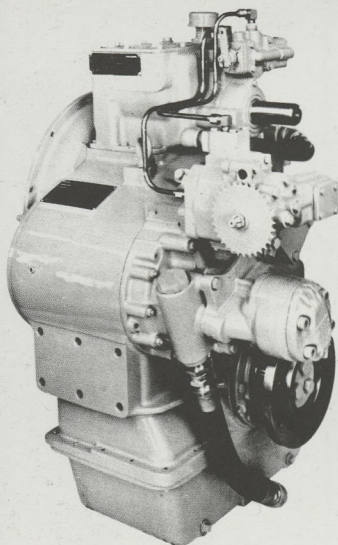


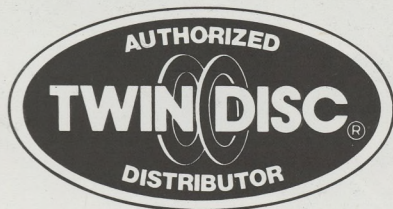
# HET VISSERIJBLAD



52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 31 MEI 1985 – NR. 21



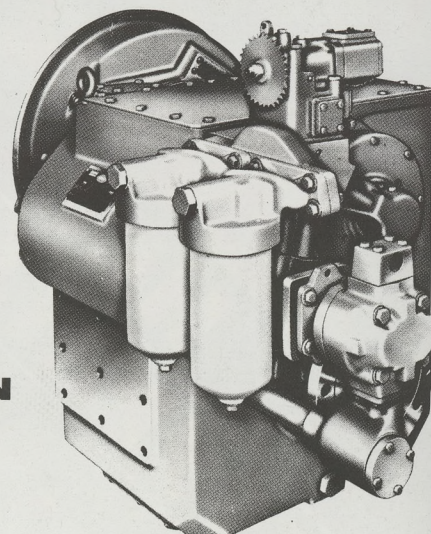
Model MG-514M



# NIEUW

## SCHEEPSKEERKOPPELINGEN TWIN DISC

"OMEGA POWER CONTROL"



Model MG-530M

### VARIABEL SCHROEFAS TOERENTAL BIJ KONSTANT MOTORTOERENTAL

De toepassing van het TWIN DISC "Omega Power Control" systeem, welke leverbaar is op de modellen MG-514M en MG-530M, maakt het mogelijk bij konstant hoog motortoerental het schroefastoerental te variëren tussen maximaal en nul omw/min. Dit systeem biedt grote voordelen vooral dan wanneer door de hoofdmotor ook de hulpapparatuur zoals lieren, pompen en andere werktuigen wordt aangedreven.

### 20 OMW/MIN. OP DE SCHROEFAS BIJ EEN MOTORTOERENTAL VAN 2100 OMW/MIN.

U kunt de motor dat toerental laten draaien voor de aandrijving van Uw hulpapparatuur dat het gunstigst is, terwijl U het schroefastoerental voor manoeuvreren zover kunt terugnemen als U dat wenst.

Nu is het mogelijk 20 omw/min. op de schroefas te hebben, terwijl 1500 omw/min. beschikbaar zijn voor de aandrijving van Uw hulpapparatuur.

### BRANDBLUSBOTEN

FIRE BOATS



### MEETVAARTUIGEN

RESEARCH VESSELS



Deze installatie is aanzienlijk goedkoper dan een systeem met een variabele schroef.

### EENVOUDIG IN TE BOUWEN

Geen speciale voorzieningen aan de motor, schroefas of schroef. Het gehele systeem bestaat uit een TWIN DISC "Omega Power Control" systeem, toerenteller op de schroefas en een extra bedieningshandel.

### BEDRIJFSVAARTUIGEN

WORK BOATS



Vraag vandaag nog gegevens aan betreffende het TWIN DISC "Omega Power Control" systeem voor keerkoppelingen.

Het is een ideale toepassing voor alle typen beroepsvaartuigen waar langzaam en precies manoeuvreren gevraagd wordt onder alle omstandigheden en voor schepen voor speciale doeleinden, zoals meetvaartuigen en brandblusbotten.

Als alternatief kan op vele modellen TWIN DISC koppelingen een zgn. trolling valve gemonteerd worden, welke voor langzaam varen dezelfde eigenschappen heeft doch geen hoge motortoerentallen toelaat.

Op aanvraag zenden wij gaarne een complete documentatie toe.

ALLEENVERTEGENWOORDIGER (Studie van de toepassing, Verkoop & Dienst na verkoop)



ESCO

**N.V. ESCO TRANSMISSIONS S.A.**

CULLIGANLAAN, 3 1920 MACHELEN (Diegem) BELGIUM  
TEL.: (02) 720 48 80 TELEX: 21930 ESCOPO B



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: M. VANDENBERGHE, H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE

# het visserijblad

Vrijdag 31 mei 1985 – Nr. 21

## Weer een nieuwe treiler in bedrijf genomen voor Zeebrugse vloot Z.122 „NOORDSTER” GEDOOPT TE ZEEBRUGGE

Zaterdag heerste er voor de vierde keer dit jaar een uitbundige vreugde in de Zeebrugse vissershaven maar de aanleiding hiervoor was dan ook niet van de minste.

Voor de vierde keer al dit jaar werd voor die in volle expansie zijnde vissershaven een nieuw vissersvaartuig in bedrijf genomen, met name de Z.122 „Noordster” die gebouwd werd voor

rekening van de Rederij „Noordster” uit Zeebrugge met de familie Louis Vlietinck als stuwende kracht achter deze onderneming.

Reeds eerder werden drie grote bokkentreilers in de vaart gebracht sedert het begin van 1985. Dat waren met name de Z.76 „Zeejager”, de Z.66 „Nelson” en de Z.91 „Noordhinder”.

Het ging toen stuk voor stuk om grote eenheden



De kloeke treiler, gemeerd in de Zeebrugse vissershaven, even voor de doopplechtigheid. Medio deze week werd de technische proefvaart ondernomen en verwacht wordt dat het vaartuig eind van de week zal afvaren voor de maidentrip.



Peter en meter van het gloednieuwe vissersvaartuig; links de heer Raphaël Huysseune, rechts Blondine Vlietinck, dochter van de reder.

maar dit keer was de kustvisserij aan de beurt want de Z.122 „Noordster” is een kleinere eenheid die heel speciaal werd ontworpen en gebouwd voor de visserij in de kustwateren op platvis en garnaal.

In feite is dat geen beperking voor de „Noordster” want het vaartuig is dermate uitgerust dat het ook bedrijvig kan zijn op verder afgelegen visgronden. Wij denken hier bijvoorbeeld aan de vanggebieden van de West.

De Z.122 „Noordster” is een vaartuig waarvan de casco werd gebouwd op de Westvlaamse Scheepswerven te Oostkamp terwijl de firma Perfecta uit Zeebrugge instond voor de technische afbouw en het dient gezegd, de Z.122 „Noordster” is een parel van een vissersvaartuig geworden. Identiek trouwens aan de Z.80 „Silverpit” van de Rederij „Silverpit” die vorig jaar in bedrijf werd genomen en ondertussen een succesrijk vaartuig is geworden.

x x x

In tegenstelling met de doopplechtigheden van de grote bokkentreilers had reder Louis Vlietinck er de voorkeur aan gegeven een eerder sobere plechtigheid op touw te zetten. Geen overheder: dus maar de mensen die dan wel

(vervolg op blz. 3)

# BRUSSELLE MARINE INDUSTRIES N.V.

WESTENDELAAN, 1  
8450 NIEUWPOORT

Tel. 058/234.871

Tlx. 810.32

## AAN REDERIJ EN BEMANNING VAN DE Z.122 „NOORDSTER” ONZE BESTE WENSEN VOOR BEHOUDEN VAART EN RIJKE VANGSTEN

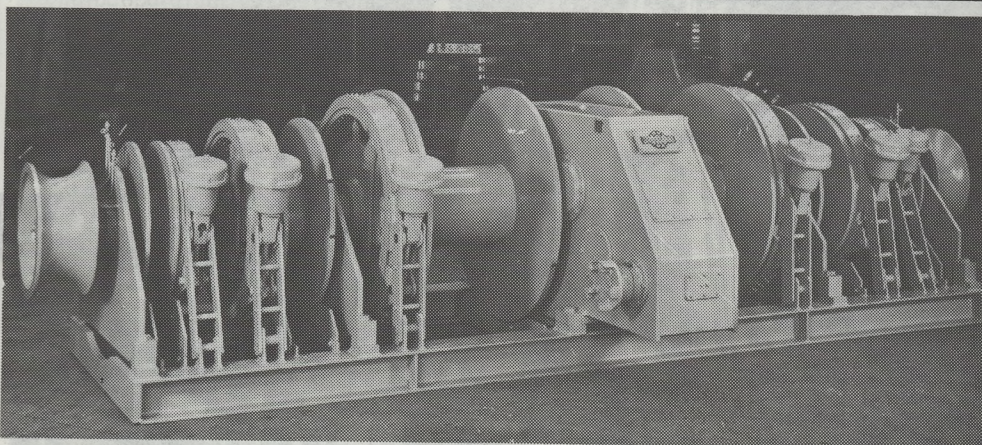
De „NOORDSTER”, jongste lichtstraal in de nieuwe generatie Eurokotters, werd op gebied van kracht en wendbaarheid met twee hoogtechnische produkten bedacht:

- 1 Een solide „BRUSSELLE” 4-trommel vislier met een maximale trekkracht van 8 ton, zoals de zwaardere uitvoeringen eveneens op kogel- en rollagers gelagerd.  
Voor aandrijving zorgt een 60 pk elektromotor via een flexibele koppeling.  
Remmen en friktiekoppelingen op de 4 trommels worden pneumatisch vanaf de brug bediend.  
Tandwielkast met 2 snelheden instelbaar voor boom- of grondvisserij.  
Hoofdtrommels voor 275 m. kabel dia. 22 mm. - hulptrommels voor 100 m. dia. 16 mm.
- 2 Een hydro-elektrische stuurmachine „BRUSSELLE” van het onverslijtbare type met 2 parallel opgestelde drukcilinders en voorzien voor twee stuurmogelijkheden: met elektrische hendel werkend op elektromagnetische kleppengroep van elektrisch gedreven hoofdpomp en een afzonderlijke rechtstreekse handhydraulische besturing door handpomp met stuurwiel in de brug.  
Een roerstandaanwijzer met verlichte wijzerplaat geeft de roerhoek steeds per graad aan.

Twee sterke troefazen die hun degelijkheid bewezen hebben en die schipper en bemanning jarenlange voldoening waarborgen.

„BRUSSELLE” HET MERK DAT KWALITEIT AAN DUURZAAMHEID KOPPELT

# BRUSSELLE MARINE LEVERDE...



Voor de nieuwste aanwinst van de rederij L. Vlietinck & Zoon werd, in overeenkomst met de scheepsbouwers PERFECTA, de keus bepaald op een elektrische viertrommel vislier van het type „840-4”, met elektrische aandrijving, een genormaliseerd model, speciaal ontworpen voor Eurokotters.

Dit model blijft evenwel opgevat om, wanneer zou overgeschakeld worden naar plankenvisserij, de snelheid van de tandwielkast kan aangepast worden: een toekomstgericht niet te onderschatten voordeel. In de stuurhuisbreedte zeer passend opgevat voor inbouw samen met de elektromotor, is het zeker geen luxe dat ook deze kleinere vislier met pneumatische af-

standbediening voorzien werd voor het in- en uitschakelen van de trommels met hun friktiekoppelingen en het openen of sluiten van de trommelremmen vanaf de brug. Een bedieningsbord geeft een praktisch overzicht van de juiste bedieningsstand bij middel van 4 hendeltjes, hetzij gekombineerd 1 per trommel die samen rem en friktiekoppeling bedient „Trommel vrij” - „trommel op rem” - „trommel ingeschakeld”.

De soepele werking van deze lier bij uitvoeren en inhalen wordt vertaald door zijn kenmerken:

- Op de 1e laag: 9 ton bij 26 m/min. tot stilstand 13,6 ton.
- Op de uiterste laag: 3,8 ton bij 55 m/min.

tot stilstand 5,7 ton.

- Op de gemiddelde laag wordt max. 8,4 ton ingehaald.

Om een juiste koers aan de „Noordster” te geven, werd een elektro-hydraulische stuurinrichting van het type HSE.80R verkozen, een machine die door zijn algemene verspreiding over alle wereldzeeën een faam van veiligheid en betrouwbaarheid verworven heeft. Dubbele stuurmogelijkheid: met elektrische hoofdpomp waarop elektromagnetische kleppengroep bediend door stuurknuppel, met daarnaast een handhydraulische stuurpomp met stuurwiel in de brug. Overschakeling van één naar andere besturingswijze gebeurt automatisch.



De stoere bemanning van de Z.122 „Noordster”. Tweede van links reder Louis Vlietinck.

(vervolg van blz. 1)

aanwezig waren lieten hun gelukwensen niet achterwege. Het was voelbaar dat alle aanwezigen deelden in de vreugde van de heer Louis Vlietinck en zijn familie.

De eigelijke doopplechtigheid werd verricht door EH. Schoenmakers die Gods Zegen over het vaartuig inriep en raden werden de Paasnagels in geslagen. Een traditie die nog altijd overeind is gebleven in de visserij.

Nadien werd een kleine ontvangst gehouden met centraal in dat gebeuren de familie Louis Vlietinck alsmede „Peter” Rafael Huysseune en „Meter” Blondine Vlietinck, dochter van de reder.

De Z.122 „Noordster” moest in de voorbije dagen nog wat opknappwerk ondergaan maar normaal moet de technische proefvaart woensdag of donderdag gebeuren.

Verloopt alles zonder verdere moeilijkheden dan zou de „Noordster” eind van de week of begin volgende week voor de eerste keer de grote vlakke optrekken voor de maidentrip naar de kustwateren. Louis Vlietinck wil eerst zien of alles in orde is. Daarom zal eerst op platvis gevestig worden.

's Avonds greep dan in beperkte kring een feestmaal plaats in het Hotel-Restaurant „Maritime” te Zeebrugge als slot van een drukke dag voor de familie Vlietinck.

## DE BEMANNING

Aan boord van de Z.121 „Noordster” werd volgende bemanning aangemonsterd: schipper Jan Vlietinck (zoon van de reder), stuurman André Beirens, motorist Eric Dezutter en matrozen William De Vlieghere en eigenaar Louis Vlietinck zelf.

Onze beste wensen gaan naar deze stoere vissers en in het bijzonder naar de familie Louis Vlietinck.

## Technische gegevens

Zoals gezegd is de Z.122 „Noordster” een kleine bokkentrawler die speciaal is uitgerust voor het beoefenen van de kustvisserij op platvis en garnaal.

De hoofdkenmerken zijn de volgende:

- lengte: 21 meter;
- breedte: 6 meter;
- holte: 2,80 meter.

De voortstuwing geschiedt bij middel van een DAF-motor met een vermogen van 300 p.k., die een vierblad-schroef aandrijft.

De firma Brusselle leverde de winch alsmede de stuurinrichting.

Verder is het vaartuig uitgerust met de meest geperfectioneerde navigatie- en visdetectie-apparaat.

De Z.122 „Noordster” is het zusterschip van de Z.80 „Silverpit” die eveneens op de werf Perfecta werd gebouwd en ondertussen een bijzonder succesrijk vaartuig is gebleken.



Reder Louis Vlietinck (rechts) in gesprek met de heer Coene, voorzitter van de verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood die het nieuwe vissersvaartuig verzekert.

## VERZEKERD BIJ HULP IN NOOD

Reder Louis Vlietinck heeft de verzekering van zijn vaartuig ondergebracht bij de onderlinge verzekeringsmaatschappij Hulp in Nood.

Zegt Louis Vlietinck: „Ik heb in het verleden altijd de beste relaties met die maatschappij. Ik zie dus niet in waarom ik mijn verzekering zou moeten verleggen.

Zeker is dat ik nergens beter en goedkoper kan verzekerd zijn dan bij Hulp in Nood. Ik heb dus geen moment getwijfeld”, aldus Louis Vlietinck.

## Energiebesparende maatregelen

Het is onze reders voldoende bekend dat zij voor elke nieuwe energiebesparende investering met betrekking tot hun vissersvaartuig, van het Ministerie van Landbouw onder bepaalde voorwaarden een subsidie kunnen krijgen die tot 33% van de totale investering kan bedragen.

Uit de berekeningen van de technici zou het resultaat van al die energiebesparende investeringen in onze vloot nu al meer dan twee miljoen liter per jaar bedragen.

Wanneer een sector die normaal een 60 miljoen liter verstoekt hierop globaal 2 miljoen liter kan uitsparen dan is de overheidssteun zeker niet nutteloos geweest.

**Spijtig genoeg loopt die goede regeling nu stilletjes aan op zijn einde.** Wie er nog wil bij zijn moet zich beginnen haasten.

Wie van plan is een energiebesparende investering uit te voeren **tussen 31 juli en 31 december 1985**, uiterste datum voor het realiseren van de investering, moet dit vóór 31 juli laten weten om steun te krijgen. Die aanvraag is dus nieuw! Vroeger moest niets aangevraagd worden. Nu moet dus wel een aanvraag vóór 31 juli bij de dienst voor de Zeevisserij worden ingediend.

De investering dient dan gerealiseerd te zijn tegen 31 december 1985. Alle facturen moeten dus een datum dragen van dit jaar.

**VERGEET HET DUS NIET: voor alle energiebesparende investeringen, uit te voeren tussen 31 juli 1985 en 31 december 1985, moet een aanvraag ingediend worden vóór 31 juli 1985.**

Wie achteraf nog investeert kan natuurlijk nog altijd beroep doen op de moderniseringspremie, maar ... die weg is veel minder zeker en veel langer, de tussenkomst is meestal minder en het wachten op het geld duurt veel langer.

Een gewaarschuwd man is er twee waard, een gewaarschuwd reder is een mooie premie meer waard!!!

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF

# LOWYCK & ZOON

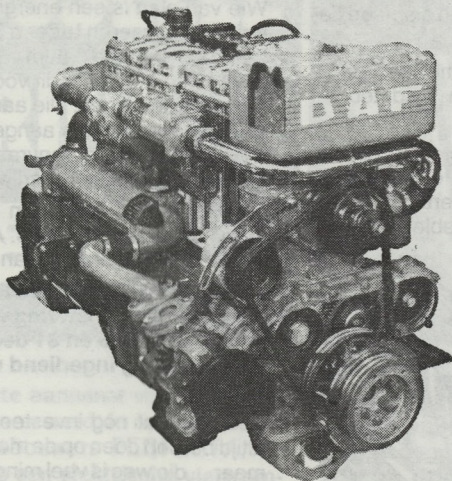
VICTORIALAAN 30 OOSTENDE - TEL. (059) 32 08 21

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

*Ook aan de bouw van de  
Z.122 «NOORDSTER»  
hebben wij onze medewerking verleend!*

*Wij danken de rederij hiervoor en wensen haar  
rijke vangsten en lonende opbrengsten!*

**Van 65 tot 340 PK**



**Kracht van licht tot lier.**

## DAF Diesel

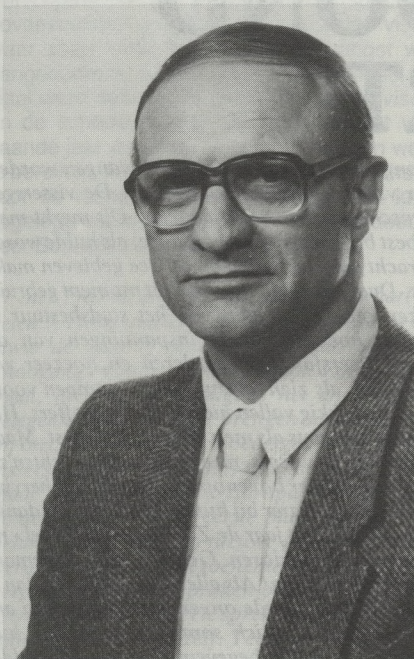
*Wij wensen rederij en bemanning  
goede vangst en behouden vaart !*

**ANTWERPSESTEENWEG 126**

**2630 AARTSELAAR**

☎ **Tel. (03) 887 40 00 - Telex 31647**

## NIEUWE ADJUNCT RIJKSCOMMISSARIS BIJ DE ONDERZOEKSRaad



Verwijzend naar een vorige bijdrage betreffende de benoeming van de nieuwe Adjunct Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor Zeevaart te Oostende, in vervanging van de heer Carly, die tot Rijkscommissaris werd aangesteld, geven wij onderstaand curriculum vitae van de Heer Van de Velde weer.

J.G.S. Van de Velde werd op 5 februari 1940 geboren als oudste in een gezin met elf kinderen, dat te Bredene-Sas ruime bekendheid geniet.

Hij liep school aan het Onze-Lievevrouwecollege van Oostende van 1952 tot 1958 en volgde er de Grieks-latijnse humaniora. Hij werd er in de wiskunde onderwezen door de huidige aalmoezenier van der zeevisserij. De heer J. Jansoone van de Rijksdienst voor de Zeevisserij is zes jaar zijn klasgenoot geweest.

Op sportief vlak valt te vermelden dat de heer Van de Velde jaren actief deel heeft uitgemaakt van de jeugd ploegen atletiek en voetbal van Hermes Club Oostende.

In 1959 ging hij aan het werk bij de Regie van Telegrafie en Telefonie waar ook zijn vader tewerkgesteld was. Een jaar nadien werd hij als opsteller aangeworven door het provinciebestuur van Oost-Vlaanderen te Gent. In 1969 huwde hij een rasechte Bredense en samen weken zij uit naar het Gentse, waar nog zoveel andere Westvlamingen wonen.

