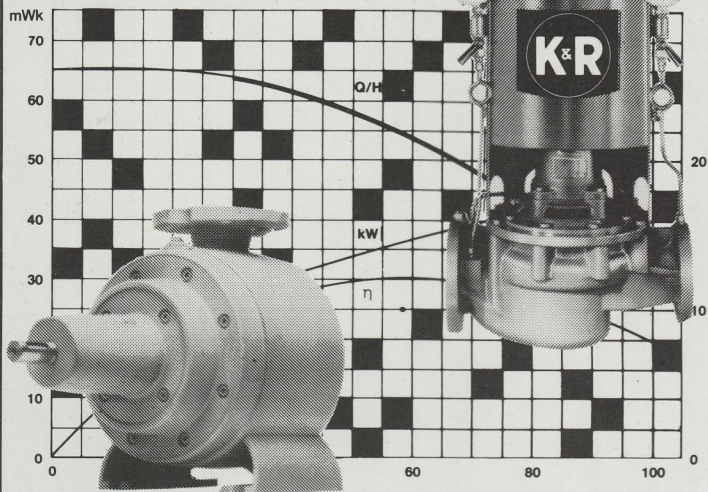


# HET VISSERIJBLAD



52e JAAR – PRIJS 50 FR. – VERSCHIJNT WEKELIJKS – VRIJDAG 18 OKTOBER 1985 – NR. 39

uw puzzle in  
**POMPEN**  
voor scheepvaart  
en industrie



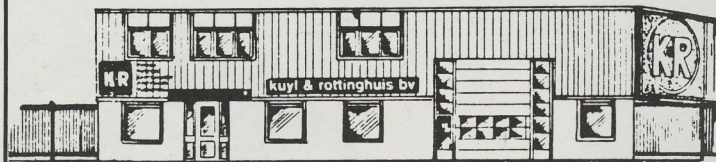
lossen wij zowel horizontaal  
als vertikaal voor u op!

*Ons nieuwe adres al genoteerd?*

**kuyl & rottinghuis bv**



Postbus 9684 - 3506 GR Utrecht  
Arkansasdreef 28 - 3565 AR Utrecht - (Ind.terrein 'Overvecht')  
Telefoon: 030-610024\* - Telex 40093 Kaenr nl.



## KUYL & ROTTINGHUIS VERHUIST!

Na 40 jaar in de binnenstad van Utrecht gevestigd te zijn geweest verhuist KUYL & ROTTINGHUIS B.V. naar het INDUSTRIETERREIN „OVERVECHT”, eveneens te UTRECHT. (N).

Vanuit een nieuw, efficiënt- en snel bereikbaar bedrijfspand kunnen Uw aanvragen en opdrachten voor: Pompen, Motoren, Appendages, Generatoren en Zwembadtechniek alsmede de service snel en doelmatig worden afgehandeld.

Graag tot ziens en noteert U even:

**Nieuw adres per 21 oktober 1985:**

**kuyl & rottinghuis bv**

Postbus 9684 - 3506 GR Utrecht

Arkansasdreef 28 - 3565 AR Utrecht

(Industrieterrein Overvecht)

Telefoon: 030 - 610024\* - Telex 40093 Kaenr nl.

In moeilijke ogenblikken  
kunt U op BP oliën vertrouwen.



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 18 oktober 1985 – Nr. 39

## LOOK BACK IN ANGER?? TERUGBLIK OP 4 JAAR VISSERIJBELEID (2)

In ons vorig nummer hebben wij een eerste hoofdstuk („Vissersvloot”) afgedrukt van het overzicht van Staatssecretaris P. De Keersmaeker van vier jaar visserijbeleid, en dit dan gevolgd door eigen commentaar.

Thans volgt het tweede hoofdstuk, gewijd aan het bemanningbeleid:

### 2. BEMANNING

Het belang van een goed overwogen bemanningsbeleid wordt nogal vaak overschat door de betrokken en belanghebbende visserijmiddens.

Dit is bepaald jammer en niet zonder reële risico's voor het bedrijf zelf. Men kan een vlootbestand vrij vlug weer opbouwen, doch hetzelfde geldt alleszins niet voor een bemanningsbestand, dat immers hoofdzakelijk een **sociologisch** gegeven vormt, dat zeer complex en moeilijk vatbaar is.

Het L.E.I. en de Dienst voor de Zeevisserij hebben hieraan een zeer interessante sociologische studie gewijd, die in de vakpers een positieve weerklank heeft gevonden.

Het Fonds voor Scheepsjongens is en blijft een solidariteitsfonds van de reders, dat hen beveiligd tegen een bemanningstekort (zowel kwantitatief als kwalitatief).

Het komt aan het bedrijf toe, dit Fonds nieuw leven in te blazen en terzake initiatieven te nemen. Het Departement van Landbouw is bereid hieraan optimaal mee te werken.

### ONZE COMMENTAAR

Voorwaar een zeer kort stukje over het bemanningsbeleid. Wij hebben het gevoel dat de Staatssecretaris het zo beknopt houdt omdat hij - naar onze mening - eigenlijk niet bijster veel armslag en manoeuvreerruimte heeft om een **echt** bemanningsbeleid te voeren. Want wat zien wij?

a) Vooreerst is het zo, dat - zoals we al hebben kunnen vaststellen bij het vlootbeleid - ook hier de toewijzing van bevoegdheid (op zijn zachtst gezegd) niet erg duidelijk is.

De basiswet voor het bemanningsbeleid, met name de Wet van 1931 betreffende het personeel van de zeevisserij, is immers een wet die valt onder de bevoegdheid van het Ministerie van **Verkeerswezen**.

Ook de wet van 1974 tot oprichting van het Fonds voor Scheepsjongens, valt onder dat zelfde Ministerie, om de eenvoudige reden dat deze wet een wet is tot wijziging van de wet van 1931.

Maar - en nu neemt de zaak een eigenaardige wending - krachtens het uitvoeringsbesluit van 1975, valt het Fonds zelf in feite

volledig onder het Ministerie van Landbouw, dat niet alleen flink wat geld erin stopt (en Verkeerswezen helemaal niets) maar ook, via eigen ambtenaren en een voogdijrecht van de Minister van Landbouw, eigenlijk de **dagelijkse** leiding van het Fonds compleet in handen heeft.

Maar verder dan die dagelijkse leiding gaat het ook niet, want zodra een belangrijke beslissing moet genomen worden, moeten zij terecht bij de Beheerraad, die paritair is samengesteld uit vertegenwoordigers van de Overheid (Ministerie van Verkeerswezen, Ministerie van Landbouw, Provincie West-Vlaanderen) en van de reders.

b) En hier komen wij terecht bij de **reders** en hun afgevaardigden in die Beheerraad. Doordat zij de helft van de mandaten in die Beheerraad innemen, kunnen zij het beleid van dat Fonds gemakkelijk zelf bepalen. Bovendien zal een Minister, om wille van „een solidariteitsfonds van de reders” (zegt de Staatssecretaris), het waarschijnlijk nog niet zo vlug in zijn hoofd halen om een fikse ruzie met het bedrijf te riskeren, daar waar het gaat om een mechanisme dat **hen zelf** moet beveiligen (nl. tegen een bemanningstekort) ... en zij ten slotte verondersteld worden verstandig genoeg te zijn om zelf te weten **in welke mate** zij wensen hiertegen beveiligd te worden.

Blijkbaar is die wens niet zeer groot als je ziet welk lachertje zij van dit Fonds gemaakt hebben. Terecht doet de Staatssecretaris dan ook opmerken: „Het komt **aan het bedrijf** toe, dit Fonds nieuw leven in te blazen en terzake initiatieven te nemen”, en hij voegt eraan toe „Het Departement van Landbouw is bereid hieraan optimaal mee te werken”.

