fervente bezoeker van Zeebrugge en Heist, heeft hij een appartement te Oostende, waar zijn grootste genoegen en hobby is, de zaterdagmorgen al vroeg naar de „trap" te gaan om, verschiet niet, er een paar kg. „schulletjes" te kopen aan onze kustvisserswijfjes, die er met hun visjes de kopers sedert 's morgens zeven uur al staan op te wachten.

Maar zijn prachtig boekje waarin hij een eeuw Vlaamse Zeevisserij in al zijn kleuren en geuren weergeeft als een brok werkelijke Vlaamse visserijgeschiedenis, heeft liefhebbers gevonden van allerlei kleur en geur.

Thans heeft ook Frits Loomeyer in het Nederlands weekblad „Schuttevaer" de gezonde en nuttige gedachte opgevat de inhoud van dit boekje, met foto's, weer te geven.

Dit heeft voor gevolg gehad dat verschillende van onze lezers bij ons navraag gedaan hebben hoe het komt dat wij hetzelfde niet gedaan hebben om na de heruitgave in 1982 welke bijna uitgeput is, ook elke week een vervolgartikel daarover weer te geven.

Om gevolg te geven aan deze vele vragen hebben we gemeend voortaan, voor zover de plaats het ons toelaat, die tweede uitgave in wekelijkse edities weer te geven, tevens meldend dat dit prachtig werkje nog steeds tegen de prijs van 159 fr. (BTW inbegrepen) in onze drukkerij verkrijgbaar is en ook in sommige boekhandels zoals de Standaardboekhandel, Kapellestraat, te Oostende, Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, te Oostende, Boekhandel Corman, Adolf Buylstraat 51, Oostende en café „De Korre" en café „Dolfijn" te Zeebrugge.

We hopen dus vanaf onze volgende uitgave op 24 augustus ofwel ten laatste op 1 september daarmee te kunnen beginnen en zijn steeds bereid, voor zover mogelijk, suggesties van onze lezers te aanhoren.

P. Vandenberghe

## SCHIPPERS!

**Houdt rekening met de Internationale voorschriften! Het is in het belang van uw reder, u zelf en de ganse Belgische visserij.**

# OOK NIET-BRITSE E.E.G.-KAPITEINS VAN VEERDIENSTEN KUNNEN NU EEN LOODSENDIPLOMA HALEN

Het Britse Hooggerecht heeft eindelijk de knoop doorgehakt door een beslissing te nemen in het konflikt dat de Europese kapiteins van de veerdiensten tussen het kontinent en Engeland en de Britse loodsorganisatie „Trinity House” verdeelt. Het waren de kapiteins van de Deense veerdienst DFDS en van de Duitse Olau Line, die de aanklacht tegen de loodsvereniging Trinity House hadden ingediend. Het is namelijk zo, dat de Britse loods het alleenrecht tot zich toegeroepen hadden voor de beloodsing van de overzetteries, die een Britse haven aandeden. Dit kostte de veerdienstmaatschappij telkens 27.000 B.fr. aan de huidige wisselkoers, terwijl de Britse veerdiensten slechts 450 B.fr. hoefden te betalen. Normaal gezien kan een kapitein van een vrachtschip of veerdienst zelf loodsencursussen volgen en zo hij in het examen slaagt, moet er geen beroep meer gedaan worden op een loods. Voor de ferry-maatschappijen in deze moeilijke tijden, is dit aardig medegenomen! Dit mocht nu echter niet en de buitenlandse veerdiensten aanzagen dit dan ook als een diskriminatie en onwettelijke concurrentie. Het Britse Hooggerecht aanvaardt de stelling van de diskriminatie en volgens deze uitspraak zal het in de toekomst mogelijk zijn voor de Europese kapiteins, die de veerdiensten nu leiden, eveneens loodsencursussen te volgen en het diploma te behalen. Voor de Britse Loodsorganisatie „Trinity-House” een opdoffer van belang want de beloodsing van de buitenlandse veerdiensten was een belangrijk inkomen.

Nochtans is men waarschijnlijk nog niet aan het eind van het straatje want, beschikken de vreemde kapiteins thans over de mogelijkheid om de loodsencursussen in Engeland te volgen, dan blijft er nog de zaak van de cursuskosten en van het bedrag dat men voor het bekomen van het certificaat zal moeten betalen. Kan men het de nieuwkomers langs deze weg nog moeilijk maken?

Ook de Britse minister van Verkeerswezen ging volgens het Hooggerecht niet vrij uit, omdat deze niets had gedaan om aan deze toestand een einde te stellen en omdat hij het machtsmisbruik door de loodsvereniging „Trinity-House” dekte, of minstens gedoogde. Het is anderzijds ook duidelijk, dat hierdoor heel wat Britse loods minder werk zullen hebben en wij stellen dan ook de vraag of we niet met tegenacties van deze kant zullen te maken krijgen, een boycot, stakingsacties, enz.

## Hoe gaat het in onze havens?

Uit ingewonnen inlichtingen blijkt dat, om in België een loodsenvbrevet te bekomen, men zich eerst moet laten inschrijven als loodsenvleerling, na over de nodige diploma's te beschikken van toelaatbaarheid en dat men **Belg moet zijn**. Het is dus eveneens bij ons zo, dat vreemde kapiteins uit de andere lidstaten van de Gemeenschap, geen loodsencursussen kunnen volgen en natuurlijk ook geen loodsenvbrevet kunnen behalen voor onze Belgische havens. Wel mogen de kapiteins van de ferrydiensten, die een regelmatige lijn bevaren op Oostende of Zeebrugge **ZELF** hun schip binnenloodsen op voorwaarde, dat deze verbinding op Oostende minstens 15 maal gebeurt in de maand. Dit is dus het geval voor Townsend, Sealink en zelfs voor de Schiaffinoli. Deze vaartuigen moeten

slechts één vierde van het normale loodsenvgeld betalen.

De vroegere kapiteins van de staatspakketboten en zelfs van onze Tilburylijn beschikten zelfs over een attest van Trinity-House voor het aanlopen van Dover en, voor wat de Tilburylijn betreft, voor het opvaren van de Theems tot Tilbury. Men moest wel een praktisch examen afleggen ten overstaan van een loods, afgevaardigd door „Trinity-House” en een ondervraging ondergaan, maar het mocht toen wel. Wellicht speelt hier nog altijd het principe van de verworven rechten.

In elk geval moet men Belg zijn om een loodsenvbrevet te kunnen bekomen voor Belgische havens. We vragen ons dan ook af, of de beslissing van het Brits Hooggerecht ergens geen sneeuwbal effect zal scheppen en een voorgaande of jurisprudentie vormen in de andere landen-lidstaten. De loodsverenigingen zou-

den hier natuurlijk veel van hun voorrechten door verliezen en veel aan belangrijkheid inschieten. Een tot nog toe tamelijk gesloten kring, die zou kunnen opengewerkt worden. Het is begrijpelijk, dat men zich daar met hand en tand zal tegen verzetten.

Voegen we er nog aan toe, dat tot nog toe het K.B. van 8/6/71 gewijzigd door het K.B. van 24/10/80 deze loodsenvmaterie in België regelt.

*P. Vandenberghe*

## SPANJE

■ De verschijning te Lorient van Spaanse treilers, die echter heringeschreven zijn onder Britse vlag, verwekte ter plaatse wel opzien. Het ging echter om in de Gemeenschap gevangen vis die in doorvoer gelost werd en onmiddellijk in vrachtwagens geladen voor doorvoer naar het Spaanse Bilbao. Twee Spaans-Britse treilers losten er aldus nagenoeg 10 ton vis, hetzij slechts 200 ben gezamenlijk. Voor vaartuigen van 39 meter lengte, zeker geen overdaad. Volgens de betrokken reders, is het over land vervoeren naar Bilbao van de vis, heel wat economischer dan de verre reis met het vaartuig. Anderzijds kon men terug onmiddellijk naar zee voor een nieuwe visserij.

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

☎ (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

# ZATERDAG 11 AUGUSTUS GROTE MOSSELDAG TE YERSEKE

In Nederland zit men zeker niet stil en komen de typische Nederlandse zeeproducten, beurt om beurt, aan de orde en aan het feest. We kregen dit met de be- en verwerkte makreel, waarbij tot in Japan Nederlandse makreelambassadeurs een prachtige film over dit Nederlands produkt gingen vertonen aan verbaasde, maar tevens opgetogen Japanners. We kregen de binnen- en buitenlandse manifestaties, met muziekkorpsen en haringmajoretten voor de promotie van het Nederlands maatje, die, wat ons betreft, geen krans meer behoeft. Nu is ook de mossel aan de beurt. Inderdaad op zaterdag 11 augustus gaat in het Nederlandse Yerseke een grote mosseldag door. Deze mosseldag heeft nu sedert enkele jaren plaats, want het is een lange traditie van vroeger jaren. Te dezer gelegenheid wordt aan elke bezoeker een portie mosselen en een stuk bruin brood overhandigd, die de bezoekers zich best laten smaken. Om zich een oordeel te vormen over wat moet uitgedeeld worden, haasten we te schrijven, dat het hier om tienduizenden bezoekers gaat. Ook verleden jaar telde men er meer dan dertig duizend.

Het is het „Comité Zeeland Presenteert”, dat voor de organisatie van deze mosseldag instaat, natuurlijk hierin bijgestaan door het gemeentebestuur. Als we van de Zeeuwse mossel spreken, moeten we hier natuurlijk ook Bruinisse en Tholen bij betrekken, die hierin eveneens een bekendheid verworven hebben. Behalve de mosselmaaltijd, worden de bezoekers nog aangenaam verrast met een vlootshow van mosselschuiten en met een braderie. Er is dus voor „elk wat wils”. Ook is er gelegenheid voor een boottochtje in de namiddag op de Oosterschelde aan boord van een mosselschuit. De recent gebouwde mosselschuiten zijn thans echte zeewaardige vaartuigen geworden, met allerlei voorzieningen en akkomodaties aan boord die geen vergelijk meer hebben met de oude afandse mosselschuiten van weleer. Deze mosselschepen mogen dan ook langs buiten-om naar en van de Waddenzee varen, mits aangepaste weersomstandigheden, namelijk niet boven kracht „4” Beaufort.

In de veiling te Yerseke worden de partijen mosselen aangeboden onder de naam van de kweker, via de kenletters van zijn mosselschuit. Dit heeft de kwekers er toe aangezet om met een goed produkt in de veiling te komen. Een goed produkt streelt de beroepsfierheid van de betrokken kweker en zorgt er tevens voor, dat deze mosselen altijd een afnemer vinden en een goede prijs bekomen. Te Yerseke en waarschijnlijk ook te Bruinisse en Tholen kent men reeds werkelijke geslachten van mosselaars waarbij de stiel van vader op zoon(s) overging evenals de opgedane kennis.