In 1971 behaalde hij, na vijf jaar zelfstudie, voor de Centrale Examencommissie van de Staat voor het Hoger Onderwijs, het diploma van doctor in de rechten, met als keuzevakken: nijverheidswetgeving, vergelijkend handelsrecht en mariem recht.

Met dit diploma in de hand slaagde hij nog hetzelfde jaar in het examen voor viertalig jurist-vertaler bij het Hof van Justitie van de Europese Gemeenschappen en dit als eerste Vlaming die dit examen lukte.

In 1972 werd een nieuw examen ingericht. De heer Van de Velde slaagde opnieuw doch weer waren een paar Nederlanders beter geklasseerd. Uiteindelijk werd de eerstegeklasseerde aangeworven.

In 1973 werd de heer Van de Velde via een statutair examen door het Rijk aangeworven als bestuurssecretaris. De eerste vier jaren werkte hij in de juridische dienst van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin, waar hij vooral zijn medewerking verleende in aangelegenheden van het Leefmilieu.

In 1977 werd hij op zijn verzoek overgeplaatst naar het Ministerie van Verkeer. Hij was inmiddels ook gelukt in het enige examen voor toegang tot de hogere magistratuur dat ons recht kent nl. het examen voor aanwerving in het Auditoraat en het Coördinatiebureau van de Raad van State. Doch opnieuw sloeg het tegen, want enkel de eerstegeklasseerde kandidaat (ook een Oostendenaar) werd aangeworven.

Van 1978 tot 1984 was de heer Van de Velde als adjunct-rechtskundig adviseur verbonden aan de juridische dienst van het Ministerie van Verkeer.

Daar werd hij o.m. vertrouwd met de praktijk van het maritiem recht en de vele andere domeinen van het Transportrecht. Op 1 april 1984 werd hij overgeplaatst naar het Bestuur van het Zeezezen en van de Binnenvaart, waar hij belast werd met het voortzetten van de taak van adviseur W.A.M. Bentein die op 1 maart met pensioen was gegaan.

Bij Koninklijk Besluit van 11 december 1984 werd hij benoemd tot adviseur van voormeld Bestuur en belast met de leiding van de Dienst Wetgeving en Documentatie van de Koopvaardij. In feite fungeerde deze dienst als een soort bedrijfsjuridische dienst van het Zeewezen en van de Binnenvaart. De heer R. Carly is als adjunct-adviseur aan dezelfde dienst verbonden en is naaste medewerker van de heer Van de Velde.

Momenteel woont de heer Van de Velde met zijn gezin sinds 1970 in De Pinte, een bloemengemeente aan de Zuidwestrand van Gent.

Hij bewaart evenwel sterke banden met de kust en voornamelijk met de streek van Oostende waar het naaste deel van zijn familie woont en waaraan ook nog zovele andere jeugdherinneringen hem steeds zijn bijgebleven.

### Scheepselektriciteit Nijverheidsinstallaties

- Elektrische uitrusting van nieuwe schepen
- Elektrische aandrijvingen voor vis- en deklieren
- Eigen werkplaats voor herwikkelen van gelijk- en wisselstroommachines alle vermogens
- Verkoop en installatie van gelijk- en wisselstroommotoren, generatoren, aanzetapparaten en ventilatoren
- FULMEN-batterijen
- Visruimkoeling
- Schilferijsmachines
- DANFOSS-kontroleapparatuur

Noordhinderstraat 9  
8380 ZEEBRUGGE

(050) 54 54 71

### HERDENKING „PASTER PYPE”

Op 3 juni as. zal om 11 uur een intieme plechtigheid plaats grijpen als een herdenking aan de nagedachtenis van wijlen Paster Pype, de grote vissersvriend en weldoener voor de visserij.

Dat huldebeton zal plaatsgrijpen aan het grafmonument van Paster Pype op de begraafplaats aan de Nieuwpoortsteenweg te Oostende. Zij die het werk van wijlen Paster Pype hebben gekend worden uitgenodigd aan deze plechtigheid deel te nemen. Bloemen en kransen mogen ter plaatse worden gelegd.

# ROERENDE VISSERSHULDE MASSAAL BIJGEWOOND TE NIEUWPOORT

Per traditie greep voorbij maandag, Tweede Sinksendag, de vissershulde plaats in de Nieuwpoortse vissershaven en net zoals de voorgaande jaren werd deze altijd zeer doorvoelde plechtigheid ook nu weer bijgewoond door een massale menigte. Tot diep in de vismijn zelf, waar voor de gelegenheid de Heilige Mis werd opgedragen, stonden er belangstellenden. Enerzijds mensen die direct met de visserij geconfronteerd worden, anderzijds ook eendagstoeristen die nu ook eens wat naderbij met de visserij konden kennis maken.

Er werd stoetsgewijs opgetrokken vanuit het stadhuis met in de stoet de muziekkapel, de overheden en de sympathiserende verenigingen en de muziekkapel. Door enkele straten van Nieuwpoort belandde men uiteindelijk in de vismijn waar een gelegenhedsaltaar werd opgetrokken bij middel van een jol. Daar werd de Heilige Mis opgedragen die zeer devoot werd bijgewoond door de menigte.

Nadien werd stoetsgewijs, langsheen de vismijnkaai, opgetrokken naar het Vissersmonument van Nieuwpoort. Tussendoor werden de vissersvaartuigen gezegend om dan uiteindelijk te besluiten met een massale bloemenhulde door de overheidsinstanties en de sympathiserende verenigingen. In een mum van tijd was het Vissersmonument bedolven onder een zee van bloemen, tekenend voor de doorvoelde hulde die de ganse Nieuwpoortse visserijgemeenschap wilde brengen aan hun op zee gebleven makkers.

## TOESPRAAK DOOR SCHEPEN VERMOTE

Alvorens de bloemenhulde kon aangevat worden hield schepen Vermote een korte maar zeer diepgaande toespraak waarin hij vooral de nadruk legde op het harde en onzekere bestaan van de zeevissers.

De heer Vermote liet zich hierbij als volgt uit:

*Verleden jaar sonaen wij hier ook allen samen, om hulde te brengen aan de vissers en zeelieden die hun leven lieten bij het uitoefenen van hun harde beroep.*

*De tol die dan werd betaald was bijzonder zwaar geweest met de Z. 424 „Zeepaard“ die met man en muis verloren ging. 5 stoere kerels werden slachtoffer van een onverbidde woeste zee. Tijdens de vorige plechtigheid werd het bezoek van de Koning in het vooruitzicht gesteld. Ondertussen hadden wij onze Vorst bij ons en konden wij vaststellen hoezeer hij begaan was met het lot van de families van de slachtoffers. Tijdens de persoonlijke gesprekken was hij één en al oor voor de moeilijkheden die er zijn in de visserij. Ondanks die belangstelling weet eenieder dat de familie blijft zitten met die lege plaats en met het verdriet om het verlies van hun visser. Het weze voor hen een troost te weten dat zovelen met hen meevoelen en op bijeenkomsten als deze terugdenken aan hun overleden familielid.*

*Ook dit jaar betreuen wij het verlies van een lid van de bemanning van de Z. 589 «Esperanza». De omstandigheden zijn misschien nog niet heel duidelijk voor iedereen. De Z. 509 «Telstar» had averij opgelopen en kon de netten niet meer opha-*

*len. Bij het helpen bergen van deze boedel kreeg de «Esperanza» die terhulp gesnelde was, af te rekenen met zware slagzij, kapseide en verdween na zeer korte tijd in de golven, Walter Verbeke met zich meenemend.*

*Bijzonder feite bij dit heengaan is wel dat ik op 13 april ll., dus precies één week voordien de bemanning van de «Esperanza» had ontmoet in Boulogne. Op dit moment waren enkele Zeebrugse boten binnengelopen om er te schuilen voor de storm die dan woedde in het Kanaal. De vissers waren allen broederlijk verenigd. Geen mens kon vermoeden dat zich weldra een drama zou voordoen.*

*De figuur van de stoere zeeman die hier bij ons op dit voetstuk staat, vind ik zo dikwijls terug bij onze vissers. Deze houding die vertrouwen, durf en grote moed uitstraalt, ziet men ook aannemen bij de kerels die regelmatig naar zee optrekken. Op hun schip voelen ze zich de koning te rijk, vol energie, van niets of niemand bang. Toidat het begint te stormen, of tot zich een defect voordoet... dan zijn ze weer als een gewone sterveling met zijn angsten, zijn problemen. Het harde labeur aan boord gedurende uren staalt hun karakter. Is het dan te verwonderen dat zij óók eens anders reageren dan anders als ze de gelegenheid krijgen om zich te ontspannen?*

*Zij kennen de zee door en door, zijn er door gefascineerd, en weten toch dat ze zo weerd kan zijn dat ze zelfs mensenlevens opeist. Zeggen dat de vissers met de schrik in het hart naar zee gaan, zou een leugen zijn. Hun zelfvertrouwen is zó groot dat ze er eenvoudig niet aan denken dat ze gevaar lopen. Toch laten zij aan de wal hun familie achter die met hen meeleeft. Ze mogen ervan overtuigd zijn dat de schaarse oproepen die*

*ze langs de radio doen stipt opgevangen worden door vrouw, kinderen en ouders. De vissersgemeenschap hangt hecht aaneen. Dit merkt men het best bij gelegenheden als deze, als hulde wordt gebracht aan overleden en op zee gebleven makkers. Daarom wil ik ook van dit moment gebruik maken om U in naam van het stadsbestuur te zeggen, hoezeer wij de inspanningen van de ganse vissersfamilie waarderen en hoezeer wij meevoelen als zich tegenslagen en rampen voordoen. Gelukkig vallen niet altijd slachtoffers. Het is zeker niet niets als men een schip verliest. Maar wij kennen de vissers, na een tegenslag vechten zij terug om er weer bovenop te geraken. Zij hervinden vlug het plezier bij hun zware werk, ondanks alles. Zo ging dit jaar de Z. 289 «Jan Breydel» na een aanvaring verloren. Gelukkig kon de bemanning gered worden! Als alles zo goed afliep dan is dat te danken aan de onversaagde inzet van andere mensen die zich soms ten koste van hun eigen leven te water begeven, of die met de middelen die ze ter beschikking hebben, zeer vlug én met resultaat optreden. Zo denken wij aan de Heliflight, Radio Oostende en de loodsdiensdiensten die waken over de veiligheid van onze vissers en zeelieden. Zij kunnen nooit genoeg bedankt worden voor hun dienstbetoon dat al zo vaak ervoor zorgde dat mensen levend aan de ruwe onheilspellende zee onttrokken werden.*

*Laat ons tenslotte, tijdens de komende bloemenhulde, dankbaar denken aan alle vissers die in de loop der tijden hun leven lieten op zee. Zij zorgden jarenlang onrechtstreeks voor ons. Door omstandigheden, onafhankelijk van hun wil, of noem het noodlot, konden zij hun levenswerk niet afmaken. Wij hebben de plicht ze te blijven eren.*

Totdaar de heer Vermote.



Namens Hulp in Nood werd een bloemenkrans neergelegd door voorzitter Arthur Coene en leden Arnel Vanthuyne (links) en Ronny Vanhoutte (rechts).

## HULDE AAN DE VERDIENSTELIJKSTE VISSERS

Vervolgens trok het ganse gezelschap naar de bovenverdieping van de Nieuwpoortse vismijn waar zoals naar traditie een ontvangst werd aangeboden aan de vele genodigden. Heel speciaal werd daar hulde gebracht aan de vissers en de schepen die in de loop van het voorgaande jaar de beste resultaten hadden weten te bereiken. Het was de heer Bendels, schepen voor de haven en visserij die de taak kreeg opgelegd die mensen te huldigen. Dat deed de heer Bendels als volgt:

*27 mei 1985 is een zonnige dag in het hart van velen... Het is immers een dag van betekenis voor alwie de visserij genegen is, maar het is een «hoogdag» voor reders en vissers. Voor ons allemaal, hier tegenwoordig, is het andermaal de gelegenheid om hulde te brengen aan mensen van bij ons, namelijk onze bloedeigen Nieuwpoortse vissers. De jongste jaren is de visserij in ons land, maar ook in gans West-Europa ontzettend geëvolueerd. Er is in de eerste plaats de groeiende belangstelling van een nieuwe generatie die aantreedt en er zijn ook de toenemende internationale verplichtingen en afspraken binnen de Europese Gemeenschap om niet te spreken van de modernisatie van het bedrijf zelf. Techniek en de elektronische vooruitgang heeft nu ook de visser stevig in de greep en het is zo dat zelfs de subcommissie van het Europees Parlement pleit voor een diplomatiek offensief tot het verkrijgen van nieuwe visgronden voor de vissers van de Gemeenschap. Er roert ontwaas zouden we kunnen stellen!...*

*Hoe dan ook, het is van het grootste belang dat jonge vissers degelijk worden geschoold en opgeleid tot vaklui van formaat met kans tot specialisatie, zelfs tot gezagvoerder van uiterst moderne trawlers die in veel gevallen iets gemeen hebben met fabriekschepen. Het kan eveneens niet worden ontkend dat de spitsvondigheid van de technologie en de evolutie van de communicatie-, navigatie- en visopsporingstechnieken ook tot in onze visserij scholen is doorgedrongen, visserij scholen die trouwens schitterend werk verrichten. Het past dan ook om vandaag eens speciaal de verdiensten van leraars en opvoeders te vermelden.*

*Een tweede aspekt dat wel even aandacht verdient zijn de verdiensten van de duikersploeg van onze brandweerdienst, de zeereddingsdiensten van het Loodswezen en bemanningen van Seaking-helikopters van de basis van Koksijde. Voor onze vissers op zee, maar ook voor het thuisfront vormen zij, in nauwe samenwerking met Radio Oostende, de reddingsboei die dag en nacht binnen het bereik ligt... Ja vrienden, de duistere periode en de pijnlijke jaren van onzekerheid over het lot van onze verwanten op zee is gelukkig achter de rug... Dank zij de moderne middelen waarover thans kan worden beschikt is de veiligheid van de scheepjongen, matroos, machinist en schipper thans voor een groot stuk verzekerd. Ook voor de reder zelf is het wat rustiger werken, vermits hij in veel gevallen vanuit de huiskamer kan meeleven met de mensen in de stuurhut van zijn schip.*

*Maar ondanks alles blijft het leven van de visser dagelijks bedreigd. Naturelementen, technisch defekt maar ook het menselijk falen zullen nooit kunnen uitgeschakeld worden... Het noodlot slaat soms op het meest onverwachte moment hard en meedogenloos toe... Het is niet de bedoeling een opsomming te geven van het leed waarmee onze zeevisserij tijdens het afgelopen jaar had af te rekenen... Dat deed mijn kollega Schepen Vermote zoëven aan de voet van het vissersgedenkteken... Wij kijken vanuit deze stedelijke feestzaal naar de toekomst...*



**Na de eigenlijke plechtigheid werd in de vergaderzaal van de vismijn hulde gebracht aan de reders wiens vaartuigen de beste resultaten haalden tijdens het afgelopen jaar.**

*Gisteren is voltooid verleden tijd. Morgen is een nieuwe dag en die dag zien wij hoopvol tegemoet... Hoopvol omdat we weten dat de vloot-evolutie zeer gunstig is en nieuwe en jonge reders uit de schaduw treden... Dynamische en moedige kerels die het aandurven te investeren omdat ze er van overtuigd zijn dat ze met hun arbeid bouwen aan een nieuwe toekomst... de toekomst van de visserij waarin zij en ook wij rotsvast geloven...*

*Op vandaag vrienden, zijn er vier nieuwe vaartuigen voor onze visserijvloot in aanbouw en werden opties genomen voor een drietal tweedehandsvaartuigen. Het is voor ons, stadsbestuur en de ganse Nieuwpoortse gemeenschap, een hart onder de riem dat die jonge reders hun vangsten op de thuismarkt aanvoerden. Namens het stadsbestuur wil ik hen allen zonder onderscheid geluk wensen en danken voor hun medewerking...*

*Voor wat de huldiging van de laureaten 1985 betreft werd de visserijvloot volgens paardekracht van de motor ingedeeld.*

**IN DE KATEGORIE GARNAALVISSERIJ,** werd de N.349 «De Lady» van reder Noël Kiekens laureaat. Dit vaartuig zette zo maar eventjes 11.734 kg. garnaal op de markt en boekte met de ander gevangen vis erbij 3.926.982 fr. Eenieder van ons weet ook dat de Nieuwpoortse garnaal steeds de meest geprezen garnaal bij alle handelaars is en dat is zeker de grootste troef in de handen van onze garnaalvissers.

*Hartelijk proficitat schipper en bemanning.*

**IN DE KATEGORIE VAN 150 P.K.** werd de N.88 «Nova Cura» van de rederij Vercouter-Vanthuyne primus. Dit vaartuig loste in 1984 voor 4.645.075 fr. vis op onze markt. We wensen de reders en hun bemanning van harte geluk met hun prestatie.

**IN DE KATEGORIE 151 TOT 250 P.K.** gaat de wimpel naar de N.172 «Danjo» van reder Daniël Tourlousse met een besomming van 6.490.583 fr. Ook die laureaat krijgt samen met zijn bemanning onze oprechte gelukwensen.

*En tenslotte is er dan nog de KATEGORIE VAN MEER DAN 250 P.K., waar de N.52 «Kottens II» met het leeuwenaandeel gaat lopen. Reders van het schip zijn Roger Calcoen en Yvan Hennebert. Ook zij worden allebei samen met hun bemanning om de mooie rekordaanvoer van liefst maar 12.778.185 fr. oprecht gelukgewenst.*

*Vooraleer we iedereen hier vooraan uitnodigen om een aandenken in ontvangst te nemen wens ik toch te onderlijnen dat het stadsbestuur zich verder volledig zal inzetten om de visserij in het algemeen te steunen en bij de bevoegde overheid zal blijven aankloppen om de belangen van de vissers te verdedigen en technische verbeteringen voor onze vissershaven af te dwingen.*

*Graag wil ik het ook nog hebben over de jongste Week voor Landbouw en Visserij die een succes was en ook over de premies die het stadsbestuur heeft toegekend om onze visserij te steunen. Eveneens wens ik Uw aandacht te vestigen op het toeristisch aspekt van de visserij en in dit verband kan ik zeggen dat er in het voorbije jaar ong. 22.000 jongeren, volwassenen en gouden leeftijd-ers onze vismijn en haveninstallaties hebben bezocht.*

*Tot besluit wil ik een speciaal dankwoord richten aan de heer Jozef Verbanck, Ere-Mijnbestuurder en aan de heer Jean Desaever voor de volledige inzet en medewerking die zij steeds spontaan verlenen opdat de vissers en de vissershulde een mooi en goed verloop zou kennen.*

*Eveneens wens ik de heer Gerard Hovaere, Mijnbestuurder en zijn personeel te danken voor hun medewerking aan de Landbouw- en Visserijweek, die tot op heden een succes kan genoemd worden.*

*Mag ik nu alle laureaten met hun dame uitnodigen om een geschenk en een bloemstuk in ontvangst te nemen.*

*Totdaar de heer Bendels.*

*De plechtigheid werd besloten met een gezellige ontvangst.*

## NIEUWE KAART DER VLAAMSE BANKEN

**De nieuwe kaart der Vlaamse Banken, dd. januari 1985, is te bekomen ter DRUKKERIJ VAN HET NIEUWSBLAD VAN DE KUST, HENDRIK BAELSKAAI 30, OOSTENDE en mits comptante betaling.**

# SOCIOLOGISCH ONDERZOEK IN DE ZEEVISSERIJ (10)

## Enquête bij de scheepsjongens

### 5. Wensen in verband met de Fondsbezoldiging

Op 1 februari 1980 werd de netto-Fondsbezoldiging verhoogd van 414 fr. naar 513 fr. per zeedag en sedertdien werd zij niet meer aangepast.

Aan de respondenten is daarom gevraagd of het, volgens hen, wenselijk is de netto-Fondsbezoldiging nog verder te verhogen en, zo ja, onder welke vorm.

Bij deze vraag, die normaliter met een volmondig „ja” wordt beantwoord, werd er voor gezorgd dat de respondent de gebeurlijke weerslag van een substantiële bezoldigingsaanpassing op het tot dusver toegekend percent op de besomming, voor ogen had.

Niettemin hebben nog nagenoeg tweederden van de scheepsjongens zich uitgesproken voor een aanpassing van de Fondsbezoldiging terwijl iets meer dan één vierde deze ongewijzigd wenst te behouden en 5,5 pct. geen opinie hebben.

De aanpassing, die aldus door een grote meerderheid wordt voorgestaan, kan zowel gebeuren door een substantiële verhoging tot het peil van een normale bezoldiging, los van alle eventuele extra's vanwege de reder, ofwel, zij het in meer beperkte mate, door indexaanpassing.

Kijkend naar de resultaten valt het op dat de indexaanpassing alleen reeds de voorkeur wegdraagt van 50,7 pct. van alle ondervraagden en dat er hieronder 37,0 pct. zich voor een volledige en 13,7 pct. voor een beperkte aanpassing uitspreken. Wat de substantiële verhoging van de Fondsbezoldiging betreft, deze wordt slechts door 16,4 pct. voorgestaan.

Deze duidelijke voorkeur voor een beperkte aanpassing boven een fikse verhoging, lijkt er op te wijzen dat de ondervraagden met grote bedachtzaamheid deze vrij netelige vraag hebben beantwoord, wat bij een dergelijke leeftijdsgroep toch wel enige verwondering wekt.

Uit figuur 5 blijkt verder dat de indexaanpassing niet op alle typen van vaartuigen door een meerderheid wordt gewenst.

Dit is wel het geval bij de bokken- en garnaalvisserij; bij de plankenvisserij echter spreken amper één derde zich voor deze formule uit. Het valt verder op dat geen enkele van de scheepsjongens die varen op garnaalscheepjes, om een substantiële verhoging van de Fondsbezoldiging vraagt.