Als je het zo bekijkt, dan weet je eigenlijk niet goed **aan wie** je vragen kunt stellen omtrent „het bemanningsbeleid” (voor zover iets dergelijks bestaat).

Aan de Staatssecretaris van Landbouw? Aan de Minister van Verkeerswezen? Aan de reders? ... of aan de scheepsjongens zelf? (die evenwel geen vertegenwoordiger hebben in de Beheerraad van het Fonds).

Tussen de regels door, kun je wel lezen dat de Staatssecretaris veel zin heeft om eens echt werk te maken van een goed doordacht bemanningsbeleid. Hij stelt vast dat „het belang van een goed overwogen bemanningsbeleid nogal vaak wordt onderschat door de betrokken en belanghebbende bedrijfsmiddens” en hij vindt dit „bepaald jammer en **niet zonder reële risico's** voor het bedrijf zelf”.

Maar hij stelt ook vast dat het laatste woord steeds bij het bedrijf ligt, of, met andere

woorden, dat je de reders niet kunt „beveiligen tegen een bemanningstekort” als er, in hun ogen, absoluut geen vuiltje aan de lucht is. Hij gooit dan maar de bal in het kamp van zij die er gerust in zijn, eraan toevoegend dat hij zelf in het middenveld blijft en altijd bereid is om, uiteraard in goed samenspel en mits deskundige balbeheersing, samen met de spelers van het bedrijf op te rukken naar het doel.

Onze lezers die onze artikelenreeks over het Fonds gevolgd hebben, weten dat wij de verwatering en teloorgang van dit Fonds ten zeerste betreuren. In de rare tijden die wij thans beleven, kan het nooit kwaad een deugdelijk veiligheidslot op de voordeur te hebben.

Je hebt natuurlijk altijd onverbetere opti-misten die al dik tevreden zijn met een ijzerdraadje of een eindje koord in plaats van een Yale-slot, „omdat er toch niets kan of zal gebeuren”; maar wij zijn eerder realisten en geven de voorkeur aan een serieuze beveiliging, vooral ook wanneer de Overheid zo vriendelijk is om de helft in de kosten te betalen, plus het volledig bedrag van de werkingskosten.

Maar **welke** beveiliging stel je dan voor? Wij dachten dat in deze verkiezingstijd dit probleem misschien ook wel sommige kustmandatarissen zou kunnen beroeren (wij hebben hier al niet zo erg veel economische activiteit in de kuststreek, zodat de politiekers toch moeilijk over de zeevisserij kunnen heen-kijken).

We hebben dan ook de moeite gedaan om al hun beloften even door te nemen. De oogst was echter zeer schraal: voor zover wij konden nagaan, is er slechts één die zich om het Fonds bekommert, met name Jacky Maes, SP-Provincieraadslid.

Onder de titel „De SP laat de visserij niet verdrinken” belooft hij „Ook ruime financiële mogelijkheden voor het Fonds voor Scheepsjongens staan als **prioriteit** ingeschreven”. Wij weten niet of hij wel beseft dat het weinig of geen zin heeft om „ruimere financiële mogelijkheden voor het Fonds in te schrijven” als het bedrijf zelf niet over de brug komt, maar kom, het is toch wel sympathiek vanwege Jacky.

Bij de andere partijen, en onder de titel „Om uit te knippen: dit is geen wegwerppagina met loze beloften en holle slogans, dit is wel een greep uit het CVP-reisplan voor de Goeie Weg”, weet alleen de CVP iets konkreets over de zeevisserij te vertellen, zij het dan weliswaar niet over het bemanningsbeleid, doch wel over het geven van „nieuwe impulsen” aan de zeevisserij „door de bouw van nieuwe schepen te **bevorderen**” (wat dus

betekent dat er **nog niet genoeg nieuwbouw** is! Bij wie zijn ze hiervoor in de leer geweest? Toch niet bij hun eigen Staatssecretaris voor Visserij?) en „door onze **territoriale** wateren te beschermen tegen stropers” (wat dus betekent dat tussen de drie en de twaalf mijl die stropers rustig hun gangetje mogen gaan! ... terwijl de Zeemacht zal moeten patrouilleren tussen en net achter de golfbrekers!).

Maar, alle gekheid op een stokje, daarmee hebben we nog altijd geen antwoord op onze vraag: **welke** beveiliging tegen kwantitatief en kwalitatief bemanningstekort?

Indien het zo zou zijn, dat met een fatsoenlijk Fondsbezoldiging een bevredigende toevoer (en behoud) van jongeren kan verzekerd worden, dan is er een vóór de hand liggend middel, namelijk het automatisch **indexeren** van de Fondsbezoldiging. Dan kan het Fonds zich bezig houden met ernstiger zaken dan een eindeloos welles-nietes spelletje om trent een frankske opslag bovenop een gedevalueerde aalmoes.

Maar voor het inbouwen van zo'n indexmechanisme heb je een wijziging nodig van de Wet van 1931 ... en je moet dus, met andere woorden, terecht bij de Minister van Verkeerswezen.

Nu is het zo, dat in dit gezegend landje van hard zwoegende parlementairen (buiten de Wetstraat), geen enkele Minister erg enthousiast gaat doen wanneer je hem een voorstel tot wetswijziging tracht aan te praten ... tenzij natuurlijk het Parlement zichzelf compleet buiten spel zet en bijgevolg alles bij volmacht kan geregeld worden! Maar zover zijn we (hopelijk) nog niet, en intussen is zo ongeveer vijf jaar een redelijke termijn om die onderbetaalde wroeters ertoe over te halen een woord, een zinsnede of een artikel van een wet te veranderen.

Maar goed, laat ons aannemen dat, mits het nodige geduld, die wetswijziging uiteindelijk een feit wordt, en dat vervolgens Overheid en bedrijf voldoende centen in het Fonds willen stoppen om dat allemaal knokkret waar te maken.

Je bekomt dan een situatie waarbij niet langer alleen het kruim onder de scheepsjongens („the survival of the fittest”), met of zonder Fonds, voor de bestending van het personeelsbestand moet zorgen, maar waarbij ook de zwakkere broertjes en de nog ontluikende broekjes, tijd, kans en gelegenheid krijgen om zich tot kranige vissers te ontpoppen.

Want of ze nu zeer goed, goed of minder goed meevallen, voor iedere gepresteerde

vaartdag ligt gegarandeerd een behoorlijke Fondsbezoldiging te wachten, die voldoende aantrekkelijk is, niet alleen om aan te monstren maar ook om het niet na een paar reizen definitief voor bekeken te houden.

Maar is het wel zo? Opdat die mooie ballon zou opgaan, is de „access” (niet tot de visgronden maar tot het bedrijf) een absolute vereiste. Nu zou je natuurlijk kunnen zeggen: „Dat is nogal vanzelfsprekend! We hebben zo al een bestendig tekort aan scheepsjongens, en in zo'n situatie denk je toch niet dat schoolverlaters geen toegang zouden krijgen tot het visserijbedrijf?”

Dat klinkt allemaal zeer logisch, maar toch begint er zich sedert enige tijd een verontwaardigd fenomeen af te tekenen. Naar het schijnt, zouden er, van de jongste lichting van schoolverlaters uit onze visserij scholen, nu nog steeds een twintigtal geen vaart gevonden hebben.