## Het verwateren

De mosselen die in de Waddenzee opgevisst worden, worden zo snel als mogelijk naar Yerseke overgebracht om op de Oosterschelde verwaterd te worden. Hoe sneller dit gebeurt, vooral bij warme dagen, hoe gunstiger voor de mossel en hoe rapper deze zich herstelt op de verwateringspercelen. Daarom ook de lange strijd van de mosselaar om langs buiten om, langs zee dus, naar de Waddenzee te mogen varen en langs dezelfde weg terug naar Yerseke met de mosselading te mogen komen. Dus

niet langs binnen via de kanalen, bezaaid met talrijke sluisen en bruggen.

De kwekers te Yerseke beschikken over verwateringspercelen, van verscheidene hectaren groot, die afgebakend zijn met stokken en kleurige vlaggetjes. Deze percelen komen bij laag water droog en kunnen dan bewerkt worden. Grote kladden meeuwen komen dan echter eveneens op de droogliggende mosselen af, om de open en gebroken mosselen te ledigen, krabbetjes en vooral zeesterren weg te pikken en er... hun uitwerpsels achter te laten, waarin de minder geprezen coli-bacil aanwezig is. Te veel uitwerpselen betekent te veel coli-bacillen en daar bestaat een maximumgrens voor, zodat het bezoek van de meeuwen aan de mosselpercelen met gemengde gevoelens door mosselkwekers aangezien wordt. De meeuw is echter een beschermde vogel en daarom ook zal men nu de natuurlijke vijand van de meeuw inzetten, namelijk de slechtvalk om de meeuwen te verjagen. Zolang de meeuw slechts krabbetjes en zeesterren (de natuurlijke vijand van de mossel die zich om de schelp klemt en door een voortdurende blijvende druk de mosselen ten slotte verplicht de schelp te openen en deze via zijn zuignappen ledig zuigt) wegpikt, helpt deze zelf het mosselperceel te kuisen, maar... de colibacil

is er te veel aan.

Op de verwaterplaats spuwt de mossel haar zand uit. Dit neemt maximum 24 uur in beslag, naar gelang de omstandigheden en vooral naar gelang de temperatuur van het water. Na een paar weken op de verwateringspercelen verbleven te hebben, wordt de mossel opgevisst en naar de schoonmakerij overgebracht waar de gebroken mosselen op de band uitgelezen worden en het verder vuil verwijderd. Automatisch worden ze verwogen en in zakken gedaan en per band op de gereedstaande vrachtwagens geladen, die klaar staan om de mosselen zo vers mogelijk naar de plaats van bestemming te voeren.

In dit verband is Yerseke niet alleen een bezoek waard ter gelegenheid van de „Grote Mosseldag” maar op elke gewone werkdag, vooral dan de eerste dagen van de week. Yerseke is verder een typisch Zeeuws stadje, dat ook al, vanwege het echt Hollands karakter van de huizen, straatjes en bewoners, een bezoek overwaard is.

Wij brengen er jaarlijks tijdens het mossel- en oesterseizoen een bezoek en aan de paar restaurants die er zijn. Ook de grote mosselkwekers en verkoopsbedrijven zijn een bezoek overwaard.

## MOET NEDERLAND KONKURRENTIE VAN DUITSE MOSSELEN VREZEN?

Verleden week brachten we een artikel met als titel: „Mosselen, Holland doet er iets aan”. We sloten dit artikel af met de volgende opmerking: Toch wordt gevreesd dat de hogere prijs van de mossel het verbruik enigszins zal drukken.

Aan de hand van wat thans leeft en vreest in Nederlandse mosselkringen, menen we, dat er in een te hoge prijs van de Nederlandse mossel nog een ander gevaar zit, namelijk een bedreiging van de Nederlandse mossel door de Duitse mossel, of anders gezegd, van de mossel afkomstig uit de Duitse Waddenzee. Dat de Nederlandse kwekers, bij gebrek aan voldoende ruime voorraden, mosselen uit de Duitse Waddenzee weghalen, om deze te verwateren op Hollandse percelen en nadien als Hollandse mosselen afzetten, is niet zo erg, alhoewel een goede kenner van de mossel, gemakkelijk de beter gekwoteerde Nederlandse kwaliteitsmossel zeker van de Duitse zal weten te onderscheiden. Maar het gevaar schuilt hem vooral in het feit, dat de handelaars zich, naar de beterkope Duitse mossel zouden kunnen wenden, al of niet verwaterd, waardoor de eigen mosselkweker er de concurrentie van zou ondergaan.

Ook in België kent men reeds een niet te verwaarlozen afzet van Duitse en zelfs Deense mosselen, die heel wat beterkoop aangeboden worden. Daarom ook dient er ergens een grens getrokken te worden, wat de prijs van de Nederlandse mossel betreft, die voor het ogenblik zeer duur overkomt, ook al is de kwaliteit Nederlands of Hollands, zoals men het noemen wil, hetgeen synoniem is voor beste kwaliteit. De prijs moet echter haalbaar zijn, niet zozeer voor het restaurant, maar in de eerste plaats voor „moeder-de-huisvrouw”.

De Zeeuwse mosselen zijn voor het ogenblik weer op hun best, maar door het verzanden op de Wadden van een groot deel van de mosselen, zal de voortbrengst op de Nederlandse Wadden aan de lage kant liggen, hetgeen wil zeggen dat de Zeeuwse mossel het ganse komende seizoen duur zal blijven.

De rechtstreeks aangeboden Deense en/of Duitse mossel, is ook niet zo schoon gemaakt als de Zeeuwse, ongeacht als we hier te maken hebben met mosselen uit de Nederlandse of Duitse Waddenzee, maar we herhalen dat, als het prijsverschil te groot wordt, de Duitse en Deense mossel een gevaarlijke afzetkonkurrent voor de Zeeuwse mossel zou kunnen worden.

VOOR UW  
drukwerken  
geboortekaartjes  
huwelijksbrieven  
rouw brieven  
wendt u tot drukkerij  
**NIEUWSBLAD VAN DE KUST**  
hendrik baelskaai 30  
8400 oostende  
telefoon 059/32 11 13

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

### MARKTOVERZICHT

Alleen vrijdag en maandag was de aanvoer het verminderd waard. Toch was ook op die twee dagen de variatie niet te best onderhouden. Pladijs en steenschol waren de meest gebrachte soorten. Toch bleef pladijs een behoorlijke prijs halen, steenschol evenwel was zeer goedkoop met amper 90 fr. voor grote sortering en rond de 60 fr. voor de middensort. Kleine steenschol viel terug onder de 20 fr. en mag dus bij de goedkope soorten gerekend worden. Niet dat er zoveel goedkope soorten waren, alleen platjes moesten opgevangen worden.

Voor kleine tong, de enige sortering waarvan toch enkele honderden kilo's gebracht werd, bleef de prijs schommelen tussen 160 en 200 fr. De schaarse grote soorten noteerden tot 350 fr. Grote tarbot, waarvan de aanvoer evenmin overliep, kreeg tot 430 fr. terwijl grote griet tot 280 fr. kreeg. Voor staartvis werd tussen 160 en 330 fr. genoteerd terwijl de vierde fijne soort, heilbot, tot bij de 300 fr. kreeg.

Gul werd erg weinig gebracht: vrijdag kregen we van deze soort de grootste aanvoer, de prijs lag toen voor de verschillende sorteringen lager dan de vorige dagen. De grote gul kreeg rond de 70 fr., de kleinere soorten tussen 40 en 55 fr. Zeer dure wijting, werd maandag tot 87 fr. voor één kg grote sortering betaald, de kleine wijting bleef boven de 50 fr.

Een IJslandse vangst die mocht gezien zijn. Voor het eerst sedert zeer lange tijd nog eens een vangst van ruim 1000 bennen. Meteen ook een opbrengst die meer aan de ribben hield en rond 2,5 miljoen bedroeg. Koolvis was de minst gewilde soort, er was kennelijk geen belangstelling vanwege de uitvoer zodat de visbakkerij als voornaamste afnemer moest geboekt worden. IJslandse kabeljauw was evenmin duur en kreeg nauwelijks 50 fr. Wel duur waren rode zeebaars, tot 70 fr. en blauwe leng, tot 62 fr. Schelvis kreeg een nogal middelmatige prijs, tussen 40 en 55 fr het kg. Wel wat weinig voor een soort die slechts af en toe aangevoerd wordt.

De kustvisserij kreeg erg wisselende prijzen voor de garnaal. De ene dag tot 276 fr. het kg, de andere dag ineens tot 100 fr. het kg minder. Voor de visvangers is er vooral kleine tong die in de vismijn geraakt. Kreeftjes blijven ook redelijk duur, de vangsten aan de kleine kant. Dit keer toch wel een meevaller dank zij de grotere bijvangsten waarbij vooral maandag de wijting duur verkocht werd.

#### VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1984

	dag.	vis	tong	fr.
<b>NOORD</b>				
O.303	12	210	—	594.866
Z.296	15	250	1.500	1.327.770
O.83	14	140	300	762.292
<b>WEST</b>				
N.3	14	300	—	886.180
N.40	11	200	—	625.413
<b>KREEFTENPUT</b>				
O.306	13	100	500	518.286
O.369	14	200	400	509.940

#### MAANDAG 6 AUGUSTUS 1984

<b>IJSLAND</b>				
O.129	18	1.000	—	2.495.359
<b>NOORD</b>				
O.33	16	500	—	1.551.317
O.127	15	320	—	746.657
O.114	15	300	—	677.277
<b>KREEFTENPUT</b>				
N.706	14	100	1.500	650.866
<b>WEST</b>				
O.206	14	160	—	486.350

#### WOENSDAG 8 AUGUSTUS 1984

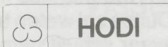
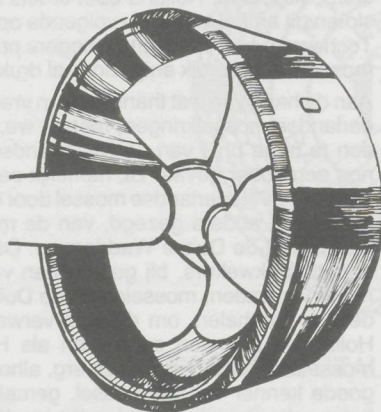
<b>KREEFTENPUT</b>				
N.752	13	90	1.900	514.963



**VAN VOORDEN GROEP**

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

**ONZE  
KWALITEIT  
IS UW  
KRACHT**



**HODI**

Straalbuizen en straalbuisroeren voor zeer effectieve rendementsverbeteringen.