Dat de aanpassing aan de index geen nog ruimere instemming geniet, kan verband houden met de vrees dat de reder in dit geval het percent op de besomming zou verminderen of zelfs afschaffen.

Dat deze vrees reëel is, blijkt uit de antwoorden op volgende vraag: „Denkt U dat sommi-

ge reders het tot dusver toegekend percent op de besomming zouden verminderen (of afschaffen) indien de indexaanpassing van de Fondsbezoldiging zou doorgevoerd worden?”, waarop dan niet minder dan 41,4 pct. „waarschijnlijk wel” (30,1 pct.) het percent op de besomming zouden verlagen; 53,5 pct. menen dat het besommingspercent „waarschijnlijk niet” (38,4 pct.) of „zeker niet” (15,1 pct.) zou verminderd worden; 5,4 pct. hadden geen opinie.

De vrees dat het besommingspercent zou verminderd worden leeft vooral bij de bokkenvisserij waar 50 pct. zich in deze zin uitspreken, tegenover 40 pct. bij de plankenvisserij en slechts 27 pct. op de garnaalscheepjes.

Voor deze laatste vaststelling doet wel vragen rijzen omdat, zoals hiervoor bleek, op de garnaalscheepjes niemand vraagt naar een forse verhoging van het Fondslon, wat toch in de persoon van de reder kan beschouwd worden als de voornaamste drijfveer om het besommingspercent te herzien.

### 6. De houding tegenover het Fonds

Van meerdere vragen laat de analyse toe de houding te schetsen die de scheepsjongens tegenover het Fonds aannemen:

– Vooreerst kan men hieruit concluderen dat de invloed van het Fonds niet zover reikt dat de beslissing van de jongeren om scheepsjongen te worden direct erdoor beïnvloed wordt. Ondervraagd naar hun opinie hieromtrent zeggen nagenoeg allen dat, moest het Fonds niet hebben bestaan, zij „zeker en vast” (71,2 pct.) of „waarschijnlijk wel” (20,5 pct.) scheepsjongen zouden geworden zijn. Het percentage dat „zeker en vast” in de zeevisserij zou gekomen zijn ligt merkbaar hoger in de garnaalvisserij (86,7 pct.) en in de bokkenvisserij (73,7 pct.) dan in de plankenvisserij (53,3 pct.).

– Nochtans zijn praktisch alle respondenten de overtuiging toegedaan dat het Fonds, financieel beschouwd, voor de scheepsjongens „zeer gunstig” (45,2 pct.) of „gunstig” (50,7 pct.) uitvalt terwijl slechts enkelen spreken van „minder gunstig” (2,7 pct.) of „ongunstig” (1,4 pct.).

Het percentage respondenten dat de financiële werking als „zeer gunstig” beoordeelt ligt het hoogst in de bokkenvisserij (50 pct.), vervolgens in de garnaalvisserij (46,7 pct.) en het laagst in de plankenvisserij (33,3 pct.).

– Zulks impliceert daarom niet dat, volgens de respondenten, aan het Fonds ook een belangrijk impact mag toegekend worden voor het oplossen van het bemanningsprobleem.

Slechts 38,3 pct. menen dat de werking van het Fonds, op korte termijn, van aard is om „zeker en vast” (6,8 pct.) of „wellicht wel”

(31,5 pct.) een bijdrage te leveren voor de oplossing van het bemanningsprobleem in de zeevisserij; 41,1 pct. antwoorden evenwel met „wellicht niet” (17,8 pct.) of „geenszins” (23,3 pct.) en zijn dus eerder van het tegendeel overtuigd; tenslotte zijn er 20,6 pct. opinielozen.

Volledig in dezelfde lijn liggen ook de opvattingen over het impact van het Fonds op langere termijn, behalve dat de opinie „zeker en vast” er iets talrijker vertegenwoordigd is (11,0 pct.).

In figuur 6 is nog aangetoond dat, op korte termijn, de meest positieve waardering („zeker en vast” en „wellicht wel”) wordt uitgesproken in de bokkenvisserij (50,0 pct.) terwijl in de plankenvisserij (33,4 pct.) en de garnaalvisserij (20,0 pct.) het Fonds in veel geringere mate als oplossing voor het bemanningsprobleem wordt gezien. De beoordeling op langere termijn is hieraan groten-deels gelijk.

– Op de vraag of er nog verbeteringen aan de werking van het Fonds kunnen gebracht worden, was de opinieloosheid onder de scheepsjongens nagenoeg algemeen: slechts enkelen (13,7 pct.) gaven te kennen dat zij hieraan op een of ander punt verbetering wensen te brengen. Volgende voorstellen werden genoteerd:

- „Fondstussenkomst voor kleding”
- „Het Fonds is voor velen onbekend, moet meer in de openbaarheid treden”
- „3 à 4 maal per maand uitbetalen i.p.v. 2 maal”
- „op grote schepen de reders verplichten twee jongens mee te nemen”
- „vluggere uitbetaling”
- „een hoger percent door reders of meer door het Fonds”
- „de zeedagen van minder dan 4 uur zouden als gepresteerde zeedagen moeten aangerekend worden indien de scheepsjongens nog geen 75 vaartdagen presteerde (werkloosheid)”.

Terwijl de scheepsjongens reeds een duidelijke opinie hebben in verband met de financiële aspecten, waar het dus gaat om zaken die hen zelf individueel en rechtstreeks raken, komen zij blijkbaar moeilijk tot een duidelijk inzicht in de collectieve belangen en beleidsmaatregelen die hen toch, als groep, zouden moeten interesseren. Gezien echter de jeugdige leeftijd van de respondenten mag dit geenszins als abnormaal worden beschouwd.

## ONZE COMMENTAAR

### 5. Wensen i.v.m. de Fondsbezoldiging

Een „substantiële verhoging” van de Fondsbezoldiging wordt slechts door 16% van de

ondervraagden voorgestaan, terwijl 51% de voorkeur geeft aan volledige of beperkte index-aanpassing ... en toch nog 27% de zaak liever ongewijzigd laat.

De auteurs stippen hierbij aan: „Deze duidelijke voorkeur voor een beperkte aanpassing boven een fikse verhoging, lijkt erop te wijzen dat de ondervraagden met grote bedachtzaamheid deze vrij netelige vraag hebben beantwoord, wat bij een dergelijke leeftijdsgroep toch wel enige verwondering wekt”.

Die „vrij netelige vraag” behelst de verwijzing naar de gebeurlijke weerslag van een serieuze bezoldigingsaanpassing op het aan de scheepsjongens toegekend percent op de besomming.

Onze jongens zijn ook niet van gisteren en zullen ook wel zonder die verwijzing vanwege de enquêteur, aan die **zeer reële** mogelijkheid gedacht hebben.

In iedere andere economische sector zal de werknemer, wanneer hem gevraagd wordt of hij zin heeft in loonsverhoging, vanzelfsprekend zonder aarzelen „ja” zeggen. Maar in de visserijsector ligt dat zo eenvoudig niet, althans toch niet voor een scheepsjongen.

Zij die reeds flink aan de bak komen, via een aantrekkelijk besommingspercent en/of door aardig wat drinkgeld, zullen zich wel tweemaal bedenken vooraleer zo maar te kiezen voor een hogere Fondsbezoldiging.

Zoals wij reeds zo dikwijls in deze bijdragen reeks hebben onderstreept, mag men niet uit het oog verliezen dat, eens het Fonds totaal is verwaterd, iedere scheepsjongen terecht mag vrezen dat uit die belabberde toestand enkel nog een schotel linzensoep te verwachten valt.

Zodra een situatie niet meer zuiver op de graat is, kiest men immers best eieren voor zijn geld. En de tijd toen de Fondsbezoldiging in zekere mate bepaald was voor de inkomenspositie van de scheepsjongen, is al lang voorbij ... en zal voorzeker nog moeilijk terugkeren, want eens de bordjes totaal zijn verlegd, is het praktisch uitgesloten om nog ooit terug te vallen op een vroegere krachtenverhouding.

We staan nu duidelijk vóór een nieuwe toestand, waarin de Fondsbezoldiging voor de meeste belanghebbenden veeleer nog slechts een onbeduidende rol speelt in de inkomensvorming, en blijkbaar enkel nóg als een soort van **gewaarborgd minimum** enige waardering geniet.

Het is in dat verband nochtans wel opvallend dat in de bokkenvisserij **ruim de helft** van de scheepsjongens (tegenover 41% over het geheel van de vloot) vreest dat hun besommingspercent zou verminderd worden in geval van index-aanpassing van de Fondsbezoldiging.

Spijts die vrees (die logischerwijze aanmaant tot een zeer behoedzame houding) zijn zij niet voor de helft doch **slechts voor 20%** voorstander van een ongewijzigde toestand wat betreft hun Fondsbezoldiging.

Dat zou erop kunnen wijzen dat er in de bokkenvisserij iets gaande is, misschien ergens een vaag gevoel van onzekerheid omtrent de toekomst van de bokkenvisserij, zodat mogelijk een neiging ontstaat om stilaan enige zekerheid in te bouwen, in de zin van een gewaarborgd minimum-inkomen dat gekoppeld is aan de evolutie van de index.

## 6. Houding tegenover het Fonds

Slechts 4% van de ondervraagden beschouwt de financiële werking van het Fonds als „minder gunstig” of „ongunstig”.

Anderzijds zien amper 7% „zeker en vast” in de werking van het Fonds een bijdrage voor de oplossing van het bemanningsprobleem.

Dit kan misschien tegenstrijdig klinken, maar dat is het niet: in het eerste geval gaat het om een gewaarborgd **minimum** ... en in het tweede om een gewaarborgd **maximum** (of, in ieder geval, een gewaarborgde bezoldiging die maximaal is, d.w.z. zo hoog als redelijkerwijs zou kunnen en moeten gesteld worden).

De jongens zijn blijkbaar pienter genoeg om dat onderscheid goed door te hebben. Voor hen persoonlijk is de Fondsbezoldiging - hoe dan ook - mooi meegenomen, maar wat het

bemanningsbeleid betreft, denken zij allicht „Ach, moeder, vergeet het maar”.

Dat komt ook zeer goed tot uiting in het beantwoorden, of, beter gezegd, het niet-beantwoorden van de laatste vraag: „Kunnen, volgens U, nog verbeteringen aan de werking van het Fonds aangebracht worden?”.

De meesten zien het duidelijk niet meer zitten: slechts 14% van de ondervraagden bleken suggesties te hebben. De anderen (86%) hebben hierover hun hersenen niet gepijnigd, en dat zal wel niet alleen een gevolg zijn van hun „jeugdige leeftijd”, zoals de auteurs menen te moeten veronderstellen.

(volgende aflevering: „Samenvatting en besluiten.”)

(wordt vervolgd)

## HOOGWATERBOEKJE 1985

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 voor de prijs van 40 fr. (BTW inbegrepen).

Het is eveneens verkrijgbaar door storting van 40 fr. + 24 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 van het Nieuwsblad van de Kust, Hendrik Baelskaai 30, 8400 Oostende.

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

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

1. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1985.  
Prijs 1.200 fr. + 72 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 140 fr. (België)  
Verzendingskosten 175 fr. (Nederland)
2. De Belgisch Nederlandse Zeemansalmanak 1982.  
Prijs 1.000 fr. + 60 fr. BTW voor niet vissersvaartuigen.  
Verzendingskosten 140 fr.  
Ook de andere jaargangen zijn nog verkrijgbaar.
3. Hoogwaterboekje 1985 - 40 fr.
4. Vismappen, in vier talen, zeer leerzaam voor scholen.  
Verschillende soorten zeevis.  
Schaal- en weekdieren.  
Sportvissen.  
Zoetwatervissen.  
Prijs 500 fr. + 102 fr. verzendingskosten.  
Visgronden.  
Prijs 350 fr. + 102 fr. verzendingskosten.
5. „Een hart aan Zee” door Ere-burgemeester Pierre Vandamme.  
Prijs 795 fr. (BTW inbegrepen) + 35 fr. verzendingskosten.
6. Van Mannen en de Zee door Marcel Poppe.  
Prijs 150 fr. + 9 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
7. De Nieuwe Zeekaart door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
8. Praktische Zeevaartkunde door E. Brouckxon.  
Prijs 165 fr. + 10 fr. BTW + 15 fr. verzendingskosten.
9. Wat IJslandvaarders vertelden door Willem Lanzweert.  
Prijs 200 fr. + 12 fr. BTW + 20 fr. verzendingskosten.
10. Met de Mercator naar de Stille Zuidzee, door A. De Bock.  
Prijs 330 fr. + 20 fr. BTW + 27 fr. verzendingskosten (België).  
Prijs 330 fr. + 43 fr. verzendingskosten (Nederland).



Een Nederlands vissersvaartuig, bezig met de visserij.



Erg nauwgezet wordt vanuit een helikopter de koers van een Nederlands vissersvaartuig gevolgd.

## TOUCHE PAS A MA SOLE! (handen af van onze tongen!)

Vrijdag laatst bracht de nieuwdienst van de RTL, in een blitsreportage, onder de titel „Touche pas à ma sole” het probleem dat de Belgische kustvissers nu al jaren kennen met de tongenroof door hoofdzakelijk grote Nederlandse vaartuigen voor onze kust.

De nieuwsgangers van RTL kunnen wij niet anders dan gelukwensen.

Ze voelen als het ware aan wat interessant nieuws is en waar het te rapen is. Ze weten ook door het goed gebruik van klank en beeld de kijker te boeien.

Met mooie beelden van vissersvaartuigen op zee, de afslag in volle activiteit en een zee-machthelikopter die op patrouille vertrekt, doorkruist met een interview van een kustvisser en van een ambtenaar van het Ministerie van Landbouw, wisten die journalisten in enkele minuten de kijker in te lichten over het probleem dat onze kustvissers nu al jaren kennen.

De krantenberichten dat nu helikopters zullen worden ingezet om de overtredingen van de Nederlandse vissers (met vaartuigen van meer dan 70 BT of 300 Pk) vast te stellen, was de aanleiding tot die reportage.

Er zou immers een overeenkomst gesloten zijn tussen België en Nederland in ruil voor het 1.000 ton kabeljauwkwotum van vorig jaar, om overtreders te vervolgen op basis van een amb-

telijk rapport, opgesteld vanuit een helikopter.

Wat echter de ambtenaar van het Ministerie van Landbouw op het einde van de reportage vertelde heeft ons onze oren doen spitsen. Toen de reporter hem de zeer directe vraag stelde welk gevolg de Nederlanders zullen geven aan dat famous ambtelijk rapport, opgesteld vanuit de helikopter gaf hij een „politiekers” antwoord: „We hopen, we rekenen erop dat een passend gevolg zal worden gegeven aan dat rapport!!!”

Zou hij misschien zo'n slechte ondervinding hebben over de betrouwbaarheid van zijn collega's uit het noorden dat hij zo'n dubbelzinnig antwoord gaf, waarmede men alle kanten uitkan. De toekomst zal het uitwijzen.

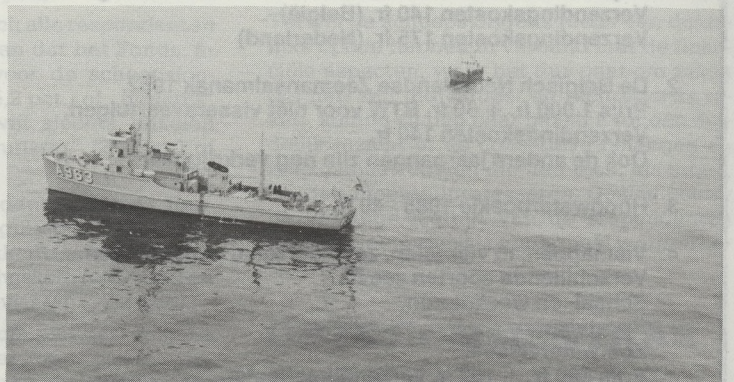
Het was daarbij niet alleen het probleem van de illegale kotters, namelijk deze van meer dan 70 Brt en/of meer dan 300 pk, dat het onderwerp van een bilaterale bespreking tussen België en Nederland zou worden, maar eveneens de immer groter wordende armada van „Eurokotters” zogenaamde kotter van min dan 70 Brt, waarvoor men beroep deed op allerlei kunst- en vliegwerk en medeplichtigheid van officiële meetdiensten om kotters van 24 meter op 6,50 m. breed in kleine kustvissersvaartuigen om te toveren! Dit zijn in feite kleine middenslagschepen waarmede men vroeger naar het Kanaal en de Noord ging en die toen nog maar over een

motor beschikten van rond de 150 tot 250 Pk. Men ging hier iets aan doen belofde men, omdat het tenslotte ook voor diegenen die mede vals speelden, te duidelijk werd dat de 12-mijlszone letterlijk ledig zou gehaald worden door een armada van Europakotters, hetgeen gelijk zou staan met het opdoeken van de kinderkamer voor jonge en allerjongste vis, en tevens met het naar huis sturen en opleggen van de werkelijke kleine kustvisserij.

Van al de beloften die toen gedaan werden door onze noorderburen is in feite niets in huis gekomen. Onze onderhandelaars hebben toen nog te veel in St.-Niklaas geloofd. Aan de tien vliegende vogels in de lucht hebben ze het compleet nakijken en ledige handen over gehouden. We kunnen ons alleen maar troosten dat we ons toen zelf niet te kort gedaan hebben met deze duizend ton kabeljauw omdat we dan nog zelf genoeg over hadden om het jaar rond te komen. We zouden echter wellicht beter gedaan hebben met deze duizend ton kabeljauw te gaan omwisselen voor een ander vissoort waarvoor te vrezen valt dat we niet zullen rond komen. Deze ruil moet dan niet speciaal met Nederland gebeuren. In elk geval stoot zelfs een ezel zich geen tweemaal aan dezelfde steen. Indien we nog eens tot een dergelijke operatie komen dan moet het een ruil worden, of iets waaraan we klinkende munt hebben.



Een Nederlandse treiler die koers loopt.



Het visserijwachtschip M.963 „Spa” patrouilleert in de buurt van een treiler. Kort daarop wordt met een motorbootje naar bewust vissersvaartuig gevaren voor een controle.

# Verzekeringsmaatschappij HULP IN NOOD hield statutaire algemene vergadering

- \* **MEER DAN ZES MILJOEN TERUGGAVE AAN DE LEDEN**
- \* **VERZEKERD KAPITAAL OP WEG NAAR DE TWEE MILJARD**
- \* **VERZEKERDE LEDEN HEBBEN GEEN ENKELE VERPLICHTING MEER**

Vorige week vrijdag werd in het hotel-restaurant „Maritime” te Zeebrugge de algemene statutaire vergadering van de verzekeringmaatschappij Hulp in Nood gehouden. In de voorgaande jaren gebeurde dat telkens te Oostende, weliswaar centraal gelegen omdat de maatschappij verzekeren heeft in de drie vissershavens, maar het nieuwe beleid van Hulp in Nood, onder het voorzitterschap van Arthur Coene, had er aan gehouden dit keer Zeebrugge te verkiezen als oord van gebeuren omdat tenslotte het verzekerd kapitaal van de vloot uit de Oosthoek momenteel toonaangevend is in het totaal beeld van de maatschappij.

Daarom werd verkozen naar Zeebrugge te trekken maar dat deed helemaal geen afbreuk aan de massale belangstelling die werd opgetekend want zowel leden uit Oostende als Nieuwpoort kwamen zich melden voor deze bijeenkomst. Bijzonder verheugend was evenwel dat vooral de belangstelling van de reders uit de Oostkust veel groter was dan in de voorgaande jaren.

In totaal waren ongeveer 130 mensen present en daarmee zat de nochtans zeer ruime zaal van het restaurant „Maritime” tot in de nok gevuld.

x x x

Het was de heer Coene, voorzitter van de Maatschappij die de zitting voor open verklaarde en meteen een beeld gaf van de maatschappelijke werking van de maatschappij in 1984. Uit die uiteenzetting lichten wij onderstaand de meest markante gegevens.

De heer Coene liet zich als volgt uit:

Dames, Mijne Heren,

Bij de opening van dit jaarverslag kunnen wij onmogelijk voorbijgaan aan het brengen van nog een huldeblijk aan één der grote stichters en gedurende vierenveertig jaar, de grootste bezieler van Hulp in Nood in het bijzonder en de coöperatieve gedachte in de visserij in het algemeen, namelijk aan onze betreunde directeur, Prosper Vandenberghe. Hoewel dit in zijn lange loopbaan soms aanleiding gaf tot controversen, was de aanleiding hiertoe toch altijd zijn onverzettelijkheid bij de behartiging van de belangen van Hulp in Nood. Hij was hiermede zodanig vergroeid dat velen on'er ons zich bij zijn overlijden zorgen maakten over de toekomst van de maatschappij. Gelukkiglijk heeft hij in zijn lange loopbaan als grote bezieler, deze bezieling mede gegeven aan de Beheerders, de Raad van Commissarissen, de leden-verzekerden en zijn personeel, zodat deze het hebben kunnen wagen, onder leiding van de voorzitter van de Raad van Beheer, de vroegere werking ten bate van Hulp in Nood en de leden, onverminderd voort te zetten.

Voor onze overleden directeur, terzelfdertijd voor het indachtig zijn van het op zee gebleven bemanningslid van het vergane vaartuig Z.589, de motorist Verbeke Walter, buigen wij ons een ogenblik rechtstaande in stilte.

\* \* \*

Dames, Mijne Heren,

Hulp in Nood heeft, na het overlijden van haar directeur wel één der grootste stormen uit haar toch reeds vierenveertig jaren bestaan, glansrijk doorstaan, dankzij het feit dat de beheerders, commissarissen en leden, zonder onderscheid, de rangen aaneengesloten hebben, waardoor belet werd dat onze maatschappij in banen werd geleid om in de eerste plaats bepaalde persoonlijke belangen te dienen.