Niet omdat het zou gaan om klaplopers of nietsnutten (ze hebben trouwens nog niet eens de kans gekregen om te bewijzen wat ze waard zijn), maar heel eenvoudig omdat, vooral op de nieuwe vaartuigen, alles zodanig is afgesteld op produktiviteit en rendement, dat al wie in de weg kan lopen of enkel maar tot last kan dienen (en dat is een leerjongen aanvankelijk), van boord geweerd wordt.

Dus liever een flink renderende lichtmatroos of matroos of een reeds aardig door de wol geleverde scheepsjongen, dan zo'n snotjong dat nog zijn eerste passen moet zetten in dit hard bedrijf.

Als dat inderdaad zo is, wat doe je dan daarmee? Eigenlijk past hierop enkel een paarde remedie, en dat is, heel eenvoudig, het strikt toepassen van de Wet van 1931, die stelt dat ieder vissersvaartuig een scheepsjongen aan boord **moet** hebben, zoniet blijf je gewoon aan de kaai liggen!

Doch iedereen weet dat je die strikte toepassing niet kunt eisen, gewoonweg omdat er meer schepen zijn dan scheepsjongens! Of toch niet soms? Een oude wijze reder (we gaan zijn naam maar best niet verklappen) heeft ons tussen pot en pint toevertrouwd: „Als die Wet nu eens écht zou toegepast worden door de Waterschout, geloof me of geloof me niet, ze zouden hun benen van onder hun gat lopen om een scheepsjongen te vinden ... en ze zouden er wel een vinden, dat kan ik je verzekeren, ook al was het er een die geen kabeljauw kan onderscheiden van een schelvis!”

Al met al blijft het een verdraaid moeilijke

zaak. Wij pretenderen niet dat wij het allemaal zoveel beter weten. Wel integendeel, wij erkennen volmondig dat het niet zo eenvoudig is en dat we zelf niet zo maar een pasklare oplossing kunnen voorstellen.

Maar dat is ook niet onze taak en opdracht. Als vakpers moeten wij tijdig waarschuwen vooraleer een probleem uit de hand loopt, en daarbij eisen dat er wat aan gedaan wordt door zij die hiervoor beleidsverantwoordelijkheid dragen.

Met onze ontleding van de situatie kunnen zij zich misschien alvast wat behelpen. Wij kijken benieuwd uit naar hetgeen Overheid én bedrijf zullen weten uit te dokteren!

Samen op De Goeie Weg!

(volgende aflevering: „Gasoil-prijzen”)

## SOCIALE WONINGBOUW IN OOSTENDS VISSERSKWARTIER

De Heer J. Buchmann, Gemeenschapsminister van Huisvesting heeft zich op 8 oktober akkoord verklaard met de beslissing van de raad van Bestuur van de Nationale Maatschappij voor de Huisvesting tot opname op het verruimd uitvoeringsprogramma 1985 van het project voor de bouw van 67 sociale appartementen in het visserskwartier. Hiervoor werd een krediet van 61.669.000 fr. vastgelegd.

De heer P. Akkermans, Gemeenschapsminister voor Ruimtelijke Ordening, Landinrichting en Milieubehoud beloofde onlangs een toelage van 76.024.451 fr. voor de realisatie van datzelfde project.

De maatschappij „De Gelukkige Haard”, die met de realisatie van dit plan belast is, zal dus de aanbestedingsprocedure kunnen starten.

## NAAR EEN RECORDOMZET IN NIEUWPOORTSE VISMIJN?

Het ziet er naar uit dat men aan het einde van het jaar zal kunnen juichen in de Nieuwpoortse vismijn want volgens de beschikbare gegevens gaat men naar een nieuwe recordomzet.

Omzeggens iedere maand wordt een opbrengst opgetekend van rond de 10 miljoen en, als het gullenseizoen nog enigszins mee valt, gaat men naar een totaal jaarcijfer van ongeveer 110 miljoen fr., hetgeen betekent dat alle voorgaande record met ongeveer 6 miljoen zouden overtroffen worden.

**REDERS en  
VISSERS.**

voor uw

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

wendt U in volle  
vertrouwen tot de

Beroepsvereniging

**HAND IN HAND**  
VISMIJN 71, OOSTENDE - Ø 32.11.01

**EVEREST**

**Schilferijsfabriek**

H. Baelskaai 40, OOSTENDE

Ø 32.00.07

het koudste  
het best bewerkbaar

# HAVENUITBREIDING TE ZEEBRUGGE

## Parlementaire vraag van senator Van In

In het bulletin „Vragen en Antwoorden” verscheen de parlementaire vraag die volksvertegenwoordiger Van In richtte tot de Minister van Openbare Werken in verband met de havenuitbreiding van Zeebrugge.

Bedoelde vraag luidt als volgt:

Ter gelegenheid van de Zeebrugse havendagen ware het ongetwijfeld instructief uitsluitsel te krijgen over het volgende:

I. De Zeebrugse havenuitbreiding betekent ongetwijfeld een territoriale aangroei voor de steden Brugge en Knokke-Heist. Is het juist dat deze uitbreiding niet onder het territorium van de betrokken gemeenten mag worden bijgeschreven? Mocht zulks effectief de bedoeling zijn, welke argumenten kunnen dan gelden om deze logische aangroei te betwisten?

II. De Zeebrugse havenwerken op de kustlijn en in de achterhaven worden grotendeels op het grondgebied van Knokke-Heist uitgevoerd. Een goed havenbeheer vergt, aansluitend op de problematiek die hiervoren reeds werd opgeworpen, een administratieve eenheid. Mogen we vernemen of in dit verband tussen de betrokken gemeenten maatregelen van herverkaveling of grenscorrecties werden gesuggereerd?

III. In strijd met de voorschriften van het gewestplan Brugge-Oostkust, voorziet men bezijden de nieuwe zeeluis het behoud van een terrein als onderdeel voor de havenwerkzaamheden.

Dergelijke optie betekent een bijkomende hypotheek op een gezonde administratieve ontwikkeling. Mogen we vernemen of het werkelijk in de bedoeling ligt de bufferzone te offeren?

IV. Ter beveiliging van de nieuwe haven is o.m. voorzien in de bouw van een nieuwe brandweerkazerne door de Brugse overheid. Wanneer deze voorziening eerstdaags operationeel wordt, mag worden verondersteld dat er volgens strikte schema's ook preventief kan worden opgetreden. Mogen we vernemen of aldus een globale rampvoorziening is of wordt opgemaakt, welke de onderdelen van dergelijke voorziening zijn en welke instantie voor de coördinatie van alle voorzieningen instaat *c.q.* of er in dit verband ook wordt gedacht aan de aanwezigheid van een blusboot?

Hierop antwoordde de bevoegde Minister als volgt:

ik heb de eer het geacht lid mede te delen dat zijn parlementaire vraag het departement van Openbare Werken niet rechtstreeks aanbelangt en dat alleen het Ministerie van Binnenlandse Zaken bevoegd is enig initiatief te nemen in deze aangelegenheden.

Uit het feit dat het gaat om zaken die plaatsvinden in een havengebied mag niet afgeleid worden dat de minister die bevoegd is in havenzaken, ook bevoegd is voor alles wat in de zeehavens gebeurt.

## Marcel-Pieter LAMBREGT is niet meer

Op 78-jarige ouderdom nam Marcel Lambregt in het A.Z. H. Hart afscheid van zijn familie, vrienden en vele kennissen. Zijn afsterven heeft ons ook geschokt, niet enkel om dat wij hem persoonlijk gekend hebben, maar ook omdat Marcel een persoon was die in visserijmiddens gekend was als een braaf en stil mens, bereidwillig en behulpzaam waar en wanneer het nodig bleek. Daarom zal zijn heengaan een leemte nalaten.