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

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

## IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op maandag 6 augustus 1984

Grote schelvis	44,00/
Mid. schelvis	38,00/ 43,00
Kleine schelvis	31,00/ 33,00
Kabeljauw	51,00/ 55,00
Gul	42,00/ 53,00
Wijting	.....
Schaat	.....
Zeebaars	51,00/ 72,00
Leng (witte)	50,00/
Blauwe leng	62,00/
Schartong (Schotse schol)	28,00/ 44,00
Heilbot	/
Koolvis	28,00/ 42,00
Hondstong (mieten)	40,00/ 52,00
Zeewolf	72,00/ 89,00
Staart	.....

## Verwachtingen

#### VRIJDAG 10 AUGUSTUS

KREEFTENPUT: O.123 (30 vis - 50 kreeft)  
NOORD: O.108 (120 m.)

#### MAANDAG 13 AUGUSTUS

MONKEY BANK: O.243 (60 ronde vis - 170 schelvis)  
NOORD: O.232  
WEST: N.709 - N.719

#### DINSDAG 14 AUGUSTUS

KREEFTENPUT: O.26 - N.597  
KANAAL: O.499  
WEST: N.40

## ZEEBRUGGE

#### DONDERDAG 2 AUGUSTUS 1984

Z.48	N	100	370	13	1.353.820
Z.176	N	—	280	12	836.020
Z.580	W	800	50	6	274.670
<b>2.464.515</b>					

#### VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1984

Z.300	W	500	50	9	471.340
Z.181	KRP	—	100	11	441.485
Z.42	N	300	230	13	482.690
Z.321	W	400	50	9	473.445
Z.189	W	1.000	150	12	862.620
Z.506	N	500	230	14	817.510
Z.400	K	200	14	2	60.880
<b>3.609.970</b>					

#### MAANDAG 6 AUGUSTUS 1984

Z.400	K	250	15	2	74.570
Z.121	N	200	220	14	645.815
Z.16	W	1.000	370	14	1.332.943
Z.526	KN	600	120	16	1.015.635
Z.50	W	800	150	14	978.220
Z.418	KRP	—	100	9	733.910
Z.510	KRP	—	115	10	724.490
<b>5.505.583</b>					

#### DINSDAG 7 AUGUSTUS 1984

Z.563	KRP	—	75	10	392.580
<b>392.580</b>					

WOENSDAG 8 AUGUSTUS 1984

Z.431	K	100	180	14	701.510
Z.519	KN	500	170	18	1.515.000
Z.559	KRP	—	100	10	681.735
Z.402	—	—	80	9	336.153
Z.564	—	800	100	9	678.313
					3.912.711

# NIEUWPOORT

VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1984

VIS					
N.88		336 kg.			31.462 fr.
N.700		711 kg.			58.398 fr.
N.512		621 kg.			76.592 fr.
N.22		857 kg.			79.576 fr.
N.788		160 kg.			20.193 fr.
N.590		392 kg.			44.963 fr.

Slechts zes kustvaartuigen losten hun vangst op de vrijdagmarkt. Tong nr. 1 kreeg 336 à 344 fr./kg en tong nr. 2 341 à 352 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 346 à 354 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 322 à 338 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 266 à 278 fr./kg en kleine tong 145 à 156 fr./kg. Middenslag tarbot werd tegen 220 à 290 fr./kg aangekocht, varia tegen 190 à 240 fr./kg en griet tegen 224 à 260 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3700 à 3900 fr. de ben geboekt, voor drieling- of middenslagpladijs 2600 à 3000 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1500 fr. de ben. Robaard haalde 95 à 100 fr./kg, knorhaan 900 à 1300 fr. de ben en bot 500 à 700 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 38 à 42 fr./kg genoteerd, voor kleine zandschar 31 à 34 fr. de ben en voor zee- of zandhaai 750 à 1000 fr. de ben.

MAANDAG 6 AUGUSTUS 1984

VIS					
N.22		136 kg.			17.445 fr.
N.590		101 kg.			21.860 fr.
N.88		148 kg.			28.916 fr.
N.575		505 kg.			52.782 fr.
N.52		1.073 kg.			123.975 fr.
N.736		2.091 kg.			220.549 fr.

Op de maandagmarkt losten twee Westvaartuigen en vier kustvaartuigen samen ongeveer 4000 kg vis voor een bruto-opbrengst van 465.527 fr. Tong nr. 1 bekwam 325 à 330 fr./kg en tong nr. 2 350 à 355 fr./kg. Bloktong of tong nr. 3 haalde 346 à 354 fr./kg en fruitong of tong nr. 4 335 à 340 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 256 à 270 fr./kg en kleine tong 152 à 164 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 437 à 458 fr./kg aangekocht, middenslag tarbot tegen 240 à 320 fr./kg, varia tegen 190 à 230 fr./kg en griet tegen 210 à 280 fr./kg. Staartvis kreeg 268 à 290 fr./kg, tong-schar 115 à 164 fr./kg, robaard 106 à 110 fr./kg en knorhaan 1500 à 2000 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 3750 à 4000 fr. de ben opgetekend, voor middenslag- of drielingpladijs 2700 à 3100 fr. de ben en voor visjes 1300 à 1600 fr. de ben. Moerrog kocht men tegen 5100 à 5300 fr. de ben op, tilten tegen 5050 à 5200 fr. de ben en scherpstaarten tegen 4300 à 4750 fr. de ben. Zeehond haalde 2550 à 2750 fr. de ben en zee- of zandhaai 800 à 1250 fr. de ben. Grote zandschar boekte men aan 1600 tot 1750 fr. de ben en kleine zandschar aan 800 tot 950 fr. de ben, wijk voor bot 500 à 800 fr. de ben werd genoteerd. Alle genoteerde prijzen konden op de maandagmarkt lonend genoemd worden.

DINSDAG 7 AUGUSTUS 1984

GARNAAL					
N.782		129 kg.			28.638 fr.

WOENSDAG 8 AUGUSTUS 1984

VIS					
N.346		2.308 kg.			145.252 fr.
N.738		4.392 kg.			171.447 fr.
N.512		1.296 kg.			114.927 fr.
N.22		257 kg.			26.498 fr.
N.88		259 kg.			44.194 fr.
N.590		220 kg.			29.088 fr.
N.700		941 kg.			77.518 fr.
N.575		690 kg.			50.866 fr.

Drie Westvaartuigen en vijf kustvaartuigen losten op de woensdagmarkt samen ongeveer 10.000 kg vis, dit voor een bruto-waarde van 659.790 fr. Tong nr. 1 kreeg 326 à 330 fr./kg en tong nr. 2 359 à 364 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 360 à 370 fr./kg en tong nr. 4 of fruitong 332 à 340 fr./kg. Tong nr. 5 bekwam 275 à 284 fr./kg en kleine tong 141 à 156 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 454 à 466 fr./kg aangekocht, middenslagtarbot haalde 248 à 270 fr./kg, varia 195 à 240 fr./kg, griet aan 185 à 260 fr./kg. Tong-schar werd tegen 105 à 174 fr./kg genoteerd, rode soldaten tegen 110 à 115 fr./kg, koningsvis tegen 166 à 205 fr./kg en robaard tegen 105 à 110 fr./kg. Grote pladijs werd tegen 80 à 85 fr./kg aangekocht, drieling- of middenslagpladijs tegen 2600 à 2800 fr. de ben en visjes tegen 1300 à 1500 fr. de ben. Kabeljauw boekte 110 à 115 fr./kg en gul 4050 à 5200 fr. de ben, voor de voorkleine gul werd 4100 à 5200 fr. de ben bekomen. Een partij rog werd tegen de volgende prijzen aan de man gebracht. Moerrog bekwam 5200 à 5300 fr. de ben, tilten 5100 à 5200 fr. de ben, scherpstaarten 5100 à 5300 fr. den en katrog 2650 à 2750 fr. de ben. Voor grote wijting werd 4100 à 4300 fr. de ben bekomen en voor kleine wijting 1600 à 1800 fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2100 à 2250 fr. de ben opgekocht en kleine zandschar tegen 1600 à 1750 fr. de ben. Voor zeehond werd 2500 à 2800 fr. de ben bekomen en voor zee- of zandhaai 500 à 800 fr. de ben. Wegens de geringe aanvoer op andere havens was er vanwege de handelaars een goede interesse waar te nemen. Eveneens konden alle prijsnoteringen die op de woensdagmarkt werden geboekt als perduur beschouwd worden.

Steun het  
Nieuwbouwfonds van het



**KONINKLIJK WERK**  
**IBIS**  
prk 000-0207440-54

## LEON DESMIDT WERD TACHTIG!

In ons oudejaarsnummer brachten wij onder de titel: „Uit de oude doos” een bijdrage over reder Leon DESMIDT.

Bij de opstelling van dit artikel werd een fout begaan in de opgave van zijn geboortedatum. Onze medewerker werd voorbij zaterdag, 4 augustus door de jarige Leon daar op attent gemaakt tijdens een feestje, door hem aan familie en vrienden aangeboden.

Inderdaad, voorbij zaterdag, dag waarop Leon 80 jaar werd, bewees hij, nog over de vitaliteit van een 60-jarige te kunnen beschikken.

Ons blad biedt de nog immer frisse jarige en zijn familie van harte gelukwensen aan en spreekt de wens uit dat Leon nog jaren in goede gezondheid onder zijn familie zou mogen verkeren.

# GETIJDEN TE OOSTENDE

## AUGUSTUS

10 vrijdag	0014	411	0644	061
	1231	406	1917	026
VM 11 zaterdag	0057	404	0722	055
	1309	422	1956	013
12 zondag	0134	435	0758	047
	1343	435	2034	003
13 maandag	0210	441	0834	038
	1420	444	2109	-004
14 dinsdag	0247	443	0910	031
	1456	447	2145	-006
15 woensdag	0321	439	0947	028
	1530	442	2219	000
16 donderdag	0333	431	1021	033
	1602	432	2249	014
17 vrijdag	0425	420	1053	046
	1632	420	2317	034
18 zaterdag	0455	408	1128	066
	1704	406	2349	059
LK 19 zondag	0529	393	—	—
	1742	392	1204	090
20 maandag	0613	377	0029	083
	1830	377	1255	111
21 dinsdag	0713	360	0127	104
	1941	365	1406	124
22 woensdag	0836	352	0243	113
	2111	366	1527	120
23 donderdag	1004	362	0404	104
	2333	385	1645	097
24 vrijdag	1111	385	0515	081
	2335	414	1749	062
25 zaterdag	—	—	0610	053
	1201	413	1843	025
NM 26 zondag	0025	442	0657	028
	1243	440	1932	-008
27 maandag	0111	465	0741	009
	1325	462	2018	-032
28 dinsdag	0154	480	0825	-001
	1406	479	2105	-046
29 woensdag	0238	487	0912	-002
	1450	487	2152	-047
30 donderdag	0323	485	0957	005
	1535	485	2238	-036
31 vrijdag	0409	473	1041	018
	1621	472	2320	-015

### 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

	6 augustus	7 augustus	8 augustus
Lappen .....	350 356	.....	.....
Grote .....	.....	.....	.....
3/4 .....	313	.....	.....
Bloktongen .....	.....	.....	.....
Vóór-kleine .....	.....	.....	.....
Kleine .....	.....	.....	.....
Slips .....	202	.....	.....