Hieraan toegeven stond inderdaad gelijk aan een begin van uitverkoop.

Daarom hebben de huidige Beheerraad, de Raad van Commissarissen en onze trouwe leden-verzekerden een nieuw hoofdstuk ingeleid dat zeker een plaats zal verdienen in het gulden boek van Hulp in Nood, en waarop wij allen, zonder onderscheid fier zullen kunnen zijn. De beheerraad en haar voorzitter danken dan ook in het bijzonder de trouwe leden, waarvan velen hier aanwezig zijn, andere weerhouden door hun beroep. Het zijn zij die Hulp in Nood groot hebben gemaakt en verder groot zullen houden. Samen kan ons niets gebeuren, ook al werden wij reeds in deze nieuwe start geconfronteerd met zware totale verliezen.

Eendrachtig zullen wij nu bewijzen dat onze maatschappij ook deze zware klippen kan nemen, alhoewel wij tot onze ontsteltenis moeten vernemen dat sommigen erop rekenen dat Hulp in Nood het moeilijk zou beginnen krijgen. Wat dit betreft kunnen wij onze verzekerden gerust stellen. Hulp in Nood blijft, tot spijt van wie het benijdt, de beste en trouwste verzekeringmaatschappij voor vissersvaartuigen die onversaagd leiding zal blijven geven en naar wie de andere verzekeringmaatschappijen zich moeten schikken. Wij voegen hier onmiddellijk aan toe: „gelukkig maar”! Inderdaad, moest Hulp in Nood vandaag van de markt verdwijnen, dan zijn de vissers reeds morgen het slachtoffer van de grote verzekeringmaatschappijen voor wie slechts de winst telt van hun grote, onbekende machtige geldschieters en aandeelhouders. Diegenen die U nu komen vleien zijn slechts tussenpersonen en makelaars voor grote maatschappijen die absoluut geen bindingen hebben met de visserij en voor wie slechts het winstbejag telt.

De hoge verzekeringspremies die in Nederland aangerekend worden, samen met het opleggen van een franchise tot 180.000 fr., dat wil zeggen dat schadegevallen beneden de 180.000 fr. niet uitbetaald worden, is mogelijk omdat men in Nederland geen coöperatieve of samenwerkende verzekeringmaatschappijen kent, gevormd door de visser en reder zelf. Een goed gevestigde „Hulp in Nood” is dus een noodzaak voor de reders en de visserij. Wij hebben het noodzakelijk geoordeeld onze leden hier nogmaals op te wijzen.

\* \* \*

In 1984 kenden wij weer een totaal verlies, namelijk dit van Z.424.

Na een gunstige periode waarbij wij in 1978, 1979 en 1980 geen enkel totaal verlies leden en in 1981, 1982 en 1983 telkens één verlies met een betrekkelijk kleine verzekerde waarde, liep dit in 1984 op tot een hoger bedrag met thans voor 1985 reeds een geweldige uitloper.

Anderzijds werden eveneens zware Eigen Schaden en Schaden aan Derden opgetekend, die zeker hadden kunnen vermeden worden door een betere uitkijk. Wij vragen dan ook aan onze reders dat zij de schippers op het hart zouden drukken voor een goede en fitte uitkijk of roerganger te zorgen. In de eerste plaats heeft de reder en de bemanning hier zelf baat bij, terwijl anderzijds voor de verzekeringmaatschappij zware schadegevallen vermeden kunnen worden. Dit alles belet echter niet dat, dank zij een voorzichtig en goed financieel beheer, de beheerraad toch aan de Algemene Vergadering zal kunnen voorstellen, 10% restorno op de premies voor gewoon verzekeringsrisico terug te geven, hetzij een bedrag van ruim 4,5 miljoen fr.

Hierbij komt nog dat Uw beheerraad eveneens aan de Algemene Vergadering zal voorstellen, dit jaar ook een teruggave van 40% van het geblokkeerd tegoed van het voorbehoudingsfonds uit te keren aan die reders die over een voorbehoudingsfonds uit vroegere jaren beschikken. Deze restorno's en teruggave die in de uitbatingsrekening voorzien zijn voor een totaal bedrag van 6.341.949 fr. zijn een klinkend antwoord aan diegenen die

gemeend hebben Hulp in Nood te moeten belagen en veroordelen. Het is het zoveelste bewijs van de financiële sterkte van Hulp in Nood en verrechtvaardigt ten eerste het vertrouwen dat onze talrijke reders in onze maatschappij gesteld hebben.

## VERZEKERD KAPITAAL

Niettegenstaande een hetze- en concurrentiecampagne die in de tweede helft van 1984 opgezet werd tegen Hulp in Nood en op een bepaald ogenblik verscheidene reders hun opzeg betekenden voor een totale waarde van bijna een half miljard verzekerd kapitaal, hetzij praktisch één derde van de vloot van Hulp in Nood in verzekerd kapitaal uitgedrukt, werd deze campagne meesterlijk opgevangen dank zij de totale inzet van de beheerraad.

Wij zijn nu omzeggens reeds zeker dat de gestarte „anti-Hulp in Nood campagne” in feite een averechts effect heeft opgebracht. Inderdaad kunnen wij nu reeds voorspellen dat tegen einde 1985 Hulp in Nood een vlootkapitaal zal verzekeren van rond de 2 miljard. Een uitzonderlijke prestatie en een duidelijk bewijs dat, op een paar uitzonderingen na, alle reders hun vertrouwen blijven stellen in Hulp in Nood. Meer nog, heel wat nieuwe vaartuigen kwamen de maatschappij vervoegen, terwijl zelfs sommigen, bij andere verzekeringsmaatschappijen opzegden om onze rangen opnieuw te komen vervoegen. Dit is het beste antwoord aan diegenen die zich tegen Hulp in Nood keerden en/of onaannemelijke voorwaarden stelden om te blijven. Wij herhalen hierbij nogmaals, dat het een ramp zou betekenen voor de reders, moest men er in slagen Hulp in Nood te ondermijnen. In een paar jaar zouden de premies bij de grote verzekeringsmaatschappijen pijsnel in de hoogte gaan omdat een lastige concurrent, die geen winsten zoekt om de aandeelhouders ter wille te zijn, maar de overschotten terug uitkeert, van de baan zou zijn. We blijven er dan ook op aandringen dat men zoveel mogelijk de rangen dient te sluiten.

## OOSTENDE

Zoals wij kunnen vaststellen is de Oostendse haven de periode van inzinking die zich manifesteerde van 1980 tot en met 1982, te boven en kent deze haven in de twee voorbije jaren een opmerkelijke verhoging aan verzekerd kapitaal. In 1980 met nog slechts 184 miljoen werd het in 1984 reeds 373 miljoen. In 1983 kwam er te Oostende 70 miljoen aan verzekerd kapitaal bij en in 1984 nogmaals 55 miljoen. Met de verzekering in 1985 van alleen maar de O.333 komt er nogmaals 80 miljoen bij. Het is duidelijk dat het de aanwinst van nieuwe schepen is die het doet. Door de nieuwe aanwinst in 1984 van 55 miljoen ten overstaan van 1983, verhoogde het procentueel aandeel van Oostende in het totaal verzekerd kapitaal van 21,10 tot 23,30%.

## ZEEBRUGGE

Ook Zeebrugge ging verder in de opgang aan verzekerd kapitaal. Ten overstaan van 1983 kwam er aldus 62 miljoen bij. Vijf jaar terug was dit nog maar 422 miljoen tegenover in 1984 bijna 1,1 miljard kapitaal. Zeebrugge is echter toonaangevend wat de nieuwbouw betreft in de laatste jaren. Daar wordt vooral nog de traditie van het zeevissen van vader op de zoons voortgezet, hetgeen heel wat minder het geval is te Oostende.

## NIJEUWPOORT

Het verzekerd kapitaal is in 1984 gevoelig teruggelopen te Nieuwpoort. Dit vindt zijn oorzaak in het uitvallen van de N.15 die voor 30 miljoen verzekerd was bij Hulp in Nood. Voor een kleine haven, met doorgaans kustvisserij, uitzondering gemaakt voor enkele vaartuigen zoals onder meer de N.708 en N.709, is het wegvallen van een vaartuig met een verzekerd kapitaal van 30 miljoen dan ook een zwaar verlies. Het is dan ook niet verwonderlijk dat de totale verzekerde waarde van de vaartuigen met Nieuwpoort als thuishaven terugliep met 28 miljoen fr. Voor de toekomst komt er echter eveneens voor deze haven een substantiële verhoging aan verzekerd kapitaal, gezien dit reeds toegezegd werd, dank zij bemoeiingen van Uw beheerraad.

## SCHEEPSKREDIETEN

In 1984 werden er beduidend minder scheepskredieten uitgereikt dan de vorige jaren. In totaal werd er 2,8 miljoen fr. uitgereikt en dit dan nog beperkt tot één enkele haven, namelijk Oostende. Voor 1985 kunnen wij nu reeds zeggen dat er beduidend meer scheepskredieten zullen uitgereikt worden. Hiervoor komen nieuw te bouwen vaartuigen voor de drie havens in aanmerking.

Per thuishaven werden er tot en met 1984 aldus reeds de volgende bedragen uitgereikt, dit over de drie laatste jaren beschouwd:

	1982	1983	1984
Oostende	31.225.000	31.225.000	34.025.000
Zeebrugge	44.400.000	52.900.000	52.900.000
Nieuwpoort	12.135.000	12.135.000	12.135.000
	<b>87.760.000</b>	<b>96.260.000</b>	<b>99.060.000</b>

Hulp in Nood verleende dus bijna 100 miljoen fr. aan scheepskredieten sinds 1963. Toen lagen de bouwkosten voor een vaartuig van de klasse O.369, O.141, Z.597, enz., tussen de 4 en 5 miljoen fr. zodat deze kredietverlenging van nagenoeg 100 miljoen in dit perspectief gezien vanaf 1963 een beduidend groter impact heeft gehad, dan men thans aan een bedrag van 100 miljoen zou geneigd zijn toe te schrijven. Toen werd er voor de bouw van een nieuw vaartuig nog 10% toegekend en voor de inbouw van een nieuwe motor zelfs 20%. Thans is dit niet meer mogelijk, want voor bouwkosten van 70 tot zelfs bijna 100 miljoen zoals er thans één vaartuig op kiel gezet werd, zou respectievelijk 10 en 20% niet haalbaar zijn, nl. per vaartuig 7 tot zelfs 10 miljoen!

## BESLUIT

Niettegenstaande alles mogen wij toch zeggen dat 1984 een goed jaar was. In de eerste plaats aan de hand van de teruggaven, die wij onze verzekerden kunnen verlenen.

Sinds enkele jaren zijn wij aan een modernisering van onze vloot toe, in het bijzonder van de middenklasse- en grote middenklasse schepen. Dit stelt wel nieuwe eisen aan de verzekering door de zeer hoge verzekerde kapitalen van de nieuwe en modern uitgeruste schepen, gaande van 60 miljoen tot practisch 80 miljoen wat de O.333 betreft, terwijl er thans een vaartuig op stapel staat voor de rederij Casier waarvan de nieuwbouwwaarde, samen met het vistuig en de apparatuur, de honderd miljoen zal halen.

Laten wij het maar duidelijk maken dat deze uitschieters wel problemen stellen aan de verzekering en herverzekering omdat het risico niet meer evenwijdig of bijna niet meer evenwichtig verspreid is. Het zal de besprekingen van Uw beheerraad te Londen op de herverzekeringmarkt zeker niet gemakkelijk maken. Inderdaad worden de herverzekeraars thans met de mogelijkheid geconfronteerd dat een vaartuig van 70 tot 100 miljoen, een totaal verlies wordt en dit zou met één enkele klap, de voordelige schadestatistiek van Hulp in Nood, in een zeer nadelige positie brengen. Ook de herverzekering ziet zich verplicht zich hier tegen te wapenen en voor dergelijke mogelijkheden een soort voorzienigheidsreserve aan te leggen, natuurlijk gevormd via de herverzekeringpremie. Daarom ook, om hier in de praktijk niet te plots en verrassend voor dit probleem gesteld te worden, heeft Uw beheerraad reeds opdracht gegeven, en werd er reeds gestart met voorbesprekingen met verscheidene herverzekeringmakelaars die tegenover elkaar zullen geplaatst worden. Dat het probleem acuut is, bewijst het totaal verlies van de Z.289.

Hierbij komt dan nog het totaal verlies van de Z.589. Het is zeker nodig dat onze leden-verzekerden op de hoogte worden gebracht dat het, gunstig en voordelig in stand houden van een coöperatieve verzekering, die aan voordelige premies verzekert en de eventuele overschotten terug onder haar leden verdeelt, vele problemen stelt die een oplossing dienen te krijgen. Gelukkig beschikt de maatschappij over een beheerraad met competente mensen die gezamenlijk en eensgezind, na rijp overleg en beraad, Hulp in Nood veilig loodsen. Het zijn mensen met een rijke praktische ervaring, die, samen met de ervaring door het bureel opgedaan, een waarborg zijn voor de toekomst van de maatschappij. Wij menen dat dit dient gezegd aan onze leden omdat dezen het vertrouwen dat ze altijd in Hulp in Nood gesteld hebben met gerust gemoed verder kunnen handhaven.

Om slechts enkele zaken in het daglicht te stellen wijzen wij er op dat Hulp in Nood aan de voordeligste premies verzekert, dat Hulp in Nood hierbij omzeggens elk jaar minstens 10% terug uitkeert aan de verzekerden, dat de franchise bij Hulp in Nood slechts 100 fr. de brutotoes is terwijl die bij de andere verzekeringsmaatschappijen 50.000 fr. is en men dus voor schaden beneden dit bedrag niet vergoed wordt, dat er bij Hulp in Nood geen „franchise” afgetrokken wordt op het uit te keren bedrag aan opsplegingen hetgeen wel het geval is bij andere maatschappijen, dat men in geval van totaal verlies bij de andere maatschappijen 1% van het verzekerd kapitaal aftrekt per jaar ouderdom.

Zoals U thans reeds op de hoogte zijt, heeft Uw beheerraad eveneens beslist de „service” voor haar leden uit te breiden. Daarom werd een bureel te Zeebrugge geopend in de Wandelaarstraat, hetzij op enkele passen van de vismijn.

Daar kunnen onze verzekerden altijd terecht met hun problemen, aflevering van stukken of voor inlichtingen.

Dit bureel wordt opengehouden zonder dat dit bijkomende kosten betekent aan personeel. Men kan er de dinsdag- en donderdagmorgen van 9 u. tot 12u.30 terecht bij de voorzitter van de beheerraad de heer Coene A. en de woensdagvoormiddag bij de rekenplichtige. Ook werden de mandaten van beheerder evenredig over de drie thuishavens verdeeld volgens de be- ➤

langrijkheid van het aantal verzekerde vaartuigen, dit op basis van één beheerder per 10 aangesloten vaartuigen. Op grond van het huidige aantal verzekerde vaartuigen, bekomt Zeebrugge aldus 5 mandaten, Oostende 4 en Nieuwpoort 2.

Er is thans nog één mandaat als beheerder te begeven en daarom wordt de Algemene Vergadering verzocht dit mandaat aan een reder met Zeebrugge als thuishaven toe te kennen, alhoewel zij hierin vrij blijven volgens de statuten.

Verder dienen wij er eveneens op te wijzen dat de beheerders zich belangeloos ter beschikking stellen van de maatschappij en alleen een kleine vergoeding trekken die nog niet eens de kosten dekt. Wij mochten hier inderdaad evenmin het principe van de coöperatieve gedachte verzaken.

Als slot van ons jaarverslag danken wij alle verzekerden voor het vertrouwen dat zij in Hulp in Nood stellen. Wij danken de leden van de Beheerraad en van de Raad van Commissarissen voor hun belangloze medewerking. Wij danken eveneens onze agenten voor hun inzet. Hierbij gaat een bijzondere dank aan de Heer Jozef Verbanck.

Traditioneel zien wij ons verplicht onze erkentelijkheid en onze dank te betuigen aan de maritieme overheid van het Ministerie van Verkeerswezen en Landbouw voor het vele dat zij afgelopen jaar terug presteerden voor onze visserij in het algemeen en de visser in het bijzonder. Zelfde dank gaat naar de Zeevaartinspectie, de Loods- en Reddingsdiensten, Oostenderadio, de Heren Waterschouten en hun personeel, het Rijksstation voor de Zeevisserij, de leiders van de Bedrijfsraad en zeker naar de leiders van de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid evenals aan de Diensten van het Hypotheekkantoor te Antwerpen die ons eveneens met raad en daad helpen.

Ook een woordje van dank aan onze experts, aan onze zeer begaafde juridische adviseur Meester Heymans en aan onze herverzekeraars te Londen. Wij verontschuldigen ons indien wij hier ergens iemand vergeten zijn, want onze dank gaat eveneens naar de stille bescheiden werkers, terwijl wij hier evenmin ons personeel mogen vergeten.

Ten slotte een laatste oproep tot onze verzekerden om Hulp in Nood overal te verdedigen, want indien deze coöperatieve verzekering mocht verdwijnen dan gaan de premies zeker de weg op van de brandstof, daar moogt U van overtuigd zijn!

Wij kunnen onze leden evenwel de verzekering geven dat onze beheerraad alles in het werk zal stellen om het beleid van onze maatschappij kortdaar maar met overleg voort te zetten. Wij willen hier dus geen voorbarige berichten prijs geven maar ik durf wel te zeggen dat wij op de goede weg zijn en dat opent dan perspectieven voor een hoopgevende toekomst.

Totdaar voorzitter Coene.

## UITBUNDIGE FEESTVIERING ONDER DE LEDEN

Na het statutaire gedeelte van de vergadering werd een schitterend koud buffet opgediend waarin zowel vis- als vleesgerechten werden opgediend. Iedereen liet het zich ongeremd smaken en tussendoor kwam voorzitter Coene andermaal aan het woord in een toespraak die bruisde van vitaliteit, tekenend voor de sfeer en de inzet die momenteel bij Hulp in Nood te voelen is. De heer Coene liet zich hierbij als volgt uit:

Mevrouwen, Mijne Heren, beste vrienden,

Mag ik U in de eerste plaats allemaal hartelijk welkom heten namens de beheerraad van onze maatschappij. Laat mij evenwel toe daaraan een bijkomende vaststelling te knopen, met name de zeer ruime belangstelling van onze vrienden van de Oostkust. Ik geloof dat wij ons hierom bijzonder moeten verheugen want laten wij eerlijk zijn, het aandeel van de Zeebrugse vloot in ons totaal verzekerde kapitaal is vitaal voor Hulp in Nood en dat mag dan geenszins als een negativisme aangezien worden ten aanzien van Oostende of Nieuwpoort. Alleen al de ongeremde uitbreiding van de Zeebrugse vloot is een levendig bewijs voor de ambitie waarmee de mensen uit de Oosthoek bezielde zijn. Wij kunnen hen daarvoor alleen maar waarderen en dank toezeggen. Daarom hebben wij ook gemeend, afwijkend van de voorgaande jaren, onze algemene vergadering in Zeebrugge te moeten houden. Dat is het minste wat wij konden doen om onze erkentelijkheid uit te drukken.

Dat als een korte inleiding maar wees gerust, lang zal ik U niet van de koffie afhouden.

Twee zaken wil ik echter vermelden. Ten eerste dat, als wij hier nog allemaal verenigd zitten, dit voor een zeer groot deel te danken is aan wijlen Pros Vandenberghes wiens nagedachtenis wij reeds eerder gehuldigd hebben. Hij was en blijft onze grote voorganger maar tijden zijn grenzeloos, dus moeten wij de taak zien voort te zetten. Hulp in Nood moet onvoorwaardelijk blijven bestaan en de coöperatieve gedachte die zich steeds als een rode draad door ons beleid slingerde mag onder geen enkel voorwendsel verdwijnen. Laat ik er evenwel de bijzondere nadruk op leggen dat dit alleen mogelijk is als wij allemaal eensgezind en met dezelfde intenties bezielde proberen die overtuiging te handhaven. Een-

dracht maakt macht is de leuze die hier meer dan ooit toepasselijk is op de werking van onze maatschappij. Dat werd ondermeer duidelijk toen wij eind vorig jaar geconfronteerd werden met een massale opzeg van verzekeringspolissen. Het was door een onverzettelijke werkkraan van Uw beheerraad en het begrip dat die mensen, die meenden Hulp in Nood de rug te moeten toekeren, konden opbrengen voor de argumenten van onze maatschappij dat wij er in geslaagd zijn hen verder bij Hulp in Nood te houden. Het heeft heel wat inspanningen gekost maar de vaststelling dat we tenslotte hierin geslaagd zijn is misschien wel onze allergrootste voldoening want dat bewijst dat de coöperatieve gedachte inderdaad nog levendig aanwezig is. Mag ik die mensen die terug keerden naar Hulp in Nood hiervoor nog eens publiekelijk bedanken.

De tweede vaststelling is, en dat is dan meer een taak die wij ons zelf hebben opgelegd, een streven naar een zo goed en gelijktijdig zo goedkoop mogelijke verzekering. Twee zaken die kennelijk bij andere maatschappijen niet samengaan, maar wij aanzien het als een primordiale plicht bij te dragen tot het drukken van de exploitatiekosten van de vissersvaartuigen. Wij weten allemaal dat ondermeer de brandstof bijzonder zwaar weegt op de uitbating en dat onze reders daar soms moeite mee hebben.