Marcel Lambregt, geboren te Adinkerke op 13 januari 1908, komt rechtstreeks uit een vissersfamilie. Zijn vader Henri Lambregt was immers reder geweest van verscheidene vissersvaartuigen. Als jonge knaap moest Marcel het vissersplunje aantrekken en trok met vader de onmetelijke zee op, een beroep dat hij gans zijn leven heeft uitgeoefend.

Een slepende en pijnlijke ziekte heeft hem evenwel gevelde.

Vrijdag 18 oktober 1985 werd hij onder grote belangstelling naar zijn laatste rustplaats overgebracht.

Aan zijn diepbeproefde echtgenote en familie biedt ons blad zijn innige deelneming aan in hun diepe rouw.

## WEEK VAN DE VISSERIJ TE BLANKENBERGE

In samenwerking met het stadsbestuur en de VVV is de actieve vissersfolklore groep „Ebbe en Vloed” erin geslaagd de verloren gegane visserijtraditie weer tot leven te brengen. Van zaterdag 2 tot en met maandag 11 november organiseert de vereniging een „Week van de Blankenbergse visserij”.

De vissersfolklore groep startte 2 jaar geleden met een Weekeinde van de Blankenbergse visserij en dit onder impuls van Felix Vanden Broecke. Vorig jaar werd dit tot een hele week uitgebreid. Dit jaar omvat het heel wat nieuwigheden. Dankzij de bereidwilligheid van vele sympatisanten werd er veel nieuw fotomateriaal en nog andere documentatie rond de Blankenbergse visserij ter hand gesteld. Deze organisatie organiseert ook geleide bezoeken voor de scholen. Op aandringen van vissers en oud-vissers van Blankenberge wordt sedert lange tijd weer een herdenkingsmis gehouden voor alle verdrongen en overleden vissers uit het Blankenbergse. Ontelbare uren heeft Felix Vanden Broecke in de stadsarchieven doorgebracht om vissers op vergeelde foto's te identificeren en hen een plaats te geven in de annalen van de Blankenbergse visserijgeschiedenis. Het resultaat van dit alles kan bezichtigd worden vanaf zaterdag 2 november tot en met maandag 11 november in het oud stadhuis in de Kerkstraat. Daar kan men de tentoonstelling „De oude Blankenbergse vissers en visserij” bezoeken van 14 u. tot 18 u. (van maandag tot en met zondag) en ook nog van 10 u. tot 12 u. (enkel gedurende het weekeinde en op maandag 11 november).

De plechtige vissersmis opgedragen ter herdenking van alle verdrongen en overleden vissers gebeurt op vrijdag 8 november om 18u.30 in de St. Antoniuskerk.

De folklore groep zal dit gebeuren een nostalgisch tintje geven door in authentieke klederdracht de plechtigheid bij te wonen in het visserszitsel.

Op maandag 11 november wordt „de Bescheepsdag” gevierd. Om 17 u. vertrekt aan het oud stadhuis een muzikale optocht naar het vissersmonument „Sterken Dries” aan de vuurtoren op de zeedijk. Door de folklore groep wordt daar dan een bloemenhulde gebracht. Om 19 u. vindt nog een vissersmaaltijd plaats: „kazakken met gerookte haring” in de zaal Oberbayern in de De Smet de Naeyerlaan. Voor deze maaltijd (150 fr. met 1 consumptie) kan men inschrijven bij François Driessens, Sergeant de Bruynestraat 38, of tijdens de uren van de tentoonstelling in het oud stadhuis. Alle verdere informatie omtrent deze visserijweek, alsook over de geleide klasbezoeken, kan men bekomen bij Felix Vanden Broecke, Kimmelbergstraat 9 in Blankenberge.

## BRUGSE SCHEEPSSLOPERIJ VERWERKT VORSTEVEN VAN „MONT LOUIS”

De voorsteven van de „Mont Louis”, het Franse vrachtschip dat vorig jaar zonk voor de kust, werd zoals bekend geborgen.

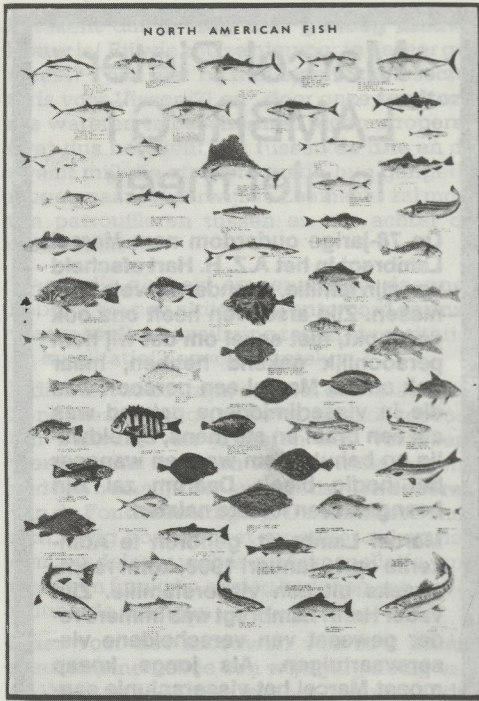
Thans is dat deel van het wrak overgebracht naar de „Brugse Scheepssloperij” aan de Coiseaukaai te Brugge.

Zoals hoger gezegd werd de voorsteven enkele weken geleden geborgen en werden de wrakstukken naar de nieuwe havendam te Zeebrugge gesleept waar zij in kleinere stukken van ongeveer 400 kg werden gebrand.

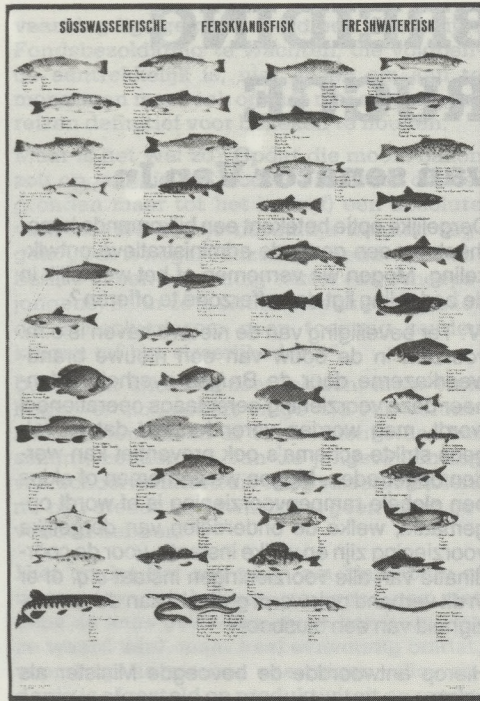
Deze stukken werden op pontons geplaatst en de voorsteven werd over het Kanaal Zeebrugge-Brugge naar de voornoemde Brugse scheepssloperij gebracht.

Dat bedrijf, dat toebehoort aan de groep Galloo uit Menen, is gespecialiseerd in afbraak en ijzerverwerking. Het akkoord tussen Galloo en de Belgische Staat is overigens een primeur voor een Westvlaams bedrijf.