### ZEEBRUGGE

Grote .....	340 385	.....	342 394
Bloktongen .....	378 385	.....	380 411
Fruittongen .....	350 354	361	376 414
Schone kleine .....	268 278	.....	301 314
Kleine .....	224 226	255	231 251
Tout petit .....	185 202	.....	216 222
Slips .....	137 152	.....	197 209

### NIEUWPOORT

Tong I .....	325 330	.....	326 330
Tong II .....	350 355	.....	359 364
Tong III .....	346 354	.....	360 370
Tong IV .....	335 340	.....	332 340
Tong V .....	256 270	.....	275 284
Kleine tongen .....	152 164	.....	141 156

## PLADIJS

### OOSTENDE

	6 augustus	7 augustus	8 augustus
Platen .....	50 56	.....	67
lek (groot-klein) ..	51 60	.....	65
Derde slag .....	42 48	.....	61
Platjes .....	25 26	.....	26 30

### ZEEBRUGGE

I .....	50 70	60	65 76
II .....	57 60	69	65 78
III .....	44 46	62	50 54
IV .....	25	25	25
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	75 80	.....	80 85
Platjes .....	26 32	.....	26 30
Drielingen .....	54 62	.....	52 56

## VAKBONDEN WENSEN VOLLEDIGE ONDERGANG VAN R.M.T.

### EN DAN IS MEN VERWONDERD ZOVEEL WERKLOZEN TE HEBBEN!

We hebben reeds op de financiële moeilijkheden gewezen waarin de R.M.T. verkeert. In dit verband wordt er hieromtrent naar oplossingen gezocht en werden er reeds oplossingen voorgesteld. Thans komt het gemeenschappelijk vakbondsfront met een oplossing naar voor, die vol met ongerijmdheden zit, en alleen nog de toestand van de R.M.T. hopelozener zal maken. De R.M.T., namelijk de Regie voor Maritiem Transport baat de Oostende-Doverlijn uit. Volgens het vakbondsfront is een onmiddellijke kapitaalsinbreng van 2 miljard nodig en zeker een minimumvereiste voor de redding van de R.M.T. Op welke manier dit moet gebeuren, hoe de aflossingen in de toekomst van kapitaal en interesten zullen moeten gebeuren, hoe de R.M.T. die nu nog niet in staat blijkt te zijn het hoofd boven water te houden, het dan wel zal kunnen met nog zwaarder financiële verplichtingen en lasten, en wie dat zal inbrengen, daar blijft het vakbondsfront natuurlijk zedig over zwijgen.

Men gaat echter aan de oorzaken van de moeilijkheden van de R.M.T. voorbij. Integendeel men wil deze nog versterken, waar men schrijft, dat het huidig karakter van de R.M.T. als STAATSBEDRIJF TEN ALLE TIJDE DIENST GEWAARBORGD. Elkeen weet dat juist het karakter van STAATSBEDRIJF, namelijk het gebrek aan inzet, zoals men dit in alle landen waar sectoren genationaliseerd worden ook heeft moeten vaststellen, oorzaak zijn van de moeilijkheden en grote financiële verliezen. Waarom moet men zich inzetten? Het is toch voor de Staat! Waar één enkele kracht het kan doen, zit men er gewoonlijk met twee of meer. Het verwerpelijke

is, dat ook de vakbonden dit pertinent goed weten!

Het toppunt lijkt ons wel waar ze dan nog de lef hebben te schrijven, dat men een volwaardig RMT-beleid voor de toekomst moet garanderen en dat de optimale commercialisering in dit verband vernieuwd beleid slechts bereikt wordt door een GEWAARBORGDE UITBOUW VAN DE TEWERKSTELLING! Waarom besteden de vakbonden hun miljarden bij de leden geïnd, daar niet aan?

Daar waar alle gezonde private bedrijven deze zijn, die zich van een overtollig personeel ontlasten, via een rationalisatie, modernisatie en zelfs computerisatie en robotisatie van het bedrijf, zouden de vakbonden de verplichting opleggen voor een uitbouw van de tewerkstelling!

Het toppunt van cynisme, van gebrek aan inzicht en stomiteit is, behalve de eis voor een uitbouw van de tewerkstelling, eveneens de verdere stellingname dat niet mag geraakt worden aan het statuut van het personeel en, dat het gemeenschappelijk vakbondsfront geenszins het STOPZETTEN van statutaire AANWERVINGEN en het blokkeren van bevorderingen aanvaardt. Het geld daarvoor zal waarschijnlijk uit de beurzen van de vakbondbonzen komen!

Elke ekonoom, elk gezonddenkend mens weet, dat vooral de personeelslast thans de bedrijven de das omdoet in landen met hoge lonen. Daarom ook dat in landen met vrije economie, die landen thans de hoogste toppen scheren die overgegaan zijn tot rationalisatie en robotisatie, namelijk Japan, de Verenigde Staten, West-Duitsland, om er maar

enkele te noemen, en waardoor zij de personeelslast konden verminderen. De vakbonden zouden hier in België echter willen dat men nog met de kruiwagen gaat rijden, en dat men de tewerkstelling zou gaan uitbouwen dit door de installatie van gesofistikeerde mechaniek tegen te gaan, tenware het bedrijf in dit verband dan toch maar zou toelaten dat het overtollig personeel blijft en met de kaarten zou mogen gaan spelen, zoals sommige Staats- en Stadsbedienden, het dagblad gaan lezen en het op zijn gemakjes zou mogen pakken.

In Engeland hebben we in de eerste jaren van voorgaande eeuw, toen de stoommachine opkwam, nog meegemaakt dat de werklieden deze machines stuk sloegen en de fabrieken in brand staken omdat deze het werk van de arbeider afnamen! Waar zou Engeland thans staan, en wat zou de welstandsgraad van de Engelse arbeider zijn, zo men nog alles met de hand zou doen, om de tewerkstelling te kunnen waarborgen! Hoe kunnen vakbonden zo dom zijn, of dergelijke domheid voorwenden, door robotisatie van de bedrijven tegen te gaan en deze verplichten een thans ondragelijke personeelslast te blijven dragen waardoor concurrentie met andere bedrijven, hier in casu met andere veerdiensten, onmogelijk wordt. Zij willen modernisatie toelaten maar dan terzelfdertijd de verplichting blijven opleggen van een thans reeds ondragelijke personeelslast, meer nog, deze zelf uit te bouwen!

Of moeten alleen de vakbondsbonzen schatpen verzamelen?

P. Vandenberghe.

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	6 aug.	6 aug.	6 aug.	6 aug.	7 aug.	7 aug.	7 aug.	7 aug.	8 aug.	8 aug.	8 aug.	8 aug.	6 aug.	6 aug.	8 aug.	8 aug.
Tarbot grote	407	428	440	449	.....	430	447	391	488	437	458	454	466	.....	.....	.....
Tarbot middel	315	375	328	370	.....	390	346	360	406	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	256	289	230	289	.....	.....	271	258	341	240	320	248	270	.....	.....	.....
Griet groot	248	275	327	340	.....	.....	.....	330	367	210	280	185	260	.....	.....	.....
Griet middel	236	.....	267	274	.....	250	.....	169	289	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	202	.....	162	220	.....	.....	213	146	188	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	32	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	.....	.....	60	73	.....	.....	.....	50	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	43	.....	42	53	.....	.....	.....	28	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	112	.....	100	106	.....	.....	122	126	.....	102	106	104	106	.....	.....	.....
Keilrog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	101	104	102	104	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	.....	.....	98	100	.....	.....	116	91	113	101	104	102	104	.....	.....	.....
Scherpstaart	103	.....	110	118	.....	.....	99	100	138	85	95	102	106	.....	.....	.....
Halve mans	79	111	77	80	.....	.....	.....	90	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	41	.....	40	42	.....	.....	.....	45	55	50	55	53	55	.....	.....	.....
Kabeljauw	63	88	75	84	.....	.....	74	60	85	.....	.....	110	115	.....	.....	.....
Gul (groot)	63	76	72	77	.....	77	69	56	83	.....	.....	104	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	66	75	60	65	.....	64	72	62	.....	.....	.....	81	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	36	71	.....	.....	.....	.....	28	43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	156	312	183	330	.....	.....	.....	192	367	268	290	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	80	87	76	80	.....	78	83	77	.....	.....	.....	82	86	.....	.....	.....
Wijting klein	41	59	.....	.....	.....	.....	34	35	.....	.....	.....	32	36	.....	.....	.....
Schar	14	32	17	19	.....	.....	.....	26	.....	18	35	35	45	.....	.....	.....
Steenschol	16	132	32	149	.....	.....	.....	77	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	65	.....	.....	.....	.....	60	71	74	.....	16	25	10	16	.....	.....	.....
Hondshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	15	36	.....	.....	.....	16	42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110	164	105	174	.....	.....	.....
Volle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	64	100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	37	40	.....	.....	.....	44	50	51	55	50	56	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	16	10	15	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	80	.....	68	.....	.....	.....	.....	72	.....	106	110	105	110	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	35	.....	19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	40	11	24	.....	.....	.....
Rode knorhaan	81	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	16	19	.....	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

De **maandagmarkt van 30 juli** stond in schrille tegenstelling tot de daaraan voorafgaande vrijdag toen er van alles te koop was. Slechts 750 kisten kabeljauw waren er dan ook de oorzaak van dat de prijs als een pijl uit de boog omhoog schoot. Zowel de binnenlandse handel als de export toonden zich „graag”, waardoor de markt prijshoudend bleef. Dat laatste gold ook voor de schol hetgeen werd veroorzaakt door de geringe aanvoer.

De prijzen voor tong vertoonden een zakkende tendens. Vooral de laptongen maakten een stevige duikeling van gemiddeld 30 gulden tot 25 gulden per kilo. Het prijsverschil bij de overige tongsoorten schommelde rond de 1 gulden per kilogram. In het midden van de week betaalde de handel meer voor de dichte tong-2 (10 gulden) dan voor de gestripte tong-2 (8,50 gulden). Laatstgenoemde soort werd opgekocht door bedrijven met invriescapaciteit.

Aan de **dinsdagmarkt van 31 juli** was de KW-12 present met een leuke partij gullen. Daarnaast verzorgde de nachtvloot met een paar Urkers en Wieringers een geringe maar gevarieerde aanvoer. Eenzelfde beeld was er woensdag. Toen echter verscheen er nog een Deens vaartuig met een leuke vangst kabeljauw. Door het wegblijven van de kabeljauwspanners viel de aanvoer donderdag tegen. Weer waren het de Urkers en Wieringers die het beeld bepaalden daarbij gesteund door een late Goedereederaar.