Het zijn inderdaad zeer zware rekeningen die moeten betaald worden. Door dus enerzijds het uitkeren van de restorno's aan onze leden en anderzijds een deel van het voorbehoudingsfonds aan de rechthebbenden hopen wij, zij het zeer miniem, te hebben bijgedragen om wat geld in het laatje te brengen.

Wij willen er hier trouwens de bijzondere nadruk op leggen dat hierdoor aan de solvabiliteit van de maatschappij niet getornd wordt. Namens de beheerraad kan ik U hier de stellige zekerheid mee geven dat Hulp in Nood financieel sterk staat, dat wij gewapend zijn tegen onvoorziene zware rampen en dat wij een zeer soliede herverzekering hebben. Kortom, Hulp in Nood vaart een veilige koers.

Ik heb eind vorig jaar de taak op mij genomen om mij in te zetten ten bate van Hulp in Nood. Geloof me, op dat moment had ik wel mijn twijfels omdat ik in feite in een totaal nieuwe bedrijfstak terecht kwam. Ik werd evenwel onmiddellijk geconfronteerd met de bezieling en de ambitie van Uw beheerders. Die twee factoren, gekoppeld aan de onverzettelijke wil om Hulp in Nood niet alleen overeind te houden maar zelfs verder uit te bouwen, waren tenslotte doorslaggevend in mijn beslissing om de taak op mij te nemen. Ik herhaal het, ik had mijn twijfels maar nu, na een half jaar werking, ben ik die mensen nu bijzonder dankbaar dat zij mij toen wisten te overtuigen.

Ik geef U dus hier de verzekering mee dat Uw beheerraad zich verder zal inzetten voor het lijfsbehoud van de maatschappij.

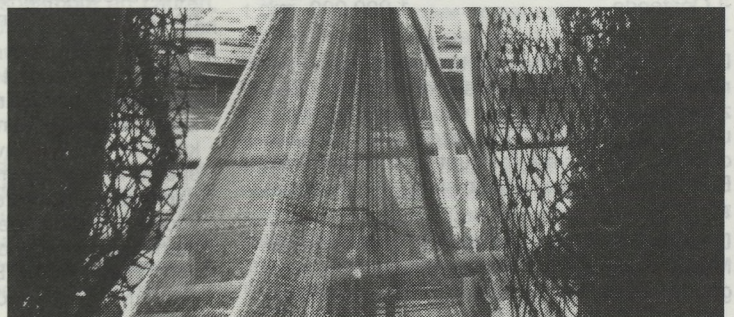
Geloof me, de concurrentie is meedogenloos en vaak niet altijd eerlijk maar als vanavond iedereen weg gaat – liever laat dan vroeg – met de vaste overtuiging dat Hulp in Nood een levensnoodzaak was, is en zal blijven, dan varen wij een goede koers. Wij van onze kant zullen ons optimaal inzetten om te bewijzen dat dit geen broze voorspellingen zijn maar nu reeds een tastbare realiteit. Alleen, wij moeten de tijd krijgen om dat te bewijzen.

Meer heb ik vanavond niet te zeggen! Ik hoop alleen nog dat U in de loop van het jaar de overtuiging zult hebben opgedaan dat wij het inderdaad goed menen en dat wij ons allemaal optimaal inzetten voor de belangen van onze leden. In die optiek is het zeker belangrijk te vermelden dat onze maatschappij voortaan totaal onafhankelijk staat en geen enkele binding meer heeft met om het even welke andere onderneming. Dat betekent meteen een bijkomende macht voor onze maatschappij.

Tot slot nog eens mijn oprechte dank aan de beheerraad en het personeel voor hun ongeremde steun die zij mij in die aanlooperperiode hebben mee gegeven. Wees overtuigd dat wij zonder hen nooit de resultaten zouden hebben bereikt die wij U hier vandaag hebben kunnen voorleggen. Heren beheerders en personeel, mijn meest oprechte dank hiervoor.

En als U straks misschien wat te diep onder de kurk zijt gegaan, houd dan groen op groen en rood op rood om veilig thuis te geraken.

Zo besloot voorzitter Coene zijn toespraak maar daarmee was nog helemaal geen finaal punt gezet achter een bijzonder geslaagde avond. Tot laat in de nacht werd nog gepinteliërd.



# HET STORTEN VAN HAVENSLIB

Op 16 november van vorig jaar richtte volksvertegenwoordiger Gabriëls een parlementaire vraag tot de Minister van Openbare Werken in verband met het storten van havenslib.

Onderzoeken hebben ondermeer aangewezen dat het havenslib in de haven van Rotterdam veel te giftig is om in zee gedumpt te worden maar nu blijkt dat men in België dezelfde intenties heeft en daar wekt de zorg van voornoemd kamerlid.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

„Men heeft vastgesteld dat het havenslib in Rotterdam veel te giftig is om in zee te storten.

Blijkbaar heeft men in België dezelfde intentie om bij baggerwerken in de Westerschelde eveneens het havenslib te verwijderen in open zee.

Graag had ik vernomen:

1) Hoeveel slib komt jaarlijks vrij van baggerwerken in de Belgische havens? Welk onderzoek door welke organisatie wordt verricht om te onderzoeken welke vervuilende stoffen in welke mate aanwezig zijn? Door wie wordt dit onderzoek uitgevoerd en welke resultaten zijn er bekend?

2) Welke oplossing wordt tot op heden gehanteerd met het slib dat vrijkomt uit deze baggerwerken? Waar wordt het gestort, onder welke voorwaarden en met welke controle?

3) Welk onderzoek werd tot op heden opgezet om te controleren of het inderdaad zinvol is de Westerschelde te verdiepen?

4) Is het de Minister bekend dat er inderdaad zware verontreiniging is door zware metalen in de Schelde en in het havenslib?

## Het antwoord van de minister

Hierop verstrekte de Minister van Openbare Werken het volgende:

„Voorafgaandelijk wens ik het geacht Lid erop te wijzen dat het niet juist is dat het havenslib van Rotterdam „te giftig is om in zee te storten“. In het ganse havengebied van Rotterdam wordt door de Rijkswaterstaat en door de Gemeentewerken van Rotterdam jaarlijks een hoeveelheid van 23 miljoen m<sup>3</sup> baggerspecie opgehaald. Hiervan wordt ruim 18 miljoen m<sup>3</sup> in zee gestort. De overige hoeveelheid specie vergt wel bijzondere aandacht.

Als antwoord op zijn 4 gestelde vragen kan ik het geacht Lid het volgende mededelen:

1. De volgende banderende hoeveelheden slib komen normaal jaarlijks vrij uit onderhoudsbaggerwerken in de Belgische havens; het betreft hier enkel havenslib (specie gebaggerd in de toegangsgeulen buiten beschouwing gelaten):

- Antwerpen .....	800.000 m <sup>3</sup> ,
- Kanaal Gent-Terneuzen .....	350.000 m <sup>3</sup> ,
- Gent .....	1.717.000 m <sup>3</sup> ,
- Zeebrugge .....	2.600.000 m <sup>3</sup> ,
- Blankenberge .....	125.000 m <sup>3</sup> ,
- Oostende .....	1.900.000 m <sup>3</sup> ,
- Nieuwpoort .....	535.000 m <sup>3</sup> ,

De specie van de haven van Antwerpen wordt regelmatig door het stadslaboratorium onderzocht op de aanwezigheid van metalen. Het slib uit het kanaal Gent-Terneuzen werd uitvoerig onderzocht door het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie van het Ministerie van Volksgezondheid.

Door de Beheereenheid van het Mathematisch Model Noordzee en Sheldestuarius (afhankende van het Ministerie van Volksgezondheid)

werd een globale studie uitgevoerd over de ecologische effecten van de uitbouw van de haven van Zeebrugge; in het kader van deze studie werd een synthese gemaakt van de fysische, fysico-chemische, chemische, biologische en bacteriologische variabelen in de zone rond Zeebrugge.

Alle resultaten van dit onderzoek wijzen erop dat de vervuiling van het slib eerder beperkt is.

2. Het uit de haven van Antwerpen vrijkomende slib wordt deels opgespoten op terreinen, die later terug zullen dienen voor uitbreiding van de havenindustrie en deels in de Schelde gestort.

Het slib afkomstig uit het kanaal Gent-Terneuzen en de havendokken van Gent, wordt nu geborgen in het gecontroleerd stort „Callemansputte“ te Zelzate, waar een ondoorlaatbare put aanwezig is. De controle op de berging van het slib gebeurt door het Bestuur der Waterwegen, met medewerking van het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie en de O.V.A.M.

Het slib uit de kusthavens wordt gestort in zee op wel gedefinieerde stortplaatsen, die aangeduid zijn bij middel van boeien. Het storten van slib gebeurt onder controle van het Bestuur der Waterwegen, dat permanent personeel aanwezig heeft ter controle op de baggeruigen.

Indien uit de onderhoudsbaggerwerken van de kusthavens zand vrijkomt, wordt dit soms aangewend ter versterking van het onderwaterstrand.

3. Het doel van de verdieping van de maritieme toegangsweg naar de haven van Antwerpen is, enerzijds de haven toegankelijk maken voor massagoedschepen met een zodanig draagvermogen dat de concurrentiële positie van de haven in deze sector behouden blijft, en anderzijds het mogelijk maken dat container-, lash- en ro-ro-schepen zoveel mogelijk onafhankelijk van het getijd van de haven kunnen aanlopen. De verblijfsduur van deze laatste schepen in de haven dient zo kort mogelijk te zijn wegens de grote exploitatiekosten.

De huidige mogelijkheden zijn te beperkt om het hoofd te bieden aan de evolutie in het transport van massagoederen en om een snelle rotatie te verzekeren van de containerschepen.

Door de Technische Scheldec commissie werd een uitvoerige studie uitgevoerd naar de gevolgen van de geplande verdieping van de Westerschelde.

De studie toonde aan dat, mits een aantal maatregelen in acht genomen worden, de verdieping kan worden uitgevoerd zonder belangrijke wijzigingen van het regime van de Westerschelde, zonder gevoelige aantasting van haar grote ecologische waarde, zonder de veiligheid van het scheepvaartverkeer te verminderen en zonder de risico's voor de bevolking en milieu te vergroten. Bij deze studie werd uiteraard ook aandacht besteed aan de problemen van de onderhoudsbaggerwerken en het storten van baggerspecie.

4. Er zijn inderdaad zware metalen aanwezig in menig havenslib. Er kan evenwel niet gesproken worden van een zware verontreiniging. De kwaliteit van het havenslib, en van de baggerspecie in het algemeen, geniet de volle aandacht van het Ministerie van Openbare Werken, voor zover dat onder zijn bevoegdheid ressorteert. Verdere samenwerking met het Instituut voor Hygiëne en Epidemiologie en met de O.V.A.M. lijkt mij voor de toekomst gewenst.

## ONDERZOEKSRaad

## VOOR DE ZEEVAART

Tijdens de jongste zitting van de Onderzoekraad voor de Zeevaart werd bot gevangen. Van de vele zaken die diende behandeld te worden konden uiteindelijk slechts drie zaken doorgang vinden en dan nog gevallen van geringer belangrijkheid.

Een eerste geval betrof de aanvaring die zich voordeed tussen de Z.39 „Zuiderzee“ en het Duitse containerschip „Cuxhaven“.

Terzake werd schipper Johan Degroote onderhoord maar die weet over het ganse gebeuren in wezen niets te vertellen. Op het ogenblik der feiten bevond de schipper zich in het kombuis terwijl roerganger Gheselle zich in de scheepsbrug bevond.

Op een bepaald moment hoorde schipper Degroote aandachtseinen terwijl de motor op een verminderd toerental werd ingesteld.

Hij begaf zich onmiddellijk naar de scheepsbrug maar nog voor hij boven kwam deed de aanvaring zich voor. Hij kon nog, bij middel van een verrekijker de naam van het aanvarend schip noteren en nam nadien via de scheepsradio contact op met dat vaartuig dat nadien zelfs langzij kwam. Volgens de schipper gaf de bevelvoerder van de „Cuxhaven“ toe dat, door het stapelen van de containers, het zicht op de „Cuxhaven“ zeer belemmerd was.

## Overtredingen tegen verkeersscheidingsstelsel

Tenslotte behandelde de Raad nog twee gevallen van overtredingen tegen het verkeersscheidingsstelsel.

Een eerste zaak betrof de overtreding die werd begaan door schipper Tourlousse Daniël van de N.172. De schipper liep een koers in de inshore trafic zone. Hij dacht dat dit toegelaten was maar rijkscommissaris Carly maakte hem duidelijk dat dit nooit het geval is geweest.

Vroeger moesten alle vaartuigen buiten die zone blijven maar nadien werd, ten gunste van de vissersvaartuigen, een wijziging aangebracht in die zin dat vissersvaartuigen van minder dan 20 meter lengte wel in die zone mogen varen.

Het vaartuig van schipper Tourlousse is evenwel 21 meter lang, met andere woorden, hij moest buiten die zone blijven. In een volgende zitting zal gevorderd worden.

Tenslotte was er ook nog de scheve koers die werd gelopen door de Z.525 met schipper Dugardin als betrokkene. Gezien het hier om een minder zware overtreding gaat wordt tegen de schipper geen sanctie gevorderd.

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

## „LEZERSSERVICE”

Met die rubriek is het de bedoeling dat wij, via eventueel medewerking van deskundigen uit de beroepsmiddelen, onze lezers ten dienste kunnen zijn met raadgevingen of adviezen die hen nuttig kunnen zijn in het beroepsleven.

Hebt u vragen i.v.m. de zeevisserij, zowel technische als administratieve?

Hebt U positieve of negatieve reacties over bepaalde toestanden?

Hebt U een visie die afwijkt van de gangbare optiek?

Hebt U suggesties te doen of meent U te kunnen bijdragen tot het bereiken van een verbeterde toestand?

Aarzel niet en stuur die onmiddellijk door aan de redactie van:

„Het Visserijblad”,  
t.a.v. Martine Vandenberghe,  
H. Baelskaai 30, te 8400 Oostende.

Wij zullen die graag in ons blad opnemen!

U moet wel rekening houden met het feit dat:

- anonieme brieven niet worden beantwoord.
- de redactie behoudt zich het recht voor te lange brieven in te korten zonder dat aan de essentie van de inhoud geraakt wordt.
- naam en adres van de brievensteller moeten op de redactie gekend zijn.
- persoonlijke aanvallen worden zonder meer genegeerd.
- de uitgever kan onder geen enkel beding verantwoordelijk gesteld worden voor de inhoud van de brieven.
- alle brieven worden via „Het Visserijblad” beantwoord.

## „LEZERSSERVICE”

### LEZERS SCHRIJVEN ONS...

### VERZADIGING?

Vorige week had u het in een artikel over **veel varkens maken de spoeling dun**. U bedoelde dat de Nederlandse vloot te groot is voor de vishoeveelheid die ze mogen aanvoeren.

Wanneer ik echter de snelheid zie waarmee de Belgische vloot aangroeit, de nieuwe vissersvaartuigen worden in lopende band afgeleverd door onze werven, dan hou ik mijn redershart vast.

Zaterdag laatst was het feest voor de Z.122. Dit jaar, wij zijn pas mei, was het al feest voor de Z.76, Z.66, Z.91 en O.333. Gans het jaar '85 blijft het voort feestvieren want nog meer dan tien vaartuigen vullen de orderboekjes van onze scheepsbouwers.

Maar moet de vraag dan niet worden gesteld of er bij ons dan ook niet „teveel varkens” zullen zijn zodat ook voor de bestaande vaartuigen de „spoeling te dun” gaat worden. De zeven magere jaren zouden wel eens binnenkort ook voor onze visserij kunnen beginnen.

Waar is dat verstandig beleid dan?

Een reder (met angst voor zijn toekomst)

### SCHOOIERS!!!

Ik ben het helemaal eens met de lezer die het vorige week had over het optreden tegen diefstal in de vismijnen. Maar er zou niet alleen moeten opgetreden worden tegen het stelen, al dat **geschooi van de vissorteerders** (en ook veel andere satelieten rond en in de vismijn) om een ben vis zou door alle reders moeten afgewezen worden en ook door de vismijndirectie streng worden beteugeld.

De sorteerder worden voor hun werk goed betaald. Bovendien is de waarde van de vis dermate opgelopen dat dit al veel meer dan wat drinkgeld betekent. Het is dan ook niet langer verantwoord, kijk ook maar eens hoe de kosten voor de reder zijn gestegen, om op zo'n manier tonnen vis per jaar cadeau te doen.

Welke verantwoordelijke schepen durft het mes in die etterbuil steken?

een reder

## OMBOUW VAN JUMBO VEERBOTEN GESTART IN DUITSLAND

Een familiegebeuren werd zaterdag 18 mei 1985 herhaald toen Margaret Ayers, 30, en Lauren Siddle, 17, nieuwe scheepsrompen te water lieten voor Townsend Thoresen's Free Enterprise VI en Free Enterprise VII veerbotten - twee zusterschepen die dertien jaar geleden al van stapel liepen onder het „moederschap” van Joan Ayers en Ann Siddle.

Dit uniek gebeuren was weer aan de orde omdat de twee schepen - die de veerroute van de Britse veerdienstenmaatschappij verzorgen tussen Dover en Zeebrugge - omgebouwd worden tot Jumbo veerbotten.

Daardoor moeten zij kunnen tegemoetkomen aan de groeiende vraag naar ruimte voor voertuigen. Hiervoor wordt een extra doorrijdek toegevoegd over de hele lengte van het schip, hetgeen op zijn beurt een verbreding noodzakelijk maakt van de romp en de voorplecht van de 5000-ton schepen.

De gelegenheid was des te specialer omdat de twee rompen bij elkaar werden gebracht toen Margaret, een overheidsbeambte en Lauren, een leerling-schoonheidsspecialiste, elk een traditionele fles champagne braken tegen de reusachtige 3.180 ton wegende scheepsromp van 133 meter lengte om het daarmee te water te laten te Bremerhaven in West-Duitsland.

Zoals het hoort werden de „scheepsmoeders” bijgestaan door de „vaders”: de heer Jimmy Ayers, technisch directeur van European Ferries die de voorbije 25 jaar tekende voor alle nieuwe schepen van Townsend Thoresen, en de heer Ken Siddle, Voorzitter van de Beheer-

## SPORTVISSER PROBEERDE ZELF MIJN TE ONTMANTELEN

In de nacht van 27 mei omstreeks 23.45 u., op 28 mei omstreeks 8.45 u. en omstreeks 12 u. werd het commando marine operaties en training verwittigd dat springtuigen van diverse makelij werden opgehaald.

De eerste melding betrof een contactmijn met een inhoud van 200 kg. TNT van Engelse makelij daterend uit W.O. II en opgevoerd door een Blankenbergers sportvissersvaartuig. De 2 andere springtuigen werden opgezogen tijdens de werken in de toegangseul tot de haven van Zeebrugge, respectievelijk aan boord van de „Diepstoon” en de „Pacific”.

Aan boord van de „Diepstoon” betrof het een panterdoorborende obus 120 mm van Duitse makelij daterend uit W.O. I.

Aan boord van de „Pacific” betrof het een pantserdoorborende obus 280 mm eveneens van Duitse makelij en uit W.O. I.

Bij deze meldingen begaf de ontminningsdienst van de Zeemacht zich ter plaatse om de tuigen te neutraliseren. De aanvuurmechanismen werden verwijderd en de tuigen onschadelijk gemaakt.

De springtuigen werden meegenomen naar de Marinebasis van Oostende voor latere vernietiging.

De contactmijn opgevoerd door het sportvissersvaartuig werd door de opvarende zelf gedeeltelijk ontmanteld, wat vanzelfsprekend niet de juiste procedure is en tot zeer gevaarlijke toestanden kan leiden.

raad van het bedrijf en tegelijk Algemeen Directeur.

Na de ceremonie werden de twee rompen op sleeptouw genomen naar een droogdok. Met nogmaals een uniek staaltje van ingenieurskunde zal elk schip zowel horizontaal als verticaal in drie worden gezaagd zodat vier zware kranen de 1.400 ton-wegende bovenbouw met de passagiersaccommodatie ervan kunnen wegnemen om plaats te maken voor de toe te voegen romp, voorplecht en voertuigendek.

De tewaterlating is de eerste fase van een door Townsend Thoresen opgevat vloot-uitbreidingsplan ter waarde van 8 miljard fr., bedoeld om de positie van het bedrijf als nummer één in de veerdienstensector te handhaven.

Naast Free Enterprise VI en Free Enterprise VII, plant het bedrijf een gelijkaardige ombouw in het voorjaar 1986 van de Viking Venturer en Viking Valiant die de overtochten verzorgen van Le Havre en Cherbourg naar Portsmouth.

De passagierscapaciteit van deze schepen blijft gehandhaafd op het niveau van ongeveer 1.000 personen maar er zal extra ruimte zijn voor maximum 120 voertuigen. Het in- en uitrijden zal makkelijker verlopen door het bestaan van de twee doorrijvoertuigendekken.

De ombouw kost zowat 2 miljard B.fr. De overige investeringen gaan naar nieuwe schepen waarover meer informatie wordt vrijgegeven in het najaar. Dit zal gebeuren na de aankondiging van de 3,6 miljard winst die European Ferries boekte in 1984 waar de Townsend Thoresen veerdienstenafdeling toe bijdroeg voor 1,4 miljard.

EEN PRIMEUR!