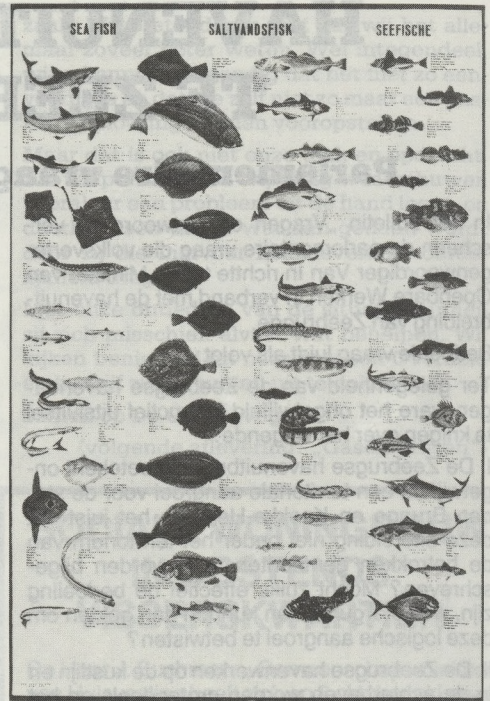
Bij de Brugse sloperij zal de voorsteven van de Mont Louis verder in stukken worden gesneden. Daarna zal het schroot in vorm geperst worden en in Sidmar worden hersmolten. Hoogstwaarschijnlijk worden hieruit nieuwe platen voor de autonijverheid gemaakt.



**TYPE A: Noord-Amerikaanse vissen.**  
64 van de meest verspreide vissen van de Stille Zuidzee, de Atlantische Oceaan en van de grote meren van N. Amerika. De namen staan in het Latijns, in het Engels, bepaalde zelfs in het Spaans en in het Frans.



**TYPE B: Zoetwatervissen.**  
53 van de meest verspreide vissen van de Europese meren en rivieren. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Fins, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands en in het Italiaans.



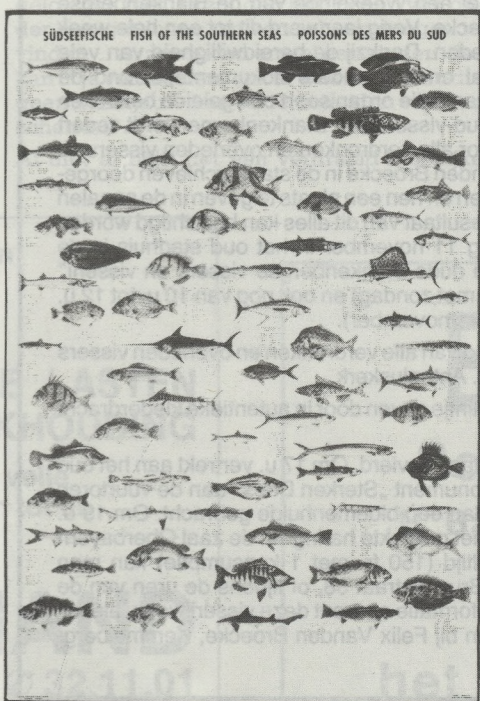
**TYPE C: Zeevissen.**  
62 van de meest verspreide vissen van de Atlantische Oceaan en de Europese Zeeën. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Spaans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.

**Die vismappen zijn verkrijgbaar ter drukkerij „Nieuwsblad van de Kust”,  
Hendrik Baelskaai 30, te 8400 Oostende - ☎ (059) 32 11 13**

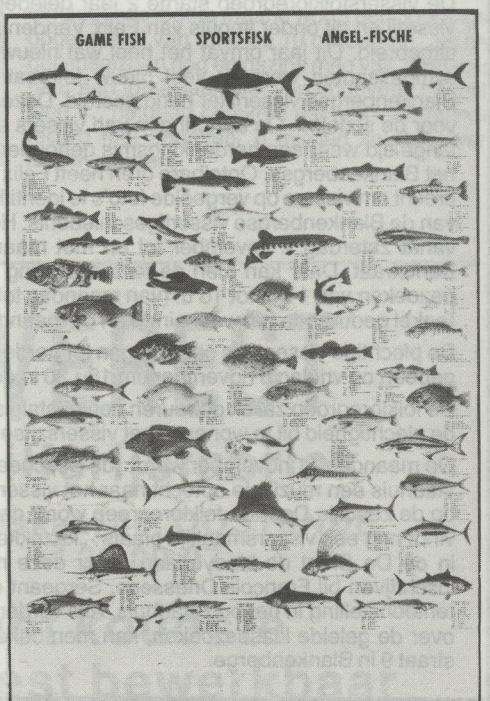
**TYPE D: Eetbare mosselen en schaaldieren, enz.**  
75 verschillende soorten van de hele wereld. De namen staan in het Latijn, het Nederlands, het Italiaans, het Portugees en het Frans.  
De grootte staat eveneens aangeduid.



**TYPE J: vissen van de Zuiderse Zeeën.**  
72 van de meest verspreide vissen van de Zuiderse Zeeën.  
De namen staan in het Latijns, het Engels, het Zuid-Afrikaans en in 12 andere talen.  
De grootte staat aangeduid.



**TYPE K: Sportvissen.**  
67 van de meest bekende soorten uit de wereld. De namen staan in het Latijns, het Deens, het Noors, het Zweeds, het Engels, het Duits, het Frans, het Nederlands, het Italiaans, het Spaans en het Portugees.  
De grootte is eveneens aangeduid.



# UIT HET PUBLIKATIEBLAD VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Onderstaand publiceren wij diverse vragen in verband met de internationale visserijproblematiek die gepubliceerd werden in het „Publikatieblad van de Europese Gemeenschappen” van 14 oktober jl.

## Motorvermogen van kotters

In verband met deze aangelegenheid richtte de h. Eisso Woltjer onderstaande vraag aan de Commissie:

Zoals de Commissie wellicht bekend, is het streven van de Nederlandse visserijorganisaties erop gericht het motorvermogen van de kotters terug te brengen tot maximaal 2.000 pk. Het vermogen van schepen boven de 2.000 pk dient op termijn naar die grens te worden teruggebracht. Deze terugbrenging van het aantal pk is bedoeld om meer evenwicht te brengen tussen de vangstcapaciteit van de Nederlandse kottersvloot en de toegestane vangsten, zoals die zijn geformuleerd in het EG-visserijakkoord. In gesprekken tussen het visserijbedrijfsleven en de Nederlandse overheid is gesteld dat een verlaging van het aantal pk zou kunnen stuiten op juridische bezwaren vanuit de EG.

1. Kan de Commissie aangeven welke bezwaren hiertegen zouden kunnen worden ingebracht?
2. Is de Commissie niet met mij van mening dat een Lid-Staat in de gelegenheid gesteld moet worden om passende maatregelen te kunnen treffen (in dit geval verlaging van de capaciteit) die nodig zijn in het kader van het beheer van de nationale quota?
3. Is de Commissie zo nodig bereid het wettelijk kader te scheppen om de Nederlandse maatregelen ter beheersing van de vangstcapaciteit mogelijk te maken?

## HET ANTWOORD

Namens de Commissie antwoordde de h. Andriesen als volgt:

1. Bij beschikking van 25 april 1985 heeft de Commissie haar goedkeuring gehecht aan het meerjarig oriëntatieprogramma voor de vissersvloot dat door de Nederlandse Regering werd opgesteld in het kader van Verordening (EEG) nr. 2908/83 van de Raad. Dit programma voorziet met name in een vermindering van de capaciteit van de Nederlandse kottersvloot. In dat kader heeft de Gemeenschap geen bezwaar tegen de bijzondere maatregel waaraan het geachte Parlementslid refereert.
2. De Commissie herinnert het geachte Parlementslid eraan dat de Lid-Staten op grond van artikel 5, lid 2, van Verordening (EEG) nr. 170/83 van de Raad in overeenstemming met de geldende communautaire bepalingen nationale voorschriften kunnen vaststellen voor het gebruik van de hun toegewezen quota. Deze voorschriften moeten aan de Commissie worden medegedeeld overeenkomstig de desbetreffende bepalingen van Verordening (EEG) nr. 101/76 van de Raad.
3. De Commissie is momenteel niet voornemens een nieuw wettelijk kader te scheppen voor de door het geachte Parlementslid bedoelde maatregelen.