**Vrijdag 3 augustus** gaf toch weer een beeld van drukte en bedrijvigheid aan de vishal. De handel was van mening „dat de vloot op een kluitje zat”. De KW-45 en de KW-34 zorgden voor een behoorlijke overweekse scholaanvoer. Ook de Goedereeders die intussen „vaste klant” in IJmuiden zijn geworden waren weer present. De kabeljauwspanners scoorden goede besommingen dankzij de handel die buitengewoon willig was. De haringspanners zorgden met elkaar voor de aanvoer van 3.000 kisten verse haring. De prijzen varieerden per bak, al naar gelang de kwaliteit, van 30 tot 25,40 gulden per bak.

Van het front van de vriestrawlers wordt gemeld dat de vangsten van haring variëren van goed

tot zeer goed. Reizen van twee weken zijn geen uitzondering. rederij Kennemerland kreeg twee eenheden tegelijk voor de wal. De KW-74 kwam binnen met de IJM-36 op sleeptouw die schade aan haar schroefas had opgelopen. Direct nadat het geblesseerde vaartuig was gelost werd ze droog gezet.

**Aan de dinsdagmarkt van 31 juli werd aangevoerd:** 1.315 kg tong, 3 kisten tarbot en griet, 106 kisten kabeljauw, 21 kisten schol, 8 kisten wijting, 6 kisten schar, 3 kisten schelvis, 51 kisten varia.

### Prijzen in gulden:

**Per 1 kilogram:** gr. tong 26.22-25.01, grm. tong 10.51-18.92, klm. tong 14.97-14.19, tong één 14.01-17.29, tong twee 10.87-8.99.

**Per 40 kilogram:** Tarbot 626-524, griet 646-462, kabeljauw drie 174, kabeljauw vier 166, kabeljauw vijf 106-71, schelvis vier 86, wijting vier 110-104, schol drie 102-150, schol vier 110-68, schar 86, rode poot één en twee 246, rode poot drie 206, horsmakreel 14, bot 38-31.

**De besommingen waren:** KW 12 f 13.100, UK 233 f 4.000, UK 234 f 3.400, WR 17 f 3.080, WR 36 f 580, WR 98 f 2.750, WR 138 f 3.340.

**Aan de woensdagmarkt van 1 augustus werd er aangevoerd:** 1.320 kg tong, 4 kisten tarbot en griet, 267 kisten kabeljauw, 2 kisten schelvis, 13 kisten wijting, 50 kisten schol, 12 kisten schelvis, 51 kisten varia.

### Prijzen in gulden:

**Per 1 kilogram:** Gr. tong 25.62-25.00, grm. tong 19.00-18.93, klm. tong 16.00-14.44, tong één 14.10-13.01, tong twee 10.32-920, tarbot 20.47, zalm 12.70-19.19.

**Per 40 kilogram:** Tarbot 610-460, griet 464-448, kabeljauw één 144, kabeljauw twee 150-146, kabeljauw drie 152-146, kabeljauw vier 152, kabeljauw vijf 136-84, schelvis vier 84, wijting vier 102, schol één en schol twee 224, schol drie 192-160, schol vier 90-60, schar 98-50, rode poot 176, poontjes 46, bot 37-32, horsmakreel 25.

**De besommingen waren:** UK 28 f 11.900, UK 234 f 2.700, WR 17 f 1.670, WR 34 f 9.600, WR 73 f 2.700, WR 90 f 3.300, WR 138 f 2.800, WR 152 f 1.070, RI 11 f 28.100 (Deen), WR 36 f 950.

**Aan de vrijdagmarkt van 3 augustus werd aangevoerd:** 5.920 kg tong, 88 kisten tarbot en griet, 1.711 kisten kabeljauw, 1 kist koolvis, 58 kisten schelvis, 631 kisten wijting, 1.308 kisten schol, 119 kisten schar, 4 kisten makreel, 2.985 kisten haring, 102 kisten varia.

### Prijzen in gulden:

**Per 1 kilogram:** Gr. tong 25.64-23.19, grm. tong 10.74-17.51, klm. tong 14.09-12.97, tong één 13.70-12.50, tong twee 10.89-9.65, tarbot 20.73-19.81, kalm 13.70.

**Per 40 kilogram:** Tarbot 909-400, griet 602-370, kabeljauw één 204-132, kabeljauw twee 192-120, kabeljauw drie 168-150, kabeljauw vier 160-134, kabeljauw vijf 156-76, schelvis één 152, schelvis twee 120, schelvis drie 190-109, schelvis vier 130-84, schol één 164-130, schol twee 162-120, schol drie 160-90, schol vier 96-40, koolvis drie 92, wijting drie 104-98, wijting vier 110-41, makreel twee 70-55, haring één 30.20-25.40, tongschar 284-87, schar 94-30, schartong 76-70, haai 132-92, wolf 302-260, leng 104-92, poontjes 42, horsmakreel 57-70, rode mullets 502, steenbolk 66-40.

**De besommingen waren:** HD 62 f 15.300, KW 12 f 8.900, KW 25 + KW 167 f 46.000, KW 34 f 84.800, KW 45 f 102.600, KW 77 f 12.600, UK 27 + UK 137 f 44.500, UK 48 + UK 49 f 30.100, UK 50 + UK 52 f 40.200, UK 89 + UK 115 f 11.400, UK 90 + UK 307 f 33.200, UK 142 + UK 172 f 20.700, UK 216 + UK 247 f 28.800, UK 233 f 2.200, UK 234 f 1.100, WR 17 f 2.900, WR 98 f 2.700, IJM 3 + IJM 27 f 20.200, 3 Goedereedenaars + 1 Texelaar met een gezamenlijke besomming van f 130.000.

**Aan de maandagmarkt van 6 augustus werd aangevoerd:** 4.095 kg. tong, 113 kisten tarbot en griet, 972 kisten kabeljauw, 103 kisten schelvis, 382 kisten wijting, 1.170 kisten schol, 170 kisten schar, 318 kisten tongschar, 13 kisten makreel, 204 kisten diversen.

**Prijzen in gulden, per 1 kg.:** heilbot 18,50-13,99, tarbot 22,14-19,40, grote tong 27,17-25,56, grootmiddel tong 1943-18,42, kleinmiddel tong 14,30-13,56, tong één 13,78-13,67, tong twee 9,21-8,30.

**Per 40 kg.:** tarbot 808-416, griet 653-306, tongschar 193-40, kabeljauw één 216-168, kabeljauw twee 228-148, kabeljauw drie 172-134, kabeljauw vier 160-122, kabeljauw vijf 146-44, schelvis twee 140-136, schelvis drie 110-102, schelvis vier 85-50, schol één 144-122, schol twee 142-124, schol drie 124-114, schol vier 80-61, schar 70-47, wijting twee en drie 87-47, makreel twee 80-24, wolf 262-204, krabbepoten 122-92, haai 120-70, kukkels 24, kleine kreeft 180, krabben 80-64, schartong 80-64, hammen zonder kop 640-300, hammen met kop 260-210, kleine hammen met kop 160-130.

**De besommingen waren:** ARM 22 f 39.200, ARM 23 f 28.100, KW 11 f 32.900, KW 22 f 53.600, KW 25 f 17.100, KW 51 + KW 221 f 25.600, KW 88 f 63.000, KW 152 f 22.300, KW 173 + KW 214 f 33.100, UK 16 f 10.600, UK 138 + UK 208 f 15.400, VLI 1 f 35.700, IJM 44 f 19.900, IJM 154 f 22.400.

## GEMEENTELIJKE VISAFSLAG DEN HELDER

Aanvoerbericht van 30-7 t.e.m. 3-8-1984

Door 105 kotters werden de volgende hoeveelheden vis aangevoerd :

Hoeveelheid	Vissoort	Opbrengst	Prijs in kg.
66.066 kg.	Tong	f	226.316,60
16.925 kg.	Tarbot	f	226.655,77
213.180 kg.	Schol	f	443.990,70
24.600 kg.	Kabeljauw	f	33.226,65
4.054 kg.	Griet	f	46.729,28
11.575 kg.	Schar	f	12.344,95
6.515 kg.	Wijting	f	10.177,95
159.138 kg.	Diversen	f	732.999,87
<b>502.053 kg.</b>		<b>f</b>	<b>2.332.441,77</b>

## „HET VISSERIJBLAD”

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

# NEDERLAND

## BRESKENS

Aanvoer over de week van 30 juli t.m. 3 augustus 1984.

Gemidd. prijs per kg.

199 kg. export garnalen	voor f	8,83
479 kg. pellerij garnalen	voor f	8,79
1.635 kg. bot	voor f	0,65
1.550 kg. schar	voor f	1,14
14.625 kg. schol	voor f	2,13
10.612 kg. tong	voor f	10,01
645 kg. tarbot	voor f	14,35
1.440 kg. griet	voor f	12,12
4.132 kg. kabeljauw	voor f	2,72
982 kg. wijting	voor f	1,43
284 kg. rog	voor f	4,65
324 kg. makreel	voor f	1,00
1.788 kg. poon	voor f	2,33
243 kg. haai	voor f	2,65
3 kg. ham	voor f	13,61
394 kg. baars en herder	voor f	10,18
186 kg. tongschar	voor f	5,91
24 kg. inktvis	voor f	3,52
349 kg. bolk	voor f	1,95

## VLISSINGEN

VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	459	12.329	26,86
Tong gm	1.755	31.471	17,93
Tong km	1.978	26.535	13,41
Tong l	2.511	31.025	12,36
Tong II	3.054	26.667	8,73
Tarbot I	218	5.136	23,56
Tarbot II	265	4.680	17,66
Tarbot III	363	5.002	13,78
Tarbot IV	312	3.546	11,36
Tarbot afw	4	75	18,85
Griet I	303	4.431	14,62
Griet II	166	1.744	10,50
Schol 1 (G)	1.129	4.412	3,91
Schol 2 (G)	3.539	12.719	3,59
Schol 3 (G)	12.785	37.081	2,90
Schol 4 (G)	7.727	11.673	1,51
Kab 1 (G)	83	473	5,69
Kab 2 (G)	115	680	5,91
Kab 3 (G)	397	2.133	5,37
Kab 4 (G)	836	4.030	4,82
Kab 5 (G)	5.044	12.135	2,41
Kab (afw)	5	7	1,38
Wijt. 3 (G)	1.092	2.894	2,65
Wijt. 4 (G)	783	1.158	1,48
Schar 1	6.440	7.159	1,11
Tongschr 1	1.152	5.490	4,77
Tongschr II	2.695	8.735	3,24
Zeebaars	138	2.735	19,82
Tng besch.	12	35	2,95
Poon gr	145	781	5,39
Poon 1	588	1.838	3,13
Poon 2	2.098	2.303	1,10
Rog I	8	48	6,04
Rog II	40	223	5,59
Rog III	161	478	2,97
Koolv. 4 (G)	1	3	2,95
Bot	1.041	767	74
Haai + P	63	247	3,92