## EEN REVOLUTIONAIRE ONTWIKKELING VOOR VEILIGHEID OP ZEE

# TRAKTIE METING EN TRAKTIE VEILIGHEIDSSYSTEEM VOOR BOOMKORVISSERIJ

Sinds jaren is het probleem van de veiligheid in de boomkorvisserij, onder meer voor Willy Versluys, beheerder van de rederijen Versluys pvba en van de verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen, terzelfdertijd een nachtmerrie en een stokpaardje. Gelukkig voor de visserij deelt de heer Piet Rommelaere van de pvba Marelec - Nieuwpoort dezelfde aspiraties voor het op peil brengen van een traktie veiligheids-systeem voor boomkorvisserij. Daar zijn bergen studie, werk, proefondervindelijke toepassingen en dergelijke meer aan voorafgegaan. Wij kunnen dan ook niet anders dan deze mensen geluk wensen en tevens dankbaar zijn, dat zij de handschoen opgenomen hebben in de strijd om meer veiligheid op zee voor de visser in het bijzonder. Denken wij, dicht bij ons, alleen nog maar aan het recent kapseizen van de Z.589 waarbij een leven verloren ging.

De consideratie waarop dergelijke mensen recht hebben die een traktie veiligheids-systeem op punt gesteld hebben, is dan ook bijzonder groot. Het belang hiervan voor de boomkorvisserij is enorm.

Ook de verzekeringsmaatschappijen voor vissersvaartuigen hebben hier iets aan, en we denken hierbij onmiddellijk aan het beheerders-mandaat dat de heer Versluys Willy bekleedt bij de s.v. Hulp in Nood, verzekeringsmaatschappij voor vissersvaartuigen.

We geven hieronder in extenso het schrijven weer van Willy Versluys en een uiteenzetting van het basisprincipe, de werking, de voordelen en eigenschappen en de opstelling.

Rederij VERSLUYS pvba  
Kappellestraat 167  
8401 BREDENE  
tel. 059/32 17 23

Bredene, postdatum

Geachte Heren,

Betreft: voorstel: Ontwerp project: Traktiemeting en traktie veiligheids-systeem voor boomkorvisserij.

Uit de voortdurende bekommernis van de Rederijen VERSLUYS om de visserij schepen modern, veiliger en meer brandstofbesparend uit te rusten, werd door samenwerking en overleg tussen de Heren Piet ROMMELAERE van pvba MARELEC - Nieuwpoort en Willy VERSLUYS van de Rederijen VERSLUYS - Bredene een traktie veiligheids-systeem op punt gezet.

Dit systeem ontwikkeld op basis van het door MARELEC reeds ontworpen en toegepast Synchronom systeem voor grotere hektrawlers (o.a. in Boulogne) is nu theoretisch volledig op punt en wacht op een praktische uitvoering.

Gezien bij welslagen van dit ontwerp dit een enorm belangrijke stap voorwaarts kan zijn voor de techniek in de visserij, durven de ontwerpers hopen op uw medewerking om tot de praktische

proefopstelling van het systeem te kunnen overgaan.

In bijlage laten wij U een voorlopige korte beschrijving van het principe, van de tot nog toe beoogde voordelen en eigenschappen en een opstellingsschema geworden.

Hopend op een gunstig antwoord en advies, tekenen wij inmiddels,

met de meeste hoogachting,  
vr. de ontwerpers.

Willy VERSLUYS.

## TRAKTIEMETING & TRAKTIE- VEILIGHEIDSSYSTEEM VOOR BOOMVISSERIJ

### 1. Basisprincipe

- Ingeval van ontoelaatbare belasting in de kabels op de vislier worden de remmen van de visliertrommels automatisch geopend; de kabel wordt gevierd en **de overbelasting valt weg**. Eventueel wordt de hoofdmotor vertraagd.

### 2. Werking

- De trekkracht in bakboord- & stuurboordkabel worden door middel van krachtmeetcellen (40 Ton) opgemeten en elektronisch gefilterd.
- De trakties worden uitgelezen op een paneel instrument- traktiemeter.
- Een 5-positieschakelaar laat toe de uitgelezen traktie min of meer te dempen en laat de schipper steeds toe de gemiddelde traktie in de kabel te kennen; onafhankelijk van de weersomstandigheden.
- de trommelremmen van de lier worden elektro-pneumatisch gedurende een bepaalde tijd (3 à 4 sec) geopend bij
  - een (instelbare) overtraktie in één van de kabels.
  - een bepaald maximum traktieverschil.
  - bij een plotse, wel gedefinieerde overbelasting.

Eventueel wordt ook het motortoerental, vermogen verminderd.

- Na de overtraktiewerking wordt na bepaalde tijd 10 - 20 sec. het systeem automatisch uitgeschakeld. Dit laat de schipper toe het vaartuig terug (zonder beveiliging) te manoeuvreren. Het systeem kan echter ook steeds manueel geschakeld worden.
- Het veiligheidssysteem werkt parallel op de manuele lierbedieningselementen. Bij uitgeschakelen of een niet werkend systeem wordt steeds de manuele bediening gebruikt.

### 3. Voordelen en eigenschappen

#### 1. Verhoging van de vaartuig-veiligheid

- Het systeem reageert automatisch en

snel: vanaf de eerste seconden van de overbelasting zullen de juiste handelingen uitgevoerd worden om deze overbelasting zoveel mogelijk te verminderen.

- Inderdaad; bij het vastslaan van een kabel zijn de eerste seconden van hoofdbelang, daar de krachten zeer snel kunnen oplopen.

Door de werking van het geluidsalarm is de schipper intussen verwittigd en kan na deze periode van een 5 à 10 seconden, de controle zelf in handen nemen en de nodige handelingen uitvoeren.

- De overbelastingscontrole werkt niet alleen op de absolute maximumtraktie in één kabel, doch ook op het verschil tussen de trakties stuurboord-bakboord. Naast het vermijden van ontoelaatbare slagzij wordt hierdoor ook een grote en plotse koersafwijking van het schip vermeden, wat bij zware zee van levensbelang kan zijn.

#### 2. Verminderen van de schade aan visgerei & bomen

- Dit gebeurt door de remmen snel en automatisch te lossen, niet alleen bij het bereiken van een bepaalde maximum trekkracht maar ook vooraleer deze waarde wordt bereikt. Dit gebeurt door een detectie van de snelheid waarmee de kracht oploopt. (detectie van een aanhoudende piekbelasting)

Aldus bekomt men een beveiliging van het vistuig, bomen, katrollen tegen overbelasting en kan de eventueel daaruit voortkomende schade maximaal beperkt worden.

#### 3. Preciese meting van de trekkracht in stuurboord en bakboordkabel.

- Twee meters, in ton gegradeerd, vertellen de schipper op ieder ogenblik de trekkracht gedurende vieren, inhalen en vis-sen.

Door middel van een omschakelaar kunnen zowel de piekbelastingen als de gemiddelde trekkracht afgelezen worden.

Deze aflezingen zijn voor de schipper van belang teneinde de werkingscondities van de netten te kennen en te noteren of omgekeerd de kabellengten en het schroefvermogen in te stellen volgens de gemeenten trakties. (Brandstofverbruik minimaal houden).

- Ook kan een recorder op de traktiemeting worden geplaatst, zodat de schipper of de rederij een nauwkeurig rapport bekomt over de uitgevoerde activiteit. Ook moet getoetend dat het automatisch veiligheids-systeem in geval van defect op ieder ogenblik kan uitgeschakeld worden door middel van een pneumatische omschakelaar, die de luchttoevoer naar het systeem afsluit.

In dit geval zal de mechanische veiligheid als noodveiligheid fungeren, en kan de lier normaal worden bediend.

#### 4. Detectie van zeebodemgesteldheid:

bv. rotsbodem, drijfzand, etc...

#### 5. Minder risico's te dekken door verzekeringen

- Vaartuigen uitgerust met dergelijke systeem zijn ook voor de verzekeraar interessant en kunnen een eventuele lagere poliskost met zich meebrengen.

#### 4. Opstelling

- Het MARELEC-patent - traktiesysteem voor boomvisserij kan zeer eenvoudig gemonteerd worden aan het ophangpunt van de keerrol op de boeg van het schip. Dit laat toe het systeem, ook op bestaande schepen, met relatief lage kosten in te bouwen.

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Twee verkoopdagen met telkens zowat dezelfde hoeveelheid vis. De tongvangsten zijn wel kleiner geworden. De prijs van de grote soorten is desondanks gedaald terwijl ook slips en kleine tongen een stuk minder duur waren.

Voor pladijs is de belangstelling én de prijs gevoelig teruggelopen. De meeste soorten krijgen nog amper de opvangprijs.

Wel is wijting duur gebleven, de grote sortering liep zelfs op tot 93 fr., kleine sortering kreeg bij het sluiten van de markt ruim 70 fr. Voor rog was de vraag weer groter dan het aanbod, grote rog tot 95 fr., de andere sortering tussen 50 en 85 fr.

Fijne soorten als tarbot en griet zijn iets minder duur geworden. Voor grote tarbot viel de prijs terug tot rond de 350 fr., griet kreeg nog 100 fr. minder. Staartvis bleef tussen 210 en 290 fr. noteren.

De IJslandse soorten werden aan middelmatige prijzen verkocht. Koolvis viel onder de 40 fr., de kabeljauw noteerde rond de 60 fr. en voor rode zeebaars werd even boven de 70 fr. betaald. Schelvis deed het vrij goed en kreeg tussen 60 en 80 fr. De opbrengst 1,6 miljoen was geen volledige tegenvaller.

Zeer weinig Westschepen deze week. Meteen werd voor wijting zeer veel betaald en kregen ook de gulsortheringen vrij hoge prijzen. Kabeljauw noteerde dinsdag tot 115 fr., grote gul varieerde rond 95 fr., kleine gul kreeg die dag nog tussen 50 en 75 fr. Haai, een vissoort die de voorgaande paar weken wel vrij aangevoerd werd, bleef nu achterwege. De prijs voor hondshaai en haai schoot meteen weer omhoog.

Een paar Kreeftenputters op de dinsdagmarkt. Vrij goede kwaliteit waar voor, rekening houdend met de gestegen aanvoer, nog redelijk goede prijzen betaald werden. Grote sortering nog een stuk boven de 220 fr., de kleine soorten rond de 100 fr.

De kustvisserij zorgde voor een nogal regelmatige aanvoer van garnaal. De prijs is gedaald en varieerde nog tussen 160 en 240 fr. De aanvoer van tong wordt met de dag kleiner, platjes en schar worden iets meer gebracht.

### VRIJDAG 24 MEI 1985

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.231	15	60	8000	2.010.419
WEST				
Z.296	15	150	4200	1.650.870
Z.596	11	180	1200	991.010
Z.321	7	45	1000	370.076
NOORD				
Z.72	12	220	—	732.774
NOORDZEE				
O.309/N.719	13	850	—	1.112.050

### DINSDAG 28 MEI 1985

	dag.	vis	tong	fr.
IJSLAND				
O.129	17	580	—	1.675.601
WEST				
N.3	12	210	—	911.441
Z.80	11	50	2600	878.385
KREEFTENPUT				
BR.6	12	25	700	194.441
O.26	13	35	2800	622.571

KANAAL					
O.33	19	150	6200	2.426.085	
Z.44	16	200	1600	1.209.805	
Z.583	15	50	2600	763.094	
NOORD					
Z.50	18	130	1600	896.530	
O.108	10	120	2600	967.715	

## Verwachtingen

### VRIJDAG 31 MEI

WEST: N.708 (150 vis waarvan 130 gul)  
A.291 (Aberdeen)  
NOORDZEE: O.232/N.706 (750 manden)

KANAAL: O.137 (90 vis - 10500 kg. tong)

### MAANDAG 3 JUNI

IJSLAND: O.216 (600 m. ttz 220 schelvis, 100 schelfhout, 30 kabeljauw, 60 koolvis, 10 staart, 20 heilbot, 40 Schotse schol, 40 rode zeebaars, 20 steenschol, 20 leng, 40 zeewolf)

KANAAL: O.499 - Z.183 - O.369

WEST: Z.502 - N.709 - N.40

KREEFTENPUT: O.229

### DINSDAG 4 JUNI

NOORDZEE: O.128/O.279

WEST: N.752 - O.206

### WOENSDAG 5 JUNI

West: N.597

KREEFTENPUT: O.306 (vermoedelijk)

## ZEEBRUGGE

tong vis dag. fr.

### DONDERDAG 23 MEI 1985

N.36	W	5.000	320	—	2.296.198
Z.134	KRP	—	110	—	519.338
Z.474	K	300	70	—	355.580
					<b>3.171.116</b>

### VRIJDAG 24 MEI 1985

Z.484	N	—	350	20	716.341
Z.15	W	1.800	350	20	1.161.120
B.5	KN	6.000	300	21	1.843.585
Z.198	KRP	—	70	10	287.375
Z.41	KRP	—	100	10	456.266
Z.569	KRP	—	80	10	366.686
Z.559	KRP	—	70	10	331.755
Z.43	W	1.200	280	13	1.083.911
Z.519	K	1.700	175	20	225.099
Z.162	W	1.600	110	13	791.008
					<b>8.318.369</b>

### DINSDAG 28 MEI 1985

Z.580	K	400	25	3	238.940
Z.568	K	500	25	3	100.550
Z.582	KRP	—	45	10	210.250
B.181	KRP	—	90	10	521.475
Z.526	KN	900	180	18	866.970
Z.66	W	900	150	6	1.043.505
Z.16	W	2.500	220	16	1.239.563
Z.185	KN	5.500	350	11	2.421.910
Z.509	W	1.400	120	11	726.726

Z.196	KN	6.000	200	17	1.818.798
Z.98	KN	4.000	350	17	2.019.116
Z.300	W	2.200	70	12	809.205
					<b>12.274.026</b>

### WOENSDAG 29 MEI 1985

Z.200	KN	1.500	226	20	1.372.473
Z.307	KRP	—	100	11	466.848
Z.408	W	2.500	120	9	1.030.800
Z.60	N	—	380	13	1.335.740
Z.27	W	1.000	200	15	984.801
Z.324	N	1.500	130	11	912.410
Z.243	KRP	—	120	12	512.308
Z.123	KRP	—	90	11	443.770
Z.506	N	1.000	60	9	880.400
					<b>7.939.330</b>

## NIEUWPOORT

### DONDERDAG 23 MEI 1985

GARNAAL				
N.782		118 kg.		26.058 fr.

### VRIJDAG 24 MEI 1985

VIS				
N.736		2.546 kg.		206.536 fr.
N.788		281 kg.		35.416 fr.
N.49		1.667 kg.		124.343 fr.
N.575		831 kg.		64.755 fr.
N.88		336 kg.		37.125 fr.
N.700		557 kg.		63.692 fr.
N.22		338 kg.		43.387 fr.
N.590		314 kg.		27.324 fr.

GARNAAL				
N.782		114 kg.		25.092 fr.

Op de vrijdagmarkt losten één Westvaartuig en zeven kustvaartuigen hun vangst. Voor alle soorten werd een dure prijsnotering bekomen, dit met het oogpunt op het toerisme der Pinksterdagen. Tong nr. 1 haalde 222 à 228 fr./kg. en tong nr. 2 261 à 272 fr./kg. Tong nr. 3 of blok-tong bekam 312 à 320 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 306 à 314 fr./kg. Tong nr. 5 kreeg 240 à 254 fr./kg. en kleine tong 194 à 200 fr./kg. Voor grote tarbot werd 420 à 460 fr./kg. geboekt, voor middenslagtarbot 260 à 320 fr./kg., voor varia 210 à 260 fr./kg. en voor griet 240 à 310 fr./kg. Tongschar werd tegen 110 à 190 fr./kg. genoteerd, robaard tegen 85 à 95 fr./kg. en knorhaan tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben. Voor grote pladijs werd 2.750 à 3.000 fr. de ben opgetekend, voor middenslag of drieling pladijs 3.000 à 3.250 fr. de ben en voor visjes 1.350 à 1.750 fr. de ben. Kabeljauw kocht men tegen 5.450 à 5.750 fr. de ben aan en gul tegen 4.000 à 5.000 fr. de ben, dit volgens grootte en sortering. Grote wijting werd tegen 3.250 à 3.500 fr. de ben geboekt en kleine wijting tegen 2.000 à 2.250 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 2.100 à 2.250 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1.680 à 1.750 fr. de ben. Rog werd in geringe mate aangevoerd en bekam 90 à 95 fr./kg. voor moeder- en tiltrog en 85 à 90 fr./kg. voor de scharpstaarten.

### DINSDAG 28 MEI 1985

VIS				
N.22		101 kg.		22.925 fr.
N.346		1.083 kg.		39.420 fr.

N.52	5.880 kg.	880.057 fr.
N.525	2.843 kg.	355.914 fr.
N.512	2.564 kg.	409.924 fr.
N.720	2.594 kg.	261.850 fr.
N.88	123 kg.	20.895 fr.
N.738	2.552 kg.	145.225 fr.
N.563	3.637 kg.	246.029 fr.
N.172	2.742 kg.	170.997 fr.

Drie bokkenvissers, vijf vaartuigen van de West en twee kustvaartuigen losten hun vangst op de dinsdagmarkt. Te samen voerden ze ong. 24.000 kg. vis aan voor een bruto-besomming van 2.553.236 fr. Tong nr. 1 kreeg 224 à 228 fr./kg. en tong nr. 2 262 à 268 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong haalde 276 à 280 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 248 à 256 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 205 à 218 fr./kg. en kleine tong 172 à 184 fr./kg. Grote tarbot werd tegen 398 à 418 fr./kg. aangekocht, middenslagtarbot tegen 320 / 360 fr./kg., varia tegen 220 à 280 fr./kg. en griet tegen 165 à 284 fr./kg. Voor grote pladijs werd 2.750 à 3.250 fr. de ben geboekt, voor middenslag- of drielingpladijs 2.200 à 2.500 fr. de ben en voor visjes 1.300 à 1.600 fr. de ben. Toongschar kreeg 84 à 170 fr./kg., rode soldaten 4.250 à 4.500 fr. de ben, koningsvis 222 à 230 fr./kg. en robaard 85 à 90 fr./kg. Kabeljauw werd tegen 5.600 à 5.800 fr. de ben geveild en gul tegen 2.780 à 5.250 fr. de ben. Grote wijting noteerde men tegen 4.200 à 4.400 fr. de ben en kleine wijting tegen 2.750 à 3.000 fr. de ben. Vlaswijting haalde 2.280 à 2.750 fr. de ben en kongel 2.000 à 2.250 fr. de ben. Voor grote zandschar werd 1.840 à 2.000 fr. de ben opgetekend en voor kleine zandschar 1.340 à 1.460 fr. de ben. Moerrog werd tegen 4.250 à 4.500 fr. de ben aangekocht, tilten tegen 4.100 à 4.250 fr. de ben, scherpstaarten tegen 3.700 à 4.000 fr. de ben en katrog tegen 2.200 à 2.500 fr. de ben. Doorn- of speurhaai bekam 2.850 à 3.300 fr. de ben, zee- of zandhaai 1.200 à 1.500 fr. de ben en zeehond 2.250 à 2.500 fr. de ben. Bot haalde 500 à 800 fr. de ben en knorhaan 1.360 à 1.680 fr. de ben. Voor alle aangevoerde soorten werd een lonende prijsnotering bekomen en vanwege de handelaars was een goede interesse waar te nemen.

#### WOENSDAG 29 MEI 1985

VIS		
N.723	5.645 kg.	363.328 fr.
N.590	251 kg.	27.956 fr.
N.22	203 kg.	37.012 fr.
N.700	502 kg.	55.505 fr.

Op de woensdagmarkt losten slechts één Westvaartuig en drie Kustvaartuigen hun vangst.

Tong nr. 1 haalde 234 à 246 fr./kg. en tong nr. 2 276 à 282 fr./kg. Tong nr. 3 of bloktong kreeg 288 à 294 fr./kg. en tong nr. 4 of fruitong 276 à 284 fr./kg. Tong nr. 5 bekam 258 à 264 fr./kg. en kleine tong 198 à 204 fr./kg. Varia werd tegen 190 à 240 fr./kg. aangekocht, griet tegen 210 à 290 fr./kg. en vlaswijting tegen 3.600 à 4.000 fr. de ben. Tongschar noteerde men aan 84 tot 166 fr./kg. Rode soldaten aan 4.500 tot 4.750 fr. de ben, robaard aan 90 tot 95 fr./kg. en koningsvis aan 178 tot 184 fr./kg. Voor grote pladijs werd 3.500 à 3.750 fr. de ben opgetekend, voor drieling- of middenslag pladijs 3.500 à 3.700 fr. de ben en voor visjes 1.500 à 1.750 fr. de ben. Kabeljauw haalde 6.000 à 6.250 fr. de ben en gul 3.150 à 5.250, dit à rato der sortering. Voor de voorkleine gul werd 3.180 à 3.260 fr. de ben bekomen. Rog die in geringe mate werd aangevoerd haalde volgende notering. Voor moerrog en tilten 4.500 à 4.750 fr. de ben, voor scherpstaarten 4.000 à 4.250 fr. de ben en voor katrog 2.500 à 2.750 fr. de ben.

Voor wijting werd opnieuw een peperdure marktprijs neergepend. Grote wijting kreeg 4.150 fr. de ben en kleine wijting 2.600 à 2.900

fr. de ben. Grote zandschar werd tegen 2.200 à 2.600 fr. de ben genoteerd en kleine zandschar tegen 1.860 à 1.900 fr. de ben.

Doorn- of speurhaai werd tegen 3.500 à 3.700 fr. de ben aangekocht, zeehaai tegen 1.250 à 1.500 fr. de ben en zeehond tegen 2.500 à 2.600 fr. de ben.

Op de woensdagmarkt ondergingen alle aangevoerde soorten een fikse prijsstijging. Eveneens werd er vanwege de handelaars een ruime belangstelling waargenomen.