## Makreelvisserij in het zuidwesten

Nopens de makreelvisserij in het zuidwestelijk

deel vroeg Lord O'Hagan (Groot-Brittannië) volgende toelichting:

De Commissie is uiteraard op de hoogte van het vrijwel volledige vangstverbod op makreel in het zuidwesten.

Welk percentage van de totaal toegestane vangst kan volgens ICES, aan de hand van de jongste wetenschappelijke ramingen van het westerse makreelbestand, zonder bezwaar op beperkte wijze en onder streng toezicht in de zuidwest makreel-„box” worden gevangen?

## HET ANTWOORD

Lord O'Hagan kreeg, namens de Commissie, onderstaand antwoord van de h. Andriesen:

De Commissie is het er niet mee eens dat de makreelvisserij in het zuidwesten vrijwel geheel verboden worden is. Het door het geachte Parlementslid bedoelde gebied waar niet op makreel mag worden gevestigd, beslaat slechts een beperkte oppervlakte (Verordening (EEG) nr. 171/83 van de Raad).

De ICES heeft in zijn meest recente verslag over het westelijk makreelbestand niet aangegeven welk percentage van de totaal toegestane vangst zonder bezwaar in de zuidwestelijke makreelbox kan worden gevangen. De ICES heeft wel een eerste raming van de gevolgen van het vangstverbod in dit gebied opge maakt en toen ook zijn vroeger advies dat de vangst van deze jonge makreel (de jaarklassen 1984 en 1985) zoveel mogelijk moet worden voorkomen, herhaald (verslag van de Adviescommissie voor visserijbeheer van de ICES, mei 1985).

## Europees handelstekort visserijproducten

Nopens de in hoofding aangehaalde aangelegenheid richtte de h. Gerard Deprez (België) onderstaande vraag aan de Commissie:

De Europese Gemeenschap is de grootste exporteur van landbouwproducten en voedingsmiddelen ter wereld (1983: 26.766 miljoen Ecu). Zij is echter tegelijkertijd de grootste importeur van deze landbouwproducten: 50.362 miljoen Ecu in 1983. Het dekkingspercentage van onze invoer is dus zeer gering, ongeveer 53%.

Het is tamelijk verontrustend dit twintig jaar na de instelling van het gemeenschappelijk landbouwbeleid te moeten vaststellen. Zelfs voor de landbouwproducten waarvoor een communautaire regeling geldt is er een tekort op de handelsbalans: invoer: 25.753 miljoen Ecu, uitvoer: 17.701 miljoen Ecu, dus een tekort van 8.000 miljoen Ecu, dus een tekort van 8.000 miljoen Ecu (dekkingspercentage slechts 66%).

Voor een aantal producten zoals koffie, cacao, thee, specerijen, natuurlijke rubber, hout en kurk zal de handelsbalans om begrijpelijke redenen een tekort vertonen.

Het stemt echter tot bezorgdheid te moeten vaststellen dat wij een tekort van ongeveer 1.866 miljoen Ecu hebben bij de visserijproducten. In deze sector waarvoor een communautaire regeling geldt bedraagt de export slechts 30% van de invoer.

Kan de Commissie, in aanmerking genomen dat

1. de Europese Gemeenschap, vooral door haar overzeese gebiedsdelen, over de grootste visgronden ter wereld beschikt,

2. de Gemeenschap zeer stringente visserijquota's oplegt, mededelen wat de reden is van deze wanverhouding?

Welke initiatieven denkt de Commissie te nemen om het tekort in de visserijsector dat de Europese handelsbalans sterk belast te verminderen?

## HET ANTWOORD

Het antwoord dat de h. Andriesen, namens de Commissie, op deze vraag verstrekte luidt als volgt:

Doordat vanaf 1977 de meeste landen hun visserijzone hebben uitgebreid tot 200 zeemijl, zijn er aanzienlijke wijzigingen opgetreden in de produktiestructuur in de Gemeenschap. Als gevolg van het verlies van belangrijke visgronden in de wateren van bepaalde derde landen, met name IJsland, Noorwegen, en Canada, is de vangst van magere vis, met name kabeljauw, afgenomen. Dit verlies aan vangstmogelijkheden is slechts gedeeltelijk door toegenomen vangstmogelijkheden in de wateren onder jurisdictie van de Lid-Staten van de Gemeenschap gecompenseerd omdat de magere vis hier reeds tevoren optimaal werd bevestigd door de vaartuigen uit de Gemeenschap en omdat voor andere soorten (makreel, pelser, sprot, enz...) op de markt van de Gemeenschap slechts beperkte afzetmogelijkheden bestaan.

Deze situatie heeft belangrijke consequenties gehad voor de omvang van het handelstekort, met name voor verse, diepgevroren of gezouten (stokvis) magere vis (ongeveer 20% van het huidige tekort van de Gemeenschap).

Voorts is er een grote verscheidenheid in de vraag op de markt van de Gemeenschap. De situatie wordt gekenmerkt door een zeer grote vraag naar soorten met een hoge handelswaarde die niet in voldoende omvang in de Gemeenschap beschikbaar zijn: verse en diepgevroren zalm, garnalen, bereidingen en conserven van tonijn, zalm en schaaldieren, die in het totaal 64% van het handelstekort van de Gemeenschap voor hun rekening nemen. Een soortgelijke situatie, maar nog geprononceerder, doet zich overigens ook voor in de Verenigde Staten.

Om dit tekort te verminderen, streeft de Gemeenschap ernaar haar visserijbetrekkingen met derde landen tot ontwikkeling te brengen ten einde de vangstmogelijkheden voor de vissersvloeten uit de Lid-Staten te verbeteren en tegelijk te voldoen aan de vraag op de markt. In dit verband wil de Gemeenschap in de nabije toekomst de totstandbrenging van joint ventures bevorderen. Daarbij wordt in samenwerking en overleg gevestigd in de wateren van derde landen en worden de produkten verwerkt en afgezet op de markt van de Gemeenschap.

Verder wijst de Commissie het geachte Parlementslid erop dat de instandhoudingsmaatregelen (TAC's en quota) bedoeld zijn voor het behoud van de visbestanden en niet om de productie af te stemmen op de vraag.

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

# BELGENMOP: Ierse Zee voor onze tongvisserij gesloten!

Met ingang van woensdagmorgen 16 oktober, is de Ierse Zee, de voor onze visserij zo belangrijke visserijzone VIIa, voor de tongvisserij gesloten, en dat tot het einde van het jaar...

Voor de verschillende boomkorvaartuigen die volop een zeer goede boterham aan het verdienen waren in die Ierse Zee sloeg dit bericht in als een bliksem bij heldere hemel. 't Is een regelrechte catastrofe voor de reder en de bemanning dat ze een uitstekende visserij gedwongen moeten verlaten, om elders misschien veel minder te besommen.

Zoals het nog al dikwijls gebeurt wanneer een soort noodlot ons treft in ons leven, is de eerste reactie één van opstand: **WAAROM?**

**WAAROM** moeten wij Belgen altijd katholieker willen zijn dan de Paus?

**WAAROM** moeten onze ambtenaren zo vlijtig zijn bij het bijhouden van de vangstgegevens?

**WAAROM** zijn de diensten van de Commissie er als de kippen bij om voor de Belgen direct een verbodsverordening uit te vaardigen?