Zandhaai	100	260	2,60
Inktvis W	8	86	10,76
Inktvis ZW	8	25	3,15
Harder	5	14	2,74
Steenbolk	1.415	1.759	1,24
Mullen	268	1.498	5,59
Hammen	16	340	21,24
Paling	16	268	16,72
Diversen	5.533	8.476	1,53
Krabben	79	160	2,03
Kommeraal	7	26	3,77
H. Makreel	113	90	79
Zonnevis	2	15	7,28
Krab. poot	44	250	5,68
<b>TOTAAL</b>	<b>67.119</b>	<b>286.143</b>	

## GOEDEREDE

DONDERDAG 2 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	46	1.169	25,41
Tong gm	195	3.490	17,90
Tong km	272	3.639	13,38
Tong l	257	3.036	11,81
Tong II	2.398	21.745	9,07
Tarbot I	65	1.504	23,14
Tarbot II	105	1.814	17,28
Tarbot III	117	1.763	15,07
Tarbot IV	269	2.999	11,15
Tarbot afw	34	307	9,03
Griet I	69	1.011	14,65
Griet II	164	1.742	10,62
Kab 2 (G)	6	27	4,50
Kab 3 (G)	12	58	4,83
Kab 4 (G)	12	52	4,33
Kab 5 (G)	774	1.908	2,47
Wijt. 3 (G)	58	104	1,79
Wijt. 4 (G)	28	60	2,14
Schar 1/D	1.447	1.725	1,19
Makr. III	37	65	1,76
Poon gr	12	33	2,75
Poon 1	125	371	2,97
Poon 2	491	906	1,85
Rog II	2	3	1,50
Bot	2.815	1.984	70
Tongschar	1	6	6,00
Schol 1 (O)	184	701	3,81
Schol 2 (O)	407	1.668	4,10
Schol 3 (O)	1.139	3.560	3,13
Schol 4 (O)	2.494	4.194	1,68
Harder	3	4	1,33
Steenbolk	85	149	1,75
Mullen	54	61	1,13
Kreeft	2	13	6,50
Paling	12	163	13,58

VRIJDAG 3 AUGUSTUS 1984

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr	799	20.562	25,73
Tong gm	2.915	52.482	18,00
Tong km	2.557	33.361	13,05
Tong l	2.623	32.014	12,21
Tong II	5.649	48.394	8,57
Tarbot I	499	11.787	23,62
Tarbot II	572	9.976	17,44
Tarbot III	973	13.531	13,91
Tarbot IV	817	9.131	11,18
Tarbot afw	223	1.619	7,26
Griet I	677	9.413	13,90

Griet II	926	10.077	10,88
Schol 4 (G)	14.095	22.566	1,60
Kab 1 (G)	36	171	4,75
Kab 2 (G)	300	1.357	4,52
Kab 3 (G)	1.705	7.400	4,34
Kab 4 (G)	1.542	6.321	4,10
Kab 5 (G)	11.498	26.839	2,33
Kab (afw)	1	1	1,00
Wijt. 3 (G)	3.790	7.032	1,86
Schar 1/D	10.810	13.741	1,27
Makr. III	18	10	56
Poon gr	112	336	3,00
Poon 1	671	2.067	3,08
Poon 2	2.138	3.831	1,79
Poon zw	38	27	71
Rog I	205	1.116	5,44
Rog II	254	820	3,23
Koolv. 1 (G)	2	4	2,00
Schel. 3 (G)	35	95	2,71
Bot	227	148	65

## NEDERLANDSE YACHTMEN WEIGEREN HULP NA NACHTELIJKE AANVARING

Niemand heeft het recht, op zee in nood verkerenden, hulp te weigeren. Dat is een algemeen aanvaarde stelregel en iedereen, of bijna, houdt zich daaraan. Trouwens is men verplicht bijstand te verlenen maar zo bekeken een stel Nederlandse jongelui het, eind vorige week, helemaal niet nadat hun yacht in aanvaring was gekomen met een kleine plezierboot. In de buurt van de Westhinder deed zich vrijdagochtend een aanvaring voor tussen het bijna zeven meter lange yacht „Gobiks” uit Zierikzee en de „Johanna-Jantina”, een 16 meter lange yacht uit Zaandam. De „Goriks”, bemand door mevrouw Thea Vandenduynd en haar zontjes Yvo (10) en Alex (9) werd aan bakboordzijde geramd maar gelukkig deed de averij zich voor boven de waterlijn. Wel liep mevrouw Vandenduynd ietsels op alsmede een lichte hersenschudding. Beide zontjes bleven ongedeerd.

Volgens mevrouw Vandenduynd werd het yacht „Johanna-Jantina” pas gezien toen het tot op vier meter was genaderd want, zo zegt deze dame, het vaartuig voerde geen de minste signalen en was dus midden in de nacht niet te zien. Dat is natuurlijk al een zeer zware navigatiefout maar erger werd het nog toen de jongelui die zich aan boord van de „Johanna-Jantina” bevonden weigerden hulp te verlenen. Mevrouw Vandenduynd, bezorgd om haar kinderen, vroeg met name sleephulp naar de haven van Oostende. Hierop werd niet ingegaan door het zevental jongeren omdat... zij hiervoor geen tijd hadden. Mevrouw Vandenduynd werd dus aan haar lot overgelaten. Gelukkig kon de oudste van de twee kinderen het yacht nog veilig de haven van Oostende binnen brengen maar de tocht had dan wel negen uur in beslag genomen daar waar die navette normaal in vier uur kan afgelegd worden. Het moeten dus wel bange uren geweest zijn voor de drie opvarenden van de „Gobiks”. In Oostende kregen de vrouw en de twee kinderen medische verzorging. Het yacht liep voor ongeveer 80.000 fr. averij op.

Fel geëmotioneerd door het gebeuren en verbolgen nopens de handelwijze van de opvarenden van de „Johanna-Jantina” besliste mevrouw Vandenduynd klacht neer te leggen bij de Nederlandse Rijkswaterstaat. Een terechte beslissing uiteraard.

# NEDERLAND

## HOLLANDS KOOPMANSVERNIFT BOUW KOTTERS IN POLEN GEDEELTELIJK BETAALD MET MAKREEL EN HARING

We zien ons weer verplicht, en we doen dit graag, het Hollands koopmansvernuft aan de orde van de dag te stellen. De Visserijmaatschappij „Kennemerland” uit Katwijk, die we reeds eerder in ons blad citeerden inzake de bouw van de ultragrote en moderne hekdiepvriestrelers, heeft het thans klaar gespeeld twee kotters in het Poolse Gdansk te laten bouwen, waarbij de bouwkosten voor 30% zullen betaald worden door levering van diepvriesmakreel en diepvriesharing. Hiervan is „Kennemerland” eigen producent en dat is aldus weeral meegenomen.

De twee kotters, met een lengte van 36,50 m., een breedte van 8,50 m. en uitgerust met een Stork-motor van 800 PK, zullen samen ongeveer 180 miljoen B.fr. kosten (10 miljoen gulden). De motor, samen met de schroef, de generatoren, koelcompressoren, navigatie- en visopsporingsapparatuur zullen echter van uit Nederland geleverd worden. De inbouw is evenwel voor rekening van de Poolse werf.

Vroeger bouwde men in Polen ook voor Nederlandse opdrachtgevers, maar dan uitsluitend het casco. Nu zal de afbouw volledig in Polen gebeuren. Beide vaartuigen samen, zonder de door de rederij geleverde materialen, kosten een 180 miljoen. Hiervan wordt echter voor 3 miljoen gulden, hetzij in onze munt voor ongeveer 54 miljoen betaald door de rederij Kennemerland in natura, namelijk met diepvriesmakreel en diepvriesharing. Wel een gelukkige overeenkomst voor „Kennemerland” nu men duchtig op zoek moet gaan naar afzet van deze diepvriesprodukten, enerzijds wegens de concurrentie, anderzijds omdat enkele vroegere grote afnemers, zoals Nigeria in het bijzonder, over geen buitenlandse deviezen meer beschikken om deze invoer te betalen. Koopmansgeest en koopmansvernuft zijn inderdaad altijd het kenmerk geweest van de Nederlandse handelaar. Het is bij onze Noorderburen ingeboren en bijgevolg een gave. Men heeft het of men heeft het niet!

## VLISSINGEN-MARITIEM EN DE LOODSENSOCIETEIT

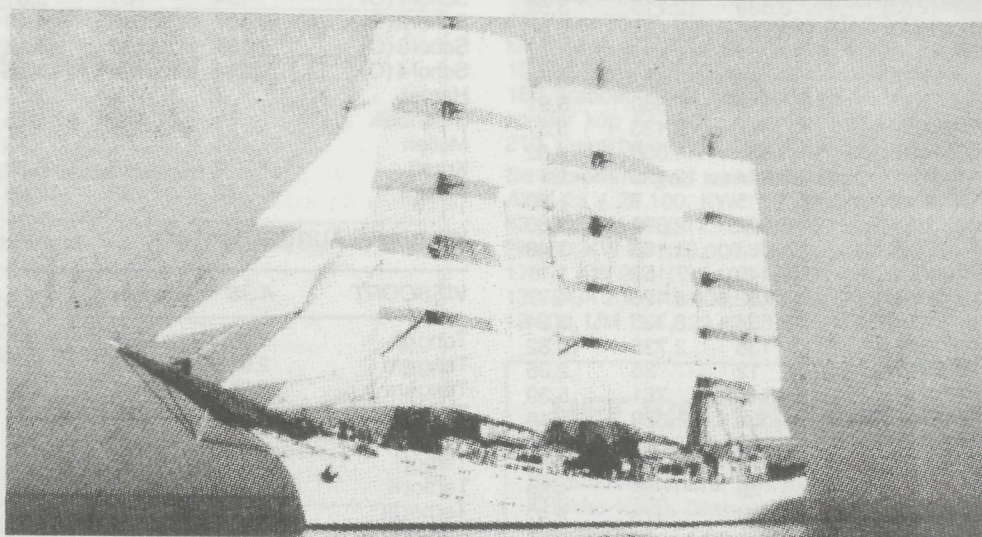
Het jaar 1984 is een partikulier jaar voor de Vereniging van de Nederlandse Loodsensocieteit te Vlissingen. Men viert dan inderdaad het honderdjarig jubileum van deze Societeit waarvan het ontstaan uit 1884 dagtekent.

Bij het verschijnen van dit nummer, zit men zelfs reeds volop in het feestelijk gebeuren dat op 10 augustus doorgaat. Het voornaamste spektakel gebeurt vanaf 14 uur op de rede van Vlissingen en zal vanaf land goed te volgen zijn door het publiek, dat zeker overtalrijk zal opkomen. Tekst en uitleg zal aan de kijklustigen via luidsprekers gebeuren zodat het publiek alles tot in de detail zal kunnen volgen en medebeleven.