## VISAANVOER

### NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)
24 mei	8		6.872	627.670
27 mei	10		24.119	2.553.236
29 mei	4		6.601	483.801

## GARNAALANVOER

### NIEUWPOORT

	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
23 mei	1		118	26.058	216	216
24 mei	1		114	25.092	218	218

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

## „HET VISSERIJBLAD”

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

## IJSLANDSE VISSOORTEN

Prijs per kg. op dinsdag 28 mei 1985

Grote schelvis	73,00/
Mid. schelvis	62,00/ 68,00
Kleine schelvis	47,00/
Kabeljauw	65,00/ 76,00
Gul	63,00/ 69,00
Schaat	97,00/
Zeebaars	69,00/ 71,00
Leng (witte)	33,00/ 41,00
Blauwe leng	82,00/
Schartong (Schotse schol)	25,00/ 31,00
Heilbot	194,00/273,00
Koolvis	31,00/ 49,00
Hondstong (mieten)	43,00/ 58,00
Zeeewolf	60,00/ 78,00
Staart	250,00/

## in het visserijblad adverteren is goed investeren...

... als je iets belangrijks mede te delen hebt en je wil ook dat alle betrokkenen op de hoogte zijn van uw nieuws, is er maar een manier om dit te verkondigen, nl. door te adverteren in „het visserijblad”.

inderdaad, want „het visserijblad” komt wekelijks in handen van meer dan 3.000 mensen die in of rond de visserij leven. dus in „het visserijblad” adverteren is goed investeren... bel voor informatie (059) 32.11.13

## DE VERSPREIDING VAN « HET VISSERIJBLAD »

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

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

### AAN DE MIDDENKUST:

Algemene Lektuur  
Dedecker O.  
Dirix  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Internationale Boekhandel  
Lievens M. Fr.  
Saelens  
Thoon G.  
Van Belle J.  
Algemene Lektuur  
Berten M.  
Bolle G.  
Paulus

Torhoutsesteenweg 332, Oostende  
Torhoutsesteenweg 442, Oostende  
Sparzaamheidstraat 1, Oostende  
Kapellestraat 65, Oostende  
Ad. Buylstraat 33, Oostende  
Alf. Pieterslaan 9, Oostende  
Th. Van Loostraat 26, Oostende  
Koninginnelaan 39, Oostende  
Langestraat 95, Oostende  
Voorhavenlaan 179, Oostende  
Stuiverstraat 422, Oostende  
Duinenstraat 302, Bredene  
Buurtspoorwegstraat 48, Bredene  
P. Elisabethlaan 72, Bredene  
Vosseslag 123, De Haan

### AAN DE OOSTKUST:

Verstraete  
Alg. Lektuur  
Vanderveen A.  
Verstappen  
Wicke

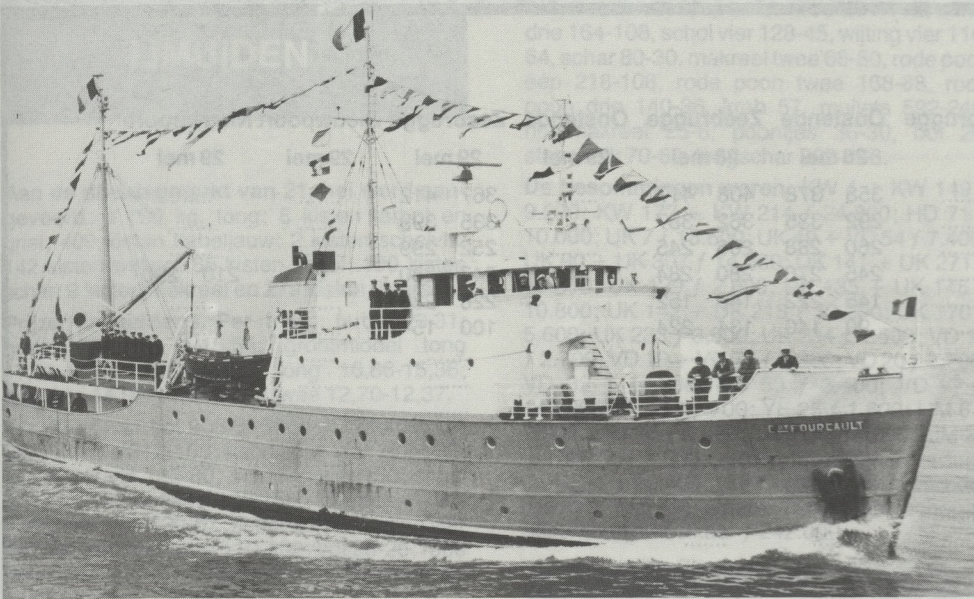
Heiststraat 71, Zeebrugge  
Knokkestraat 118, Heist  
Vlamingstraat 22, Heist  
St. Antoniusstraat 45, Heist  
Stationsplein 2, Knokke-Heist

### AAN DE WESTKUST:

Vermote  
Vandenbruwaene

Langestraat 127, Nieuwpoort  
Pyliserlaan 25, Koksijde

# Opleidingsschip „Cdt. Fourcault” werd uit de vaart genomen



Rijkelijk bevlagd liep het opleidingsschip „Cdt. Fourcault” zaterdag de Oostendse haven binnen. Meteen werd een finaal punt gezet achter een ruim 22 jaar durende loopbaan van het vaartuig maar binnen afzienbare tijd komt een andere „Cdt. Fourcault” in de vaart.

Het opleidingsschip „Cdt. Fourcault” dat werd aangewend voor de vorming van zeelieden werd vorige week zaterdag uit de vaart genomen na een loopbaan van precies 22 jaar, 7 maanden en 10 dagen.

Vorige week vrijdag was de „Cdt. Fourcault” voor een laatste opdracht de grote vlakte opgetrokken onder het bevel van kapitein Van Eeck-

houtte en zaterdag, rijkelijk bevlagd, voer het vaartuig weer de Oostendse havengeul binnen. Meteen werd een finaal punt gezet achter een boeiende loopbaan.

De „Cdt. Fourcault” - dat is eigenlijk al het tweede opleidingsvaartuig met die naam - werd in februari 1962 in bedrijf genomen.

Hiervoor werd een oude loodsboot omgevormd

want in 1961 werden de werken begonnen om loodsboot 18 van de nodige accommodatie te voorzien als opleidingsschip.

Gedurende al die jaren stond kapitein Van Eeckhoutte en schip en bemanning in dienst van de kadetten van de Zeevaartschool. Helaas is de overheid van oordeel dat de „Cdt. Fourcault” niet langer een zeewaardig schip is en daarom werd beslist, met ingang van 31 mei e.k., geen nieuw bewijs van deugdelijkheid af te leveren. Men is dus aan vervanging toe en daarin werd overigens reeds voorzien.

Het is met name zo dat loodsboot 1 zal omgebouwd worden tot nieuw opleidingsschip. Dat zal in twee fasen gebeuren. Nog dit jaar worden de verbouwingswerken voor een deel afgevoerd, maar het grote werk zal pas volgend jaar uitgevoerd worden. Nu is evenwel reeds zeker dat kapitein Van Eeckhoutte ook het bevel zal voeren over de nieuwe „Cdt. Fourcault”.

Zaterdag werd dus een feestje gebouwd aan boord van het uit bedrijf genomen opleidings-schip. De bevelvoerder en zijn staf medewerkers boden een ontvangst aan aan de maritieme overheid, aan de bemanning en aan de leerlingen en het is sowieso dat door al die mensen diep in het verleden werd terug gegaan want de „Cdt. Fourcault” kan inderdaad terugblikken op een schitterende loopbaan.

Helaas heeft Vader-tijd zijn tanden gezet in de romp van de „Cdt. Foucault” waardoor het schip niet langer als een veilig vaartuig kan aangezien worden.

Als je het Visserijblad gelezen hebt, gooi het niet weg maar geef het aan een vriend!!!

## Tong- en pladijsprijzen

### TONG

#### OOSTENDE

	27 mei	28 mei	29 mei
Lappen .....	.....	218 228	.....
Grote .....	.....	250 263	.....
3/4 .....	.....	260 275	.....
Bloktongen .....	.....	260 270	.....
Vóór-kleine .....	.....	210 220	.....
Kleine .....	.....	180 197	.....
Slips .....	.....	165 180	.....

#### ZEEBRUGGE

Grote .....	.....	225 238	225 239
Bloktongen .....	.....	257 274	262 277
Fruittongen .....	.....	251 299	270 310
Schone kleine .....	.....	242 272	240 270
Kleine .....	.....	207 229	215 230
Tout petit .....	.....	178 187	184 208
Slips .....	.....	169 173	172 180

#### NIEUWPOORT

Tong I .....	.....	.....	234 246
Tong II .....	.....	.....	276 282
Tong III .....	.....	.....	288 294
Tong IV .....	.....	.....	276 284
Tong V .....	.....	.....	258 264
Kleine .....	.....	.....	198 204

### PLADIJS

#### OOSTENDE

	27 mei	28 mei	29 mei
Platen .....	.....	65 75	.....
lek (groot-klein) ...	.....	38 70	.....
Derde slag .....	.....	33 47	.....
Platjes .....	.....	27 30	.....

#### ZEEBRUGGE

I .....	.....	49 65	54 67
II .....	.....	47 49	50 69
III .....	.....	36 47	33 45
IV .....	.....	26 27	26 30
V .....	.....	.....	.....

#### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	70 75
Grote .....	55 65	.....	70 74
3e slag .....	44 50	.....	30 35
Platjes .....	26 32	.....	.....

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	28 mei	28 mei	28 mei	28 mei	29 mei	29 mei	29 mei	29 mei	29 mei	29 mei	29 mei	
Tarbot groot	358	378	408	417			367	412				
Tarbot middel	292	335	362	387			335	399				
Tarbot klein	260	288	206	245			252	299				
Griet groot	245	270	280	284			247	280			210	290
Griet middel	145	222	146	152			228	238				
Griet klein	90	140	134	224			100	154				
Schelvis groot												
Schelvis middel												
Schelvis klein												
Heek groot	95	125										
Heek middel	80	100										
Heek klein	45	60										
Lom												
Leng												
Rog I	85	90							85	93	90	
Keilrog			102	104								
Rog			89	93			82	118				
Tilten	80	92	86	89			85	100			95	
Scherpstaart	70	84	110	114			100				80	85
Halve mans	73	85	46	49			46					
Teelt												
Katrog	25	40	24	29							50	55
Kabeljauw	85	112	89	92			75	88			120	185
Gul (groot)	80	97	82	87			74	88	105		105	
Gul (middel)	65	89	67	72			40	79				
Gul (klein)	47	70	30	36			40	36	54		63	
Hozemondhamme	192	316	200	309			184	344				
Wijting groot	75	93			76	77	84				83	84
Wijting klein	53	76			24	28	33	26			52	58
Schar	15	28			22	24	25				44	52
Steenschol	25	145	68	136			78	153				
Zeehaai	80				49		59				25	30
Hondshaai	33	46										
Doornhaai												
Pieterman												
Makreel												
Horsmakreel												
Zeekreeft												
Schaat												
Zeebaars (klipvis)												
Kongeraal	15	23										
Schartong	13	42									84	166
Volle haring												
IJle haring												
Haringshaai												
Steenholk	25	41										
Heilbot												
Steur												
Koolvis												
Zeewolf												
Pollak	75	81										
Zonnevis												
Koningsvis											178	184
Vlaswijting												
Zeeduivel												
Schotse schol												
Zeehond			14				20	28			50	52
Bot											10	15
Rode Poon (roobaard)	60	75	47				59				90	95
Grauwe poon (knorhaan)			20								25	30
Rode knorhaan	46	105										
Posten			12	18			30					

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de dinsdagmarkt van 21 mei werd aangevoerd:** 1.190 kg. tong; 8 kisten tarbot en griet; 409 kisten kabeljauw; 2 kisten schelvis; 142 kisten wijting; 85 kisten schol; 100 kisten schar; 9 kisten makreel en 279 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 23,31; grote tong 15,71-15,54; grootmiddel tong 17,36-16,64; kleinmiddel tong 16,86-15,36; tong één 14,98-14,28; tong twee 12,70-12,37.

**Per 40 kg.:** tarbot 908-596; griet 713-468; kabeljauw drie 212-160; kabeljauw vier 162-120; kabeljauw vijf 142-80; schelvis vier 150; schol één 188; schol twee 196-156; schol drie 190-130; schol vier 120-67; schar 70-33; wijting vier 102-72; makreel twee 110-100; bot 30-26; rode poon drie 120-84; poontjes 35; horsmakreel 14-12.

**De besommingen waren:** HD 71 f 9.400; KW 77 + IJM 27 f 18.300; UK 129 f 3.700; UK 135 + UK 145 f 14.000; UK 141 + UK 271 f 7.100; UK 170 f 3.700; UK 234 f 2.300; VD 6 f 3.600; VD 18 f 6.200; VD 19 + VD 73 f 11.300; VD 20 f 3.700; VD 53 f 4.500; VD 54 + UK 49 f 10.200; WR 71 f 3.300; YE 25 f 2.800.

**Aan de woensdagmarkt van 22 mei werd aangevoerd:** 1.300 kg. tong; 7 kisten tarbot en griet; 712 kisten kabeljauw; 234 kisten wijting; 87 kisten schol; 94 kisten schar; 6 kisten makreel; 189 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 22,59-21,60; grote tong 15,82-14,60; grootmiddel tong 17,66-17,00; kleinmiddel tong 17,51-16,67; tong één 14,33-13,81; tong twee 12,73-11,91.

**Per 40 kg.:** rode poon één 202; rode poon twee 150; rode poon drie 120-45; poontjes 42-40; tarbot 904-584; griet 648-400; kabeljauw één 260-224; kabeljauw twee 206-170; kabeljauw drie 192-162; kabeljauw vier 152-130; kabeljauw vijf 148-106; schelvis vier 110; schol één en twee 214; schol drie 200-140; schol vier 100-72; wijting vier 120-59; schar 70-30; makreel twee 140-124; bot 26; inktvis 470; horsmakreel 12-7; mullets 610.

**De besommingen waren:** HD 10 f 13.900; KW 77 + IJM 27 f 6.300; KW 173 + KW 214 f 21.800; UK 90 + 307 f 18.600; UK 129 f 3.100; UK 135 + UK 145 f 8.400; UK 141 + 271 f 9.000; UK 233 f 7.000; VD 6 f 2.600; VD 18 f 4.500; VD 19 + 73 f 21.000; VD 20 f 3.400; VD 53 f 3.200; WR 71 f 2.500; IJM 18 f 10.300; verder één Goedereeder en twee Ijmuidenaren die te zamen f 25.000 besomden.

**Aan de vrijdagmarkt van 24 mei werd aangevoerd:** 8.435 kg. tong, 101 kisten tarbot en griet, 1.236 kisten kabeljauw, 119 kisten schelvis, 368 kisten wijting, 777 kisten schol, 179 kisten schar, 388 kisten diversen.

**Prijzen in guldens. Per 1 kg.:** tarbot 20,21-18,77; grote tong 15,64-15,21; grootmiddel tong 16,66-15,45; kleinmiddel tong 15,11-13,99; tong één 12,71-12,30; tong twee 11,89-11,18; zalm 26,00-20,34.

**Per 40 kg.:** tarbot 772-452, griet 705-404, kabeljauw één 302-238, kabeljauw twee 204-162, kabeljauw drie 188-140, kabeljauw vier 160-130, kabeljauw vijf 150-82, schelvis vier 136-82,

schol één 230-202, schol twee 234-162, schol drie 164-108, schol vier 128-45, wijting vier 116-64, schar 80-30, makreel twee 86-50, rode poon één 218-108, rode poon twee 168-88, rode poon drie 140-36, krab 57, mullets 592-240, horsmakreel 25-6, poontjes 36-30, bot 26, steenbolk 70-60, tongschar 222-166.

**De besommingen waren:** KW 4 + KW 149 f 9.200; KW 173 + KW 214 f 24.800; HD 71 f 10.000; UK 7 f 16.600; UK 49 + VD 54 f 7.400; UK 90 + UK 307 f 14.200; UK 141 + UK 271 f 15.800; UK 129 f 2.800; UK 135 + UK 145 f 10.800; UK 142 + UK 215 f 32.200; UK 170 f 5.600; UK 233 f 3.600; UK 234 f 2.500; VD 18 f 2.700; VD 19 + VD 73 f 3.600; VD 20 f 2.700; VD 32 f 14.000; VD 53 f 3.400; VD 77 f 14.000; WR 210 f 700; YE 25 f 1.600; IJM 6 f 2.900; IJM 18 f 6.000; IJM 25 f 10.000; IJM 27 + KW 77 f 7.200; verder één Deens vaartuig, de RI 11 f 25.600; vier Ouddorpers en Goedereeders, vier Texelaars. Deze acht schepen besomden met elkaar f 242.000.

## GOEDEREDE

### DONDERDAG 23 MEI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			15,39
Tong gm			16,42
Tong km			14,37
Tong I			13,24
Tong II			11,10
Tarbot I			20,48
Tarbot II			17,30
Tarbot III			15,18
Tarbot IV			11,97
Tarbot Afw			8,75
Griet I			17,46
Griet II			11,54
Schol 4 (G)			1,92
Kab 2 (G)			4,89
Kab 3 (G)			3,91
Kab 4 (G)			3,56
Kab 5 (G)			3,14
Wijt. 4 (G)			2,81
Schar 1/D			1,42
Mark. III			1,69
Poon Gr			2,36
Poon 1			1,98
Poon 2			0,88
Poon Zw			0,22
Rog I			4,27
Rog II			2,92
Schel. 3 (G)			3,20
Bot			0,72
Zalm-Forel			6,00
Tongschar			8,00
Schol 1 (O)			4,49
Schol 2 (O)			4,03
Schol 3 (O)			3,21
Schol 4 (O)			1,56
Haai + P			3,86
Krab			1,29
Inktvis W			8,35
Inktvis Zw			3,18
Steenbolk			2,14
Mullen			6,55
Hammen			15,60
Paling			12,67
Diversen			12,78
<b>TOTAAL</b>	<b>44.090</b>	<b>212.259</b>	

### VIJRDAG 24 MEI 1985

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			14,96
Tong gm			15,46
Tong km			13,87
Tong I			12,85
Tong II			11,19
Tarbot I			19,11
Tarbot II			16,31
Tarbot III			13,52
Tarbot IV			11,81
Tarbot Afw			10,68
Griet I			16,14
Griet II			11,34
Schol 1 (G)			4,42
Schol 2 (G)			4,74
Schol 3 (G)			3,03
Schol 4 (G)			1,75
Kab 1 (G)			4,08
Kab 2 (G)			3,88
Kab 3 (G)			3,80
Kab 4 (G)			3,40
Kab 5 (G)			2,66
Kab (Afw)			0,91
Wijt. 4 (G)			1,78
Schar 1/D			1,08
Schar 2/D			0,96
Mark. III			1,61
Poon Gr			1,72
Poon 1			1,60
Poon 2			0,68
Rog I			4,72
Rog II			3,14
Koolv. 1 (G)			2,33
Schel. 3 (G)			3,07
Bot			0,55
Zalm-Forel			8,39
Tongschar			8,62
Schol 1 (O)			4,20
Schol 2 (O)			4,49
Schol 3 (O)			2,67
Schol 4 (O)			1,22
Haai + P			4,63
Haai - P			0,33
Krab			1,70
Inktvis W			8,23
Inktvis Zw			3,56
Harder			4,69
Steenbolk			1,85
Mullen			3,34
Hammen			15,00
Paling			12,00
Diversen			2,25
<b>TOTAAL</b>	<b>244.121</b>	<b>1.377.425</b>	

## NEDERLAND

■ In Nederland stelt men de verbruikers van nieuwe maatjes op hun hoede, nl. op te letten geen „nieuwe maatjes” te kopen die het in feite niet zijn. Naar het schijnt zouden er thans reeds grote partijen „nieuwe maatjes” in reserve gehouden worden om die vanaf de eerste juni-dagen op de markt te brengen. Dus nieuwe maatjes die niet afkomstig zullen zijn van de start van de haringrace. We vragen ons toch af welke fijnproever men dan wel moet zijn om dit bij het verbruiken te kunnen waarnemen. Eén ding staat echter vast dat het absoluut geen „nieuwe” kunnen zijn als men met de „nieuwe” nog niet terug is en de tijd niet gegund werd voor de verwerking.

# NEDERLAND

## VLAGGETJESDAG IN SCHEVENINGEN

Vlaggetjesdag en de haringrace staan opnieuw voor de deur in Nederland. Voor de Nederlandse visserij betekent dit heel veel, een jaarlijkse mijlpaal.

Niettegenstaande de Denen intussen ook de maatjes onder de knie kregen, is dit lekker hapje toch nog altijd een zuivere Nederlandse zaak.

Wie maatjes zegt, zegt of denkt Nederland. Het is dan ook zaak voor onze noorderburen er angstig over te waken dat er slechts één maatje is, nl. het Hollands maatje.

Dat wil zeggen, dat alle geledingen in dit proces vanaf het aan boord nemen, het verzorgen aan boord, het bewaren, het aan land brengen, het bewerken, het vers houden, het presenteren, de verkoop, kortom alles wat met het maatje te maken heeft, in de beste omstandigheden gebeurt, omdat het „de kwaliteit” wordt, waartegen niemand op kan en waardoor Nederlands roem ver over de grenzen gaat.

Elkeen in die lange keten moet zijn verantwoordelijkheid opnemen en dragen.

Dit is des te meer van belang omdat Nederland een heel groot contingent van rond de 80 duizend ton mag vissen en, om dat kwijt te kunnen, ook al tegen de concurrentie in, verplicht wordt het accent op de kwaliteit te leggen.



## belgisch-nederlandse zeemansalmanak 1985

De editie 1985 werd, zoals ieder jaar, volledig nagezien en verbeterd en bevat ± 1.400 blz.