**WAAROM** worden onze schippers seffens bij de kraag gestekt door de Waterschout?

**WAAROM? WAAROM? WAAROM?**

Op al die waaroms zal er wel één of ander verstandig antwoord zijn. Als we echter even binnenloeren bij onze bureaus dan stellen we toch vast dat daar door de nationale overheid en door de Commissie zo nauw niet wordt gekeken. Want wat zien we daar tot onze grootste verbazing?

In het Informatieblad der Belgische Reders ter Zeevisserij van 10 augustus 1985 werden sommige vangsten van een bepaalde lidstaat t.o.v. de quota tot **eind mei** in tabel weergegeven. Uit die tabel geven we ter informatie alleen de flagrantste overbevising weer op die datum:

schol VII a	quota: 80 ton vangst: <b>1.091 ton</b>
schol VIIhjk	quota: 200 ton vangst: <b>1.179 ton</b>
tong VII a	quota: 195 ton vangst: <b>532 ton</b>

„Moet er nog zand zijn” zou een bekende TV-voetbaljournalist uitroepen moest hij zoiets zien!

Volgens hetzelfde informatieblad zijn die cijfers dan nog wel gebaseerd op de mededelingen van de commissie!

Wat in dat eerder tuchtvol land mogelijk is zal wel in andere lidstaten, met veel langere en grilliger kustlijn, waar de controle veel moeilijker, zoniet onmogelijk is, ook wel gebeuren.

Als dat allemaal waar is, als dat allemaal elders anders kan, wél dan moet er bij ons toch iets gebeuren.

— ofwel moet van de Commissie bekomen worden dat iedereen over dezelfde kam wordt geschoren en dan kunnen wij de gemeenschappelijke spelregels aanvaarden.

— ofwel moeten ons dezelfde mogelijkheden geboden worden als in onze buurlanden. Wat de ene ogenschijnlijk straffeloos kan doen in de communautaire visput moet dan ook mogelijk worden gemaakt voor onze vlaamse vissers. Het kan niet dat er een verschil in behandeling zou bestaan tussen de verschillende Europese vissers. **Of zouden de vissersreglementen van Europa er alleen zijn voor de onnozeelaars?**

Dan zouden de Belgenmoppen die over ons in Nederland en in Frankrijk verteld worden toch ergens een grond van waarheid hebben?

Staaldraadtouwwerken van Baasrode en Scheepswerven

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

BAASRODE



ALLE SOORTEN STALEN KABELS VOOR :

- VISSERIJ IN GEWONE EN ZWARE VERZINKING
- NIJVERHEID
- ALLERHANDE

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

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

Ø (052) 33.24.66

B.T.W. 400.332.559

**Paul HOSTYN**

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

**Tel. (059) 32.31.80**

**BRUGGELAAN 12 BREDENE**  
(8780V)

**IN MEMORIAM**

**Maria VAN LUL**

Maria is niet meer. Voortaan zullen wij haar populair figuur niet langer opmerken.

Op zondag 13 oktober jl. nam zij voor goed afscheid van het aardse leven, op 65-jarige leeftijd.

Zij was plotseling onwel geworden. Niettegenstaande de beste zorgen van een bijgeroepen dokter overleed zij kort nadien.

Maria was zeer goed gekend in vissers- en sportmiddens. Zij was een graag geziene vrouw en een goed mens, en was de zuster van reder André Van Lul.

Vrijdag 18 oktober 1985 werd zij na een uitvaartdienst plechtig ten grave gedragen in de parochiale kerk van St. Antonius Vuurtoren, gevolgd door de bijzetting in familiegraf op de begraafplaats wijk „Priorij” te Brede-dorp.

Ons blad biedt aan reder André Van Lul en de familie de meest oprechte blijken van deelneming aan.

P.V.B.A. SCHEEPSTIMMERWERF  
**LOWYCK & ZOON**

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

HERSTELLINGEN - INRICHTEN

## REED'S NAUTICAL ALMANAC 1986

Jaarlijks wordt de „Reed's Nautical Almanac“ uitgebreid nagezien en vele nieuwe berichten toegevoegd. Deze 55ste editie maakt hierop geen uitzondering.

In afdeling IX, radio hulp voor de scheepvaart, heeft zich een grote verandering voorgedaan. De lijsten van de scheep- en luchtvaartbakens zijn in geografisch order gecombineerd.

Afdeling XI, getijden en getijstromingen, is veel verbeterd. Op de bladzijden over de getijtafels werd een verticale lijn toegevoegd tussen elke maandelijkse voorspelling en de data van de ge-

tijden in Southampton. De massa informatie is nu over 6 blz. verspreid. In beide gevallen is het nu veel duidelijker geworden. Er zijn nieuwe grafieken met de getijden van Milford Haven en Dover. Voor de eerste keer heeft de „Reed's Nautical Almanac“ gezorgd voor laag water dieptes en uren van laag water te Poole High.

Acht nieuwe wolkenfoto's vervangen de oude; gegevens over de havendocumenten en de haventoeegangen werden eveneens per haven aangepast. Daarnaast wordt ook een algemene situatie gegeven van de kabelsecties en de lichten en boeien rond de Kanaal Eilanden en de Schotse gebieden.

### MEDEDELING VOOR KANDIDAAT SCHIPPERS TER VISSERIJ

Met het oog op het examen van Schipper ter Visserij wordt een cursus ingericht op maandag 4 november 1985 om 8.45 u. in de Rijkvisserijschool, Kursaalstraat 55, 8390 Knokke-Heist 2.

Voor verdere inlichtingen en inschrijvingen, gelieve U voorzien van uw monsterboekje, te wenden naar voornoemd adres, elke schooldag tussen 9 en 12 of van 14 tot 16.30.

### ZEEBRUGSE TREILER PIKT DRENKELING OP

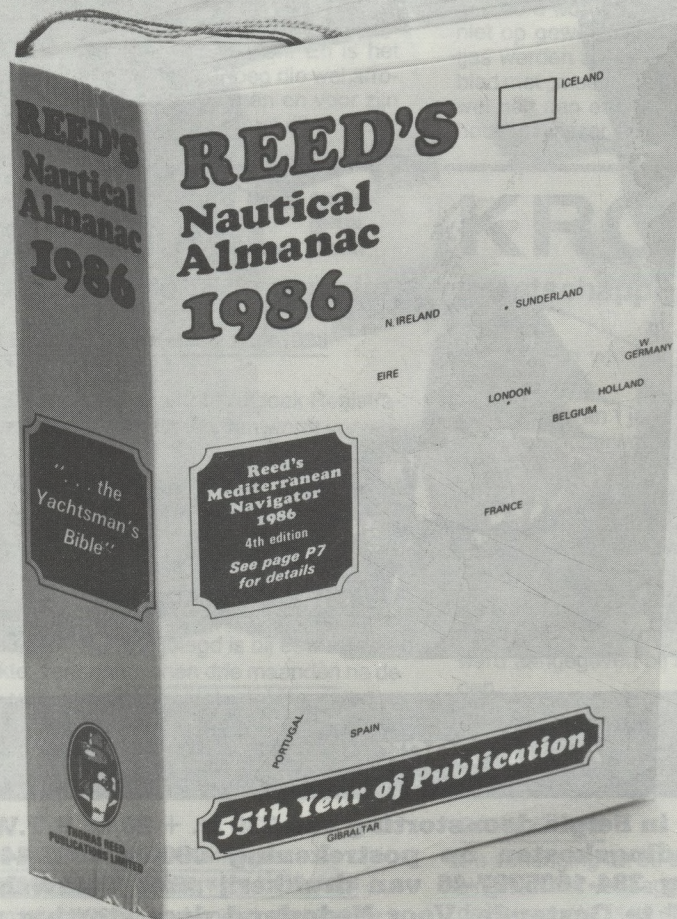
Voor de Franse kust, ter hoogte van Duinkerke, pikte het Zeebrugse vissersvaartuig Z.12 „Sabrina“ van reder Welvaert Jozef een drenkeling op. Later bleek het te gaan om de Ier Denis Cany. Aangenomen wordt dat de drenkeling reeds geruime tijd in het water lag en hij daarvoor uitgeput was. Ook zijn lichaamstemperatuur was angstwekkend gedaald.

Ongeveer een half uur na het oppikken werd de drenkeling overgenomen door een Sea Kinghelicopter van de reddingdiensten te Koksijde en overgebracht naar een ziekenhuis te Veurne waar hij de eerste zorgen kreeg toegediend.

Hoe Denis Cany in zee is terecht gekomen blijft nog altijd een onopgeloste zaak gezien hij nog niet onderhoord kon worden.

### SCHIPPERS!

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



# KOPERS DEDEN GARNAAL AFKEUREN IN OOSTENDSE AFSLAG

Een eigenaardigheid is wel dat er geen verplichting voorzien is in de Belgische afslagen voor gekookte producten. De keuring voor vis en visproducten is anderzijds wel verplicht en wordt trouwens bij wet en Koninklijk Besluit geregeld. In het geval van de garnaal die door de garnaalvissers gekookt in de markt gezet worden, wordt het aan de koper overgelaten het product te keuren en het aangekochte product eventueel naderhand door een veearts te laten keuren.

Inderdaad kan men dit niet laten gebeuren vooraleer men koper en dus eigenaar is van het produkt.

Toen deze week van een bepaalde reder de garnaal na aankoop, niet vers op de graad bleek, werd door de 2 betrokken kopers een veearts aangesteld die de garnaal afkeurde.

Waarschijnlijk ging het om garnaal die de vorige dag onverkocht bleef aan de trap, want heel wat garnaal-aanvoerders hebben daar een stalletje om hun garnaal rechtstreeks aan de konsument te verkopen. Deze garnaal zou dan de volgende dag in de afslag gezet zijn geweest. Verse garnaal was het inderdaad niet.

Daarmede was echter de kous voor de kopers nog niet af, want thans moest aan de aanvoerder-eigenaar nog de gelegenheid gegeven worden om een tegenexpertise te laten uitvoeren. De vismijndirectie die zich in deze zaak heel onpartijdig ter beschikking stelde van beide partijen, zowel van aanvoerder als van de kopers, verwittigde toen de aanvoerder dat zijn garnaal afgekeurd was, en dat hij het recht had tot een tegenexpertise te laten overgaan. De aanvoerder zag echter af van deze tegenexpertise en de aankoop voor de betrokken kopers werd dus geannuleerd.

Hierop trof de vismijndirectie de nodige maatregelen opdat de afgekeurde garnaal op geen enkele manier meer in de handel zou terecht komen en werd de partij garnaal, die nog altijd de afslag niet verlaten had, voor vernietiging door de speciale dienst afgehaald.

## GARNAAL AFGEKEURD

Voor zover wij ons kunnen herinneren is dit wel de eerste maal dat een koper zich verplicht zag om aangekochte garnaal te laten keuren. Men kan nu wel opwerpen dat elkeen recht heeft de garnaal te bezichtigen vóór de koop, maar het is slechts wanneer men de garnaal gekocht heeft, dus eigenaar is dat men de waar aan een keuring kan onderwerpen wanneer men twijfels heeft over de toestand van de garnaal.

■ Verleden week werd in Londen, door de nieuwe Britse onderminister voor de visserij, de hr. John Gummer, de Internationale Raad voor Onderzoek van de Zee geopend. Het gaat hier over de bescherming van de visstapels. Volgens de hr. Gummer kan praktisch geen enkel land spreken over „zijn vis”, omdat het normaal is dat kuit geschoten wordt in de wateren van een bepaald land, het tot zich nemen van voedsel in de wateren van andere landen, en de vangst in wateren van derde landen. Daarom ook is de Internationale Raad van zo een groot en uitzonderlijk belang voor het geven van adviezen voor de bescherming van de vissoorten. Adviezen, aldus de heer Gummer die regelmatig door de betrokken landen opgevolgd werden.

Voor de kopers zelfs komen daar de kosten van de keuring bij en dit is niet alleen een nadeel, maar gezien men zijn garnaal niet mag uit de markt halen vooraleer alle garnaal verkocht is, kan men de bederfelijkheid van de garnaal slechts laten nagaan nadat alle garnaal een koper gevonden heeft. Gevolg hiervan is dat de betrokken kopers zonder garnaal zitten, omdat ze overtuigd waren gediend te zijn en moeilijk konden vermoeden dat de garnaal die ze kochten niet kon dienen voor menselijk verbruik. Een tweede nadeel dus voor deze kopers.

In elk geval is het spijtig dat aanvoerders, garnaal in de markt zetten waarvan ze zelf weten, of moeten weten dat ze niet meer vers is. Garnaal die, aan de hand van de ouderdom door de veeartsen geschat, minstens van een vorige reis afkomstig was en aan het eigen stalletje niet meer verkocht geraakte. We moeten er wel op wijzen dat dit een zeer zeldzaam geval is en zich praktisch nooit voordoet. Maar éénmaal is voldoende en we zijn overtuigd dat één les voldoende zal zijn opdat dit zich niet meer zal herhalen, ten minste voor die aanvoerder die zich hiertoe heeft laten verleiden, oude garnaal in de afslag te plaatsen. Hij brengt hiermede schade toe aan eigen faam. Echt jammer.



## MET DE MERCATOR NAAR DE STILLE ZUIDZEE



A. DE BOCK

**Verkrijgbaar in België door storting van 330 fr. + 20 fr. B.T.W. + 30 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44 of bankrekening 384-1605797-46 van drukkerij „Het Nieuwsblad van de Kust” te Oostende. Voor Nederland door storting van 330 fr. + 75 fr. verzendingskosten op postrekening 000-0418987-44.**

# HET KAN VERKEREN ZEGDE „BREDERO” GOD TE PAS EN TE ONPAS

We hebben dit reeds in een artikel in het Visserijblad te pas gebracht in verband met de vroeger zeer goede verstandhouding tussen de vissers en de Nederlandse A.I.D. (Algemene Inspectie-eienst). Dit was ten tijde van het „grijs viscircuit” in Nederland, waar de Overheid toen nog openlijk mee speelde om de hoeveelheden te helpen kamoefleren die ver boven de officiële Nederlandse kwota in de Nederlandse afslagen geveild werden, aangevoerd door Nederlandse vaartuigen. Sinds de Nederlandse minister van Landbouw en Visserij te Brussel echter dure eden heeft gezwoven om thans braafjes in het gelid te lopen, en dan maar snel de heer Ploeg voor uitvoering hiervan tot zijn plaatsvervanger heeft bevorderd, is het zeker geen „koek en ei” meer tussen de overheid, de overheidsinstanties, waaronder in het bijzonder de A.I.D. en de Nederlandse vissers. Dit werd zo erg dat de vissers reeds als farizeeërs beschreven worden. Heel godsdienstig, waarbij dan zeker wel in het brein van de heer Ploeg en andere overheidsinstanties aan het onafscheidelijke van godsdienst-praktiserend en het onderhoud van de reglementen en voorschriften van de godsdienst gedacht wordt. Iets wat volgens die heren zeker niet gebeurt. Precies of de Goede God de visjes niet geschapen heeft om te kunnen voorzien in het bestaan van de mensheid. Van het begin van de menselijke verschijning op aarde, waren