In het bijzonder zal de kijker zeker wel in spanning gehouden worden door een belofte die zal gebeuren zoals dit in de vorige eeuw scheuring en inslag was. Toen waren de Belgische en Nederlandse loodsen vechtende concurrenten en het kwam er op aan de eerste present te zijn bij het schip dat om belofte vroeg. De strijd ging soms zelfs door tot op de ladder die de loods moest gebruiken om aan boord te klimmen. Het was dus niet alleen een roeiwedstrijd ingezet door de loodsenboten om de loods het eerst bij het schip te brengen, maar het gebeurde ook wel dat men gelijk aan de ladder kwam die langs de zijde van het schip hing en daar ging de slag dan maar verder, waardoor het eveneens voorkwam dat een loods die reeds de ladder te pakken had, toch nog in het water terecht kwam. Naderhand is er een overeenkomst gekomen tussen de beide landen, Nederland en België waardoor aan België, voor zover we ons niet vergissen thans 74% van de te belodsen schepen toekomt, die Antwerpen en/of Terneuzen aandoen.

De Poolse driemaster, de „Dar Lodziezy” heeft

zich geleend voor deze belofte volgens de geplogenheden van de ouderwetse tijd en hopelijk wordt het terug een rasechte bedoening om de eerste aan boord te komen tot het laatste moment. Naderhand wordt het Poolse schoolschip te Vlissingen afgemeerd en het publiek zal zelfs de gelegenheid krijgen om dit schip te bezoeken, namelijk op zaterdag 11 augustus van 9 tot 11 uur en in de namiddag van 14 tot 16 uur. Op zondag eveneens bezoek maar dan in de voormiddag alleen. Verder zullen ter dezer gelegenheid eveneens een aantal schepen van uit overgrootvaders tijd een passend kader aan het gebeuren geven.



De „Dar Lodziezy”, de nieuwe Poolse driemaster die verleden jaar in de vaart kwam.

## „VISSER- DIEPVRIES” MODERNISEERT

Bij „Visser-Diepvries”, het visfileerbedrijf aan de Loggerstraat te IJmuiden, is sinds enkele tijd reeds het dilemma aan de orde van de dag, namelijk moderniseren of stoppen. Men heeft gekozen voor modernisatie. De nieuwe gebouwen bevinden zich aan de voet van de vuurtoren. Daar komt er dan een zeer modern uitgerust visfileerbedrijf waar de te fileren vis aangevoerd wordt op transportbanden naar de fileerders en fileersters. Ook de visfilets worden op de lopende band verwijderd. Het is evident dat het bedrijf rekt op een hoger produktiviteit, alhoewel nu reeds vaststaat, dat dit geen aanleiding zal geven tot een vermindering aan personeelsbezetting, wel integendeel. De heer van der Stelt, die sinds 1972 het bedrijf heeft overgenomen van de firma „Visser Jaczon”, is zelfs de overtuiging toegedaan, dat men in het nieuw bedrijf stevent naar een groter personeelsbezetting. Thans worden er van 300 tot 400 kisten per dag behandeld en men hoopt tot 500 kisten te komen, waarbij natuurlijk verondersteld moet worden, dat men hiervoor de nodige afzet zal hebben. De huidige personeelsbezetting bedraagt een dertigtal werknemers, terwijl men gestart is met tien. Voornaamste afnemer van „Visser Diepvries” is Bertus Dekker, waarvoor de vis in reepen getrokken wordt. Ook het bedrijf Dekker heeft enkele jaren terug een zeer grote uitbreiding genomen en hiervan heeft Visser-Diepvries ruimschoots voordeel van gehaald en zich toen verplichtgezien mede het personeelsbestand uit te breiden. Het is natuurlijk wel een beetje riskant wanneer men afhankelijk is van praktisch één enkel ander bedrijf, maar het is duidelijk, dat de heer van der Stelt zich zeker wel met de nodige verzekeringen en waarborgen heeft omringd vooraleer deze stap te wagen, alhoewel men in feite met de modernisatie mede moet, wil men niet opgeschreven staan om te verdwijnen. Hopen we voor het bedrijf Visser-Diepvries uit IJmuiden in het algemeen en voor de heer van der Stelt en het personeel in het bijzonder, dat het nieuwe bedrijf een grote toekomst tegemoet gaat.

## BELGISCH KWOTUM TONG IN ICES-SECTOR VII e UITGEPUT

In het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen verscheen op 7 augustus 1984 de Verordening 2291-84 van de Commissie met als overweging dat, volgens de gegevens medegedeeld door België aan de Commissie, de vangsten van tong in de wateren van ICES-sector VII e, door vaartuigen die de vlag voeren van België, het voor 1984 toegewezen kwotum bereikt hebben.

Hierop heeft de Commissie volgende verordening vastgesteld:

Artikel 1

Door de vangsten van tong in de wateren van ICES-sector VII e, door vaartuigen die de vlag

voeren van België of die in België zijn geregistreerd, wordt het aan België voor 1984 toegewezen kwotum geacht volledig te zijn gebruikt.

De visserij op tong in de wateren van ICES-sector VII e, door vaartuigen die de vlag voeren van België of die in België zijn geregistreerd, is verboden alsmede het aan boord houden, de overlading en het lossen van tong welke door vermelde vaartuigen gevangen is in deze sector na de datum van inwerkingtreding van deze verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de dag van haar bekendmaking in het Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen.

## BRITSE REGERINGSHULP VOOR VISPROMOTIE IN HET GEDRANG

De Britse regeringshulp voor een promotiecampagne voor de vis in Groot-Brittannië kan in het gedrang komen naar aanleiding van een nota uitgaande van de diensten van de E.E.G.-Commissaris voor de Zeevisserij.

Het is niet de eerste maal, dat de Britse regering de eigen visserij ter hulp komt. Thans werd overeengekomen tussen de Sea Fish Industry Authority en de Britse regering, dat deze laatste een bedrag van ruim 760 miljoen zou uitbetalen aan de S.F.I.A. voor het houden van een campagne voor het bevorderen van het visverbruik. Wanneer er een groter afzet kan ontstaan als gevolg van deze campagne, zal de prijs in de Britse afslagen hierdoor zeker gunstig beïnvloed worden, waardoor we bijna kunnen zeggen, dat via de promotiecampagne dit geld naar de visser gaat.

Dat er promotiecampagnes gevoerd worden, kan alleen maar gunstig zijn en niemand, dus ook de E.E.G. niet, kan hieraan aanstoet nemen. Toch is het wel zo, dat een schrijven van de betrokken E.E.G.-kommissaris aan de Britse regering werd gestuurd met het verzoek de promotiecampagne voorlopig niet verder te laten doorgaan en zeker geen financiële steun te geven, vooraleer de Britse regering geantwoord heeft op bepaalde vragen, die haar door het commissariaat gesteld werden en de E.E.G. aan de hand hiervan, een beslissing ter zake kan nemen.

Inderdaad schijnt het, dat men aan deze campagne een bepaalde nationale en zelfs een eng nationale tint heeft gegeven door de verbruikers in Groot-Brittannië er toe aan te zetten, vooral Britse vis te nemen. Dit zou dan natuurlijk indruisen tegen het Verdrag van Rome, omdat de vissers uit de andere lidstaten hierdoor nadeel zouden kunnen ondervinden, door een eventuele boycot van hun produkten. Hiertoe mag zeker geen regeringshulp, noch rechtstreeks noch onrechtstreeks leiden.

Dit schrijven is duidelijk niet in dank aangenomen door de S.F.I.A. en zeker niet door de Britse visserij. Nochtans schijnt het dat men niet zo zeer het aksent in de campagne gelegd heeft op het eten van Britse vis, maar op het eten van, in Britse WATEREN gevangen vis.

Aldus geformuleerd, houdt dit geen diskriminatie in ten nadele van de visserij uit de andere lidstaten, vermits deze eveneens mogen komen vissen in Britse wateren. De promotiecampagne

is aldus voor **alle** vissers van de Gemeenschap gevoerd, die op vis komen vissen in Britse wateren. De S.F.I.A. rekent er echter op, wanneer men een promotiecampagne voert voor visverbruik van „in Britse wateren gevangen vis“, de verbruiker in Engeland hoofdzakelijk denkt aan een campagne voor en een verbruik van BRITSE vis.

De 760 miljoen, die de S.F.I.A. werd toegezegd, werd begroot door deze laatste voor een driejaarlijkse promotiecampagne. Men had wel meer gevraagd aan de Britse regering, namelijk 1,370 miljard B.fr., maar dan voor een campagne, die zich over 5 jaar zou uitstrekken. Ook de Sea Fish Industry Authority zelf legt er daar nog een groot bedrag aan toe.

Anderzijds wijst men er in Groot-Brittannië op, dat verleden jaar nog 44.411 tonnen vis in dit land in de afslagen opgevangen werd, en zo de huidige promotiecampagne vruchtbaar verloopt, dit noodzakelijk de hoeveelheid opgevangen vis zal doen verminderen. Verleden jaar was de E.E.G.-tussenkomst ter zake in de opvang, meer dan 230 miljoen B.fr., zodat, volgens deze kringen, ook de E.E.G. er baat bij heeft, dat promotie voor meer visverbruik gevoerd wordt. In hoeveelheid gemeten komt de tonnage opgevangen vis in 1983 in de Britse afslagen, overeen met de totale Belgische aanvoer. Het gaat hier wel over doorgaans niet commerciële soorten, te klein van stuk, of wegens een te grote aanvoer van bepaalde soorten, zoals haring, wijting, koolvis, kleine wijting, enz.

## KANDIDAAT- LERAARS GEVRAAGD VOOR RIJKSVISSERIJ SCHOOL

Ten behoeve van de Rijksvissersschool Knokke-Heist zal een wervingsreserve van leraars algemene vakken (wiskunde), volledig leerplan en sociale promotie aangelegd worden.

Gestelde voorwaarden:

1. Belg zijn, behoudens door ons toe te kennen vrijstelling;
2. van onberispelijk gedrag zijn;
3. de burgerlijke en politieke rechten genieten;
4. voldaan hebben aan de dienstplichtwetten (voor de mannelijke kandidaten);
5. de leeftijdsgrens van volle 49 jaar niet overschreden hebben;
6. houder zijn van een door ons bepaald bekwaamheidsbewijs dat in verhouding staat tot het te begeven ambt;
7. bij de indienstreding een medisch attest overleggen dat niet langer dan zes maanden tevoren werd afgegeven en waaruit blijkt dat de kandidaat in een zodanige gezondheidstoestand verkeert, dat hij de gezondheid van de leerlingen, noch die van de andere personeelsleden in gevaar kan brengen;
8. voldoen aan de wets- en reglementsbestimmelingen betreffende de taalregeling;
9. zijn kandidatuur hebben ingediend, in de vorm en binnen de termijn die in de oproep tot de kandidaten werden vastgesteld.

Indienen van de sollicitaties:

De kandidaten worden uitgenodigd hun aanvraag, samen met een eensluidend verklaard afschrift van hun diploma alsmede van hun curriculum vitae, per aangetekende brief te laten geworden aan het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, c.o. de heer P. Berckx, administrateur-generaal, Administratie voor Onderwijs en Permanente Vorming, Parochiaansstraat 15, 1000 Brussel, uiterlijk veertien dagen na de datum van publicatie van onderhavig bericht in het Belgisch Staatsblad.

Bijkomende inlichtingen kunnen bekomen worden bij de directeur van de Rijksvissersschool, Kursaalstraat 55, te 8390 Knokke-Heist 2.

Dit bericht verscheen in het Belgisch Staatsblad van 3 augustus 1984.

# Apollinaris

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## E.E.G.

■ Eammon Gallacher, E.E.G.-directeur-generaal voor de visserij, heeft verleden week met zijn medewerkers een bezoek aan Spanje gebracht om er over de visserij te gaan spreken in verband met de nakende toetreding van Spanje tot de Gemeenschap. Dit bezoek is een gevolg van het verwerpen door Spanje van een E.E.G.-voorstel voor de Spaanse visserij in de gemeenschapswateren, bij hun intrede.

■ De visserij en de producentenorganisaties in Frankrijk en Denemarken zouden gewonnen zijn voor een optrekken van de minimum opvangmaat van de schol (pladijs) van 25 tot 27 cm. In Nederland wordt deze laatste maat reeds door het Produktschap voor Vis en Visserijproducten aan de producent opgelegd en toegepast, hetgeen wel aanleiding heeft gegeven tot bepaalde bezwaren vanwege de Nederlandse aanvoerders, omdat zij, soms nevens een vaartuig uit een ander EEG-lidstaat in de afslag liggende, met schol van minimum 27 cm. gekonfronteerd worden met de schol met maat 25 cm. De Europese Vereniging van Producentenorganisaties zal een voorstel bij de Commissie indienen om de minimummaat 27 cm algemeen verplichtend te maken. Men zou dit ook best eens doen voor de kleine gulletjes, de zogezegde „stokpaardjes” waarvan het jammer is en een zielig zicht deze allerkleinste gul met zoveel bennen te zien aanvoeren!

## DENEMARKEN

■ Een Deense schipper kon zichzelf vrij laten spreken voor een rechtbank te Grimsby, waarheen hij was opgebracht door de Britse marine. De Deense schipper deed aan visserij op de spiering voor vismeeldoelinden. Door de Britse marine-officier werden er verscheidene stalen genomen die uitwezen, dat de bijvangst 20% bedroeg, terwijl dit slechts 10% mag zijn. De Deense schipper aanvaardde echter niet veroordeeld te worden op basis van een staal, ook al bedroeg dit 200 kgr. ! Hij liet zijn ganse vangst van meer dan 200 ton te Grimsby lossen en toen werd vastgesteld dat er inderdaad beduidend minder dan 10% aan bijvangst was. De spiering wordt aan boord van het Deens vaartuig in, met ijs verkoelde tanks uit het net gestort en het is een eigenaardigheid, dat de bijvangst altijd de oppervlaktewateren zoekt en de spiering meer op de bodem verblijft. De stalen die door de Britse marine-officier meer bovenaan genomen werden, bevatten dan ook een concentratie van witte vis, vandaar de verkeerde berekening vanwege de marine-officier. De Deense schipper werd dan ook vrij gesproken. Hij zal nu trachten van de Britse regering een vergoeding te bekomen wegens visverlet.

■ Om de grootste miseries te vermijden voor hun vissers die voor vismeeldoelinden in zee steken, zal de Deense regering nogmaals aandringen om de bijvangst die men gerechtigd zou zijn aan boord te nemen en te houden, te doen optrekken tot 20%. Dit moet bij E.E.G.-verordening gebeuren. De Britse autoriteiten en meer nog de Britse vissers zijn echter terecht hiertegen fel gekant. Dit zou de Denen inderdaad toelaten hun visserij over een groter gebied op te strekken, waar meer andere vis zit en dat wil men in Groot-Brittannië zeker beletten en wellicht ook nog in de andere E.E.G.-lidstaten.

## IERLAND

■ Eerder onzeker probeerden twee Ierse grote treilers, die gewoonlijk op de makreel vissen en deze in watertanks met gekoeld ijswater aan boord vers bewaren, een nieuwe visserij op „Rockall”. Eén dezer treilers, de „Western Viking”, kwam met een mooie vangst van duizend bennen schelvissoorten terug en de tweede de „Salve Regina” met ongeveer 800 bennen. Normaal hangen beide treilers voor hun bestaan van de makreelvisserij af. Het is altijd best te weten dat men buiten het makreelseizoen, ook op andere visgronden nog aan zijn trekken kan komen.

■ Een vertegenwoordiging van werknemers en van de directie van het door Spaans kapitaal opgerichte visverwerkingsbedrijf „Eiranova” in het Ierse Castletownbere, heeft bij het Ierse departement voor Visserij tevergeefs aangedrongen op een versoepeling van de bemanningsnormen aan boord van de Spaanse treilers, die onder Ierse vlag hergeregistreerd werden en de vis aan „Eiranova” leveren. Zoals men weet, moet de bemanning aan boord van op deze manier hergeregistreerde vaartuigen, voor 75% uit vissers uit de E.E.G.-landen bestaan. De Ierse minister voor de Visserij heeft duidelijk geantwoord, dat hierin geen verandering komt, of te verwachten valt en dat „Eiranova” maar vis moet kopen van de andere Ierse vaartuigen. Spaanse hergeregistreerde vissersvaartuigen varen echter goedkoper omdat men aan boord van deze vaartuigen heel wat minder aan de bemanningsleden uitkeert. Daarom ook wenst „Eiranova” verder te boeren met Spaanse hergeregistreerde schepen, maar vindt nog moeilijk de 75% E.E.G.-bemanningsleden.

■ De Ierse Federatie voor de zalm-driftnettensvisserij uit het Graafschap Cork, heeft de aktie van een zalmvisserijtreiler veroordeeld, die een Brits visserijwachtschip geramd heeft toen deze

aanstalten maakte om aan boord te komen van betrokken vaartuig voor een routinecontrole op de vergunning en op het gebruikt vistuig. Dit gebeurde in de monding van de Foylerivier voor de kust van Noord-Ierland.

## GROOT-BRITANNIË

■ Waar eindigt het in het Schotse Peterhead? Verleden week telde men er 239 aanvoeren in de afslag voor gezamenlijk 46.160 van onze bennen en een brutobesomming van 117 miljoen B.fr., namelijk iets boven de 1,5 miljoen pond. Hiermede werd opnieuw een nieuwe top gevestigd. Laatste top een paar weken terug, was 1,382 miljoen pond. Hiermede zit men in de eerste zeven maanden van het jaar reeds boven de 2,5 miljard B.fr. Als we dit over 12 maand uitsmeren, dan bekomt men 4,36 miljard voor 1984!

■ Twee schippers uit Ulster in Noord-Ierland werden voor de rechtbank van Castletown op het eiland Man veroordeeld tot elk een boete van 220.000 B.fr. nadat ze toegegeven hadden, dat ze ergens binnen de driemijlgrens uit de kust gevist hadden. Volgens beide schippers was dit per ongeluk en slechts een paar honderd meter. Volgens de kapitein van het Britse marinevedette was dit integendeel met meer dan 750 meter. Een verzoek van het openbaar ministerie om eveneens het vistuig van het span, ter waarde van 620.000 B.fr. in beslag te nemen, werd door de rechter geweigerd.

■ In tegenstelling met Peterhead, die zich mag verheugen in voortdurende grotere afslagbesommingen, kent Aberdeen, eveneens een Schotse vissershaven, een teruggang in de visaanvoeren. Over de maand juni alleen reeds bedraagt deze verminderde aanvoer 20.000 bennen. In Groot-Brittannië trachten de visafslagen elkanders aanvoer af te snoepen, door betere afslag-, dok- en andere regelingen aan te bieden, maar daar gooien maar al te dikwijls de lossers, dat wil zeggen de syndikaten, roet in het eten.

## VERLENGING VISSERIJOVEREENKOMST EEG-VERENIGDE STATEN

Door de Raad van Ministers van de Gemeenschap is op voorstel van de Commissie, het volgende medegedeeld:

Overwegende dat, om te voorkomen dat de visserijactiviteiten van de lidstaten voor de kusten van de Verenigde Staten, worden onderbroken, en hiervoor de Visserijovereenkomst van 1977 tussen de Gemeenschap en de Verenigde Staten tijdelijk dient te worden verlengd, in afwachting van de goedkeuring van de nieuwe overeenkomst, wordt besloten.

### Artikel 1.

De op 27 juni 1984 geparafeerde overeenkomst in de vorm van een notawisseling tussen de Europese Economische Gemeenschap en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika houdende tijdelijke verlenging van de Visserijovereenkomst tussen de Europese Economische Gemeenschap en de Regering van de Verenigde Staten van Amerika van 1977 wordt namens de Gemeenschap goedgekeurd.

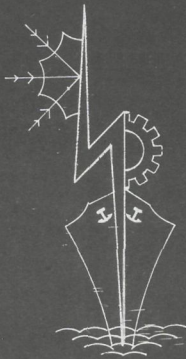
De tekst van de in de eerste alinea bedoelde overeenkomst is aan dit besluit gehecht.

### Artikel 2

De Voorzitter van de Raad is gemachtigd de personen aan te wijzen die bevoegd zijn de overeenkomst te ondertekenen ten einde daardoor de Gemeenschap te binden.

Een nieuwe overeenkomst over de visserij met de Verenigde Staten zou wellicht van belang kunnen zijn, zowel voor Frankrijk, West-Duitsland als Nederland. Voor deze laatste voor het in aktiviteit houden van de grote hekdiepvriesschepen, en voor West-Duitsland en Frankrijk voor de grote diepzeetrelers, die campagnevisserijen uitoefenen. In Westduitse kringen van de diepzevisserij, of wat hiervan is overgebleven, heeft men er trouwens bij herhaling op gewezen, dat de beschikbaar gestelde kwota in de Groenlandse wateren absoluut onvoldoende zijn.

# 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  
50.33.27 R. DEDRIE  
26.64.99 JOS PRAET



# HULP IN NOOD

Samenwerkende Vennootschap

**H. BAELSKAAI 27 — 8400 OOSTENDE**

☎ 059 - 32 16 89 — Telex : 81229



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



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