Deze almanak is verkrijgbaar door storting van 1.200 fr. + 72 fr. BTW (niet verschuldigd voor levering aan boord van vissersvaartuigen) + 140 fr. verzendingskosten (voor België) en 175 fr. verzendingskosten (voor Nederland). Te storten op pc. 000-0418987-44, of BBL 384-1605797-46, op naam van pvba Drukkerij Nieuwsblad van de Kust te Oostende.

GEEN ENKEL EXEMPLAAR WORDT TOEGEZONDEN ZONDER VOORAFGAANDE BETALING.

### WAAR VERKRIJGBAAR?

De „Belgisch-Nederlandse Zeemansalmanak” is verkrijgbaar: IN BELGIE:

Drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, Oostende.  
Beroepsvereniging Hand in Hand, Vismijn, Oostende.  
OVA, Vismijn, Oostende.

Martin en Co, Brouwersvliet 28, 2000 Antwerpen.  
Fa Bogerd, Brouwersvliet 36-38, 2000 Antwerpen.

IN NEDERLAND:

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.

### Feest voor trawlers en haringkotters

We menen het, en we hopen dat de haringrace, terzelfdertijd een feest wordt voor de trawlers en kotters.

Voor de eersten komt het uiterst gelegen omdat zij in hun makreelvisserij gevoelig beknut worden. Voor de volgenden kan het evengoed een feest worden, omdat volgens de voorspellingen, de haring dichterbij zou zitten en het verse product van de kotterscheperen dan ook onder zeer goede kwaliteit aan land kan gebracht worden.

Men kan zich nog geen idee vormen over de prijs van de „nieuwe” omdat er hier zoveel bij komt kijken, het vele werk en de vele tussenpersonen eer het smakelijk maatje in de winkel of in het verkoopsstalletje terecht komt.

Men schat dat de eerste maatjes kant en klaar voor de verbruiker genietbaar zullen zijn vanaf 5 juni.

Aan maatjesliefhebbers, smakelijk!!!



## LIPS n.v. sloopsschroeven

KERKSTRAAT 46 - 2720 ZWIJNDRECHT/ANTWERPEN  
☎ 03/252.73.42

REPAIR, SERVICE AND SALES  
LIPS PROPELLER WORKS DRUNEN - HOLLAND

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

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GEEN TOELATING VOOR SCHOTSE VISSERS VOOR JACHT OP ZEEROBBEN

Staatssecretaris Younger die de Schotse visserij onder zijn beleid heeft, is niet ingegaan op het verzoek van de Schotse visserij om op een bepaald aantal zeerobben te mogen jagen vanwege de schade die deze aan de visstand en vooral aan de zalm aanrichten.

Zoals men weet is vooral de E.E.G. van leer getrokken tegen het doden van zeerobben en werd er zelfs een verbod uitgevaardigd op de invoer van producten van de zeerob.

Het is duidelijk dat Younger het niet heeft aangedurfd een richtlijn van de E.E.G. tegen te gaan, ook al werd door de visserij bewezen dat de grijze zeerob te snel uitbreid, grote schade aanricht onder de visstand en dat de zeerobbenstand binnen bepaalde perken dient gehouden te worden.

Younger beweert dat hij, zowel de visserij als de organisaties die zich met het zeerobbenbestand bezig houden ondervraagd heeft en dat, als gevolg hiervan een commissie door hem ingesteld het niet nodig acht thans reeds tegen een zogezegde overpopulatie aan grijze zeerobben op te treden.

Hiermede dateert de laatste officiële toelating

voor het jagen op de zeerob reeds van 1977. Het is vooral het rapport van de „Sea Mammal Research Unit”, vrij vertaald als Onderzoeksc comité voor de Zeezoogdieren, die door Younger gevolgd werd en dit is zo wat bij de duivel te biecht gaan, want dit onderzoeksc comité is speciaal in het leven geroepen voor de bescherming van de zeerobben en de walvisachtigen.

De visserij zelf heeft, onder meer de onderzoekers die tot een dergelijk besluit zijn gekomen, beschuldigd een ommekeer van 180 graden gemaakt te hebben tegenover vroegere stellingen door hen ingenomen waarin zij wezen op de noodzakelijke bescherming van de vis tegen de vrazucht van de zeerobben.

Verder besliste Younger eveneens de toelatingen voor de lokale bevolking van de Orkney en de Shetland om een bepaalde hoeveelheid zeerobben voor eigen en voor commerciële doeleinden te jagen, niet meer uit te reiken.

De visserij kreeg dus in feite overal een nul op haar rekwest. Valt te bezien hoe lang het zal duren vooraleer men verplicht zal zijn om in te grijpen, want de zeerobbenpopulatie zet zich snel voort.

## INZINKING VAN DE HARINGPRIJS IN SCHOTLAND

Reeds na één enkele week werd men in Schotland met een totale inzinking van de zomerharingprijs geconfronteerd.

Het gaat hier om de bekende Clyde-haring. De openingsprijzen schommelden nog rond de 23 B.fr. en toen ging het bergafwaarts tot 12 B.fr. om naderhand rond de opvangprijs te gaan schommelen.

In kringen van de Schotse haringvisserij legt men hiervoor de blaam op de te grote invoer door Noorwegen van de Atlantische Scandinafse haring, waarvoor de Schotse Redersfederatie wenst dat minimumprijzen bij de invoer zouden vastgelegd worden.

De hoogste prijs die men kreeg voor de Clyde-haring, was ten tijde van het vangstverbod op de haring in de Noordzee en elders. Toen betaalde men 50 B.fr. het kg. Vangst op haring in het Clyde-gebied is nooit verboden geweest omdat dit een soort haring was eigen aan dit gebied.

Zodaning dat men, onafhankelijk van wat elders met de haring gebeurde, er een eigen beschermingssysteem kon op na houden. Het ging dan ook altijd slechts om enkele duizenden tonnen, voor de kust van de monding van de Clyde.

De inzinking na zo een korte periode van de haringprijzen, en dit terwijl de jacht op de Noordzeezomerharing nog niet eens open is, betekent weinig goeds als straks op 1 juni de grote treilers en grote haringkotters op de centrale en noorde-

lijke Noordzee losgelaten worden voor een massale aanvoer van haring.

Voor velen is het echter een probleem van marketing en van het opleggen van een minimumvoerprijs voor haring uit derde landen. Eens de kolenuizen vol zal het weerom een visserij worden voor de zwijnenbak via de vismeelfabrieken.

In elk geval opent het geen brede perspectieven voor onze eigen haringvissers, in het bijzonder en voor de haringvisserij in het algemeen.

### SCHOTLAND

■ In het Schotse Aberdeen zijn stemmen opgegaan tegen de verkoop in de afslag van zeer kleine gul en schelvis. Men noemt het binnenbrengen van deze zeer kleine vis een ramp voor de toekomst van de gul- en schelvisbestanden. Ook in Belgische afslagen werden wij laatst onaangenaam getroffen door het binnenbrengen van gulletjes ter grote van een middenslag wijting. Velen noemden dit een moord en konden niet begrijpen dat deze borelingen binnen de reglementaire maat waren. In elk geval is het dringend en hoog tijd dat de netmaaswijde opgetrokken wordt. Er zal dan minder allerkleinste gul van een paar maand gevangen worden, maar naderhand wordt deze terug gevangen onder een groter gewicht door dezelfde vissers en met een groter commerciële waarde.

### FRANKRIJK

■ Van het groots project om een nieuwe moderne vissershaven te bouwen te Brest blijft er nog slechts de bouw van een nieuwe moderne afslag over. Dit is onvoldoende voor de 350 vissersvaartuigen uit de regio Brest met 850 vissers. Dit heel wat bescheidener project dat opgetrokken wordt in een verlaten gebouw van de handelshaven zal 225 miljoen B.fr. kosten.

### ALLERLEI

■ Om een conflict en een klacht bij de syndicaten wegens onderbetaling te beletten heeft een kapitein van een Grieks vrachtschip, zes matrozen uit Tanzania in volle zee in de Golf van Finland van boord gezet. Dit in een kano met slechts 1 roeispaan ter beschikking. Toch geraakten de zes matrozen aan wal en dienden klacht in. De oeverstaten van de Baltische Zee werden verzocht de eventuele aanwezigheid van het vrachtschip, de „Santa-Sofia” te melden. Er staat de kapitein zeker nog iets te wachten.

■ Ook het kleine vorstendom Monaco krijgt zijn economische zone. Al met al bekomt Monaco rechten op 264 km<sup>2</sup> (zijnde 3 km kust en 88 km diep). Het vorstendom bekomt de middenlijn tussen Corsica en Monaco. De Franse regering gaat hiermee akkoord.

■ De detailcijfers van de hoeveelheden van de verschillende gevangen vissoorten over 1983 zijn pas thans beschikbaar. Het is de vlaswijting die de absolute kop houdt met iets meer dan 5 miljoen ton, vooral door de Japanese en Russische treilers in het noordelijk gebied van de Stille Oceaan ter hoogte van Alaska, gevangen. Als tweede komt de zogenaamde Japanse pilchard met 4,2 miljoen ton, verder de Chileense pilchard met 3,9 miljoen ton, de lodde met 2,554 miljoen ton en als vijfde vissoort de Atlantische kabeljauw (gul) met 2,07 miljoen ton. Schelvis ontdekken we maar op de 30ste plaats met 355 duizend ton en de wijting op de 48ste plaats met 181 duizend ton.

■ Men heeft het nog al doorgaans over de industrie die gift spuit in zee via de stromen en rivieren. Maar men heeft het minder over de vele landbouwbedrijven die giftproducten gebruiken, b.v. als onkruidverdelger, tegen bladvetende insecten, enz... en waarvan een groot gedeelte afgevoerd wordt na de regenbuien, via watervoren, grachten en beken, naar de rivieren en ten slotte naar zee. Bepaalde bestrijdingsmiddelen die men in de landbouw gebruikt zijn bijzonder giftig zoals men dit reeds aan de vissterfte in sommige rivieren heeft kunnen merken.

### DENEMARKEN

■ Deense bemoeiingen om een vaste voet te verkrijgen op de U.S.A.-markt voor hun visproducten komen eveneens heel ongelegen voor Canada. Dit verklaart eveneens dat de E.E.G. de tweede voornaamste U.S.A.-leverancier geworden is voor bodemvis en deze plaats zelfs afgesnoept heeft van IJsland.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## GROOT-BRITANNIE

■ De „Farnella” een vroegere diepvriestreyler van de grote Britse rederij „Marr en zoon” die thans op verse vis gaat, heeft met een absoluut toprecord voor verse visscheper afscheid genomen van de visserij. Het werd een opbrengst van 8,4 miljoen B.fr. De „Farnella” kwam terug van een 22-daagse reis van Noorwegen en had in zijn ruim 3.340 bennen vis, waaronder nage-nog 2.800 bennen gul die gemiddeld rond 2.400 B.fr. de ben maakten en 750 bennen kabeljauw, die 4.000 B.fr. de ben van 50 kg. no-terden. De vis was, niettegenstaande de 22-dagenreis, van goede kwaliteit. Het is de laatste reis van de „Farnella” omdat deze treiler reeds bestemd was voor onderzoekings- en toezicht-werk. Zeker wel een moeilijk afscheid voor de bemanning van de „Farnella”, na deze topper.

■ Een 17-meter Brits vissersvaartuig, de „Ardgour II” uit Pittweeen, zonk in 10 minuten na een aanvaring met zijn spanmaat. De vijf-kop-pige bemanning werd aan boord genomen van de spanmaat. Beide vaartuigen waren respec-tievelijk door vader en zoon als schipper-eigenaar bestuurd. Er was nog een tweede zoon aan boord van één der vaartuigen.



De „Ardgour II” ter gelegenheid van het in bedrijf nemen van het vaartuig (foto: Fishing News, Heighway House, Black Friars Road 87, London SE1 8HB).

■ De Britse (vooral Schotse) purservloot wordt thans beschouwd als zijnde ongeveer van sterke voor de kwota die men deze vloot toemeet. Nochtans wordt deze vloot ouder en men wenst er zich thans op toe te leggen, oude schepen te vervangen door moderne eenheden, in plaats van nieuwe moderne eenheden aan de bestaande vloot toe te voegen (dit om de vangstcapaciteit niet te verhogen). Het zou dus gaan om een schrappings- en nieuwbouwpro-gramma. Dit is natuurlijk niet nieuw en in ver-scheidene landen dient men thans eerst een vaartuig in te leveren vooraleer toelating te krij-gen tot nieuwbouw.

■ In het Schotse Clyde is vorige week zondag de visserij op zomerharing gestart. 28 kustsche-per kregen elk een kwantum van de 3 duizend ton Clydeharing. Het werd in elk geval geen gro-te visserij. Verscheidene vaartuigen kwamen zelfs zonder haring binnengelopen. Een paar anderen hadden echter een goede vangst aan... doggen. Het is nog altijd zoeken waar de haring-scholen zich verschuilen.

■ Twee Schotse schippers kregen elk een boete van 120 duizend B.fr. aangesmeerd door de rechtbank van Lerwick om hun individueel kwotum haring verleden jaar overschreden te heb-ben. Beide schippers waren haring aan het overladen op faktorischepen van het Oostblok en dit op een ogenblik dat hun kwantum reeds volgevisst was.

## IERLAND

■ De Ierse minister die de visserij onder zijn be-voegdheid heeft, de hr. Paddy O'Toole heeft een vangstverbod op de makreel ingesteld na-dat door zijn diensten vastgesteld werd dat de Ierse vissers thans reeds 57 duizend ton van het totaal jaarkwantum van 80 duizend hebben op-gevist. Er rest hen thans nog 23 duizend ton. Deze maatregel werd ingegeven om nog iets over te houden voor de wintermakreelvisserij. Verleden jaar bekwamen de Ieren een kontin-gent Britse makreel. Of dit ook dit jaar het geval zal zijn, valt nog af te wachten.

## CANADA

■ De Canadese Minister voor de Visserij, dhr. John Fraser, heeft ter gelegenheid van zijn be-zoek aan Groot-Britannië laten weten dat zijn land uitziet naar nieuwe afzetgebieden voor de Canadese haring omdat de E.E.G. die lange tijd een voorname afnemer was, thans terug een uitvoerend land wordt met de herneming van de haringvisserij in de Gemeenschapswateren. Toch menen wij dat een Canadees aanbod een stok achter de deur blijft voor het laaghouden van de haringprijzen van onze vissers.

■ De Canadese Minister voor de Visserij wist eveneens te Londen te zeggen dat de invoer van Canadese uitvoerders van kabeljauwfilet-diepvriesblokken naar Groot-Britannië, hieraan hun broek en hemd verloren. In de uitvoer naar dit land zal er dus scherp het mes gezet worden, of dit zal gebeuren door een gevoelig optrekken van de prijs van deze blokken ofwel door een vermindering van de productie werd er niet bij gezegd.

■ Canada is het grootste vis-exporterend land op onze aardbol. Wel komt de verklaring van de Canadese minister dan eigenlijk wel onver-wacht waar hij zegde dat Canada schelvis zou wensen in te voeren uit Groot-Britannië. En nochtans zoekt Canada nieuwe afzet voor een vermindering van de uitvoer van vis naar de Ver-enigde Staten wegens een terugval van onge-veer 20% van de U.S.A.-dollar waardoor voor de Amerikaanse verbruiker de Canadese vis-prijzen zo gunstig niet meer liqen.

## KAN SPORTVISSERIJ ALS WINSTGEVENDE HANDEL BESCHOUWD WORDEN?

Door volksvertegenwoordiger Declercq werd aan de Minister van Financiën en Middenstand en vraag gesteld in verband met de fiskale aanslag op de inkomsten van sportvissersvaar-tuigen. Vraag (ingekort) en antwoord luiden als volgt:

*Sportvisserij. – Forfaitaire belasting.*

Door sommige belastingcontroleurs wordt de sportvisserij forfaitair belast met de argumen-tatie dat wanneer het niet belegd kapitaal van 100.000 fr. en meer, de forfaitaire bedrijfsvoor-heffing op 6.000 fr. bepaald wordt.

Het is duidelijk dat deze controleurs zich hierop beroepen op de wetgeving op de rondreizen-den.

Graag vernam ik wanneer sportvissen als han-del moet beschouwd worden en wat een sport-visser kan ondernemen tegen een forfaitaire aanslag.

**Antwoord:** De vraag of inkomsten uit sportvis-serij als bedrijfsinkomsten moeten worden be-schouwd, kan enkel worden beantwoord aan de hand van de feitelijke omstandigheden eigen aan elk geval afzonderlijk.

Indien het geacht Lid een bepaald geval op het

oog heeft en mij de volledige identiteit van de belastingplichtige mededeelt ben ik bereid een onderzoek te doen instellen en hem het resul-taat ervan rechtstreeks te laten kennen.

Verder kan ik nog melden dat de belastingplich-tige de eventuele herziening van een aanslag enkel kan bekomen mits het indienen binnen de termijn gesteld in artikel 272 van het Wetboek van de inkomstenbelasting van een gewesti-veerd bezwaarschrift, bij de bevoegde geweste-lijke directeur van de directe belastingen.

Wijzelf gaan niet beweren dat sommige heel kleine sportvissers in de werkelijke zin van het woord, handel drijven maar dit is zeker het geval met heel wat sportvissers, waarvan de aktiviteit in sommige perioden van het jaar, werkelijk een beroepsaktiviteit is. We menen dan ook dat de 6.000 fr. die zij als forfaitaire belasting dienen te betalen een kleinigheid is tegenover de realiteit. Daarom ook zouden niet alleen de gevallen individueel dienen onder-zocht van hen die menen het slachtoffer van deze regeling te zijn, maar eveneens van diege-nen die er werkelijk een beroepsaktiviteit van maken en de beroepsvisserij oneerlijke konkur-rentie aandoen.

**VERNIEUWDE  
ATELIER-SCHEEPSSMEDERIJ  
VANTHUYNE CHRIS-VERCOUTTER  
NIEUWPOORT**

VOOR ALLE LAS- EN SMEEDWERK –  
VISBORDEN – KORIJZERS – GARNAAL-  
TOEVOERBAKKEN EN INOX FORNUIZEN

Atelier: HANDELSKAAI (bij de vismijn)  
Privé : HOOGSTRAAT 17, NIEUWPOORT  
☎ (058) 23 78 84

**„VAN MANNEN  
EN DE ZEE”**

door Marcel Poppe  
(tweede druk)

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

Het boekje is verkrijgbaar tegen de prijs van 159 fr., BTW inbegrepen, + 20 fr. verzendingskosten, te storten op nr. 000-0418987-44 van de drukkerij Nieuwsblad van de Kust, H. Baelskaai 30, 8400 Oostende.

Eveneens verkrijgbaar bij:  
Hand in Hand, Rederskaai 21, 8380 Zeebrugge.  
Standaard Boekhandel, Kapellestraat 103, 8400 Oostende.  
Internationale Boekhandel, Ad. Buylstraat 33, 8400 Oostende.  
Boekhandel Corman, Ad. Buylstraat 51, 8400 Oostende.

**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



**International  
Paint  
Marine  
Coatings**

**Kwaliteits  
marineverf  
voor  
onderhoud en  
nieuwbouw**

**Aangroei problemen?**



**Interclene BCA 300 premium!**

- een conventionele "anti-fouling" verf
- economisch in gebruik
- zowel met rol als spuit aan te brengen

**Verkrijgbaar bij:**

**Perfecta P.V.B.A.**

Kielbankstraat 1, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.89

**Snippe P.V.B.A.**

Lijndraaiersstraat 27, 8400 Oostende, Tel.: 059/50.35.81

**Valcke N.V.**

Tijdokstraat 26, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.41.79

**Bocher P.V.B.A.**

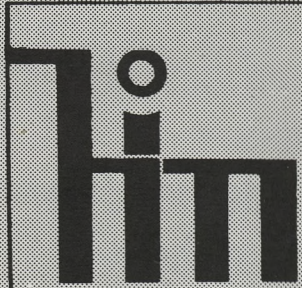
Rederskaai 74, 8380 Zeebrugge, Tel.: 050/54.44.72



**International  
Paint**

**Voor meer informatie:**

International Paint (Belgium) N.V.  
Verbindingsdok Westkaai 26-30, 2000 Antwerpen  
Tel.: 03/23.39.866/23.39.871, Telex: 71346 inter b



# HULP IN NOOD

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

**☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229**

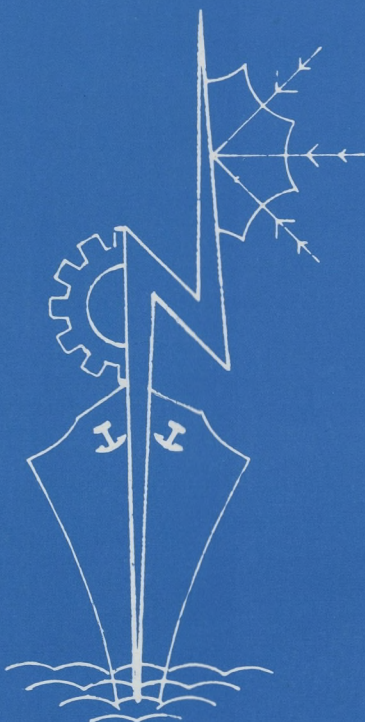


**Gedekte risico's:**

**eigen schade – schade aan derden –  
opslepingen – totaal verlies –  
lichamelijke schade aan derden –  
navigatietoestellen – zeegoed – vistuig**



**Scheepskredieten worden verleend  
aan de leden tegen zeer lage interesten.**



# S.C.A.P.

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

■ **Levering brandstoffen**

**Scheepsuitrusting**

**Tel. (059) 32 29 51 – 32 09 31**

■ **Bouwen vissersvaartuigen**

**Alle sloopsherstellingen**

**Tel. (059) 32 39 79 – 32 08 20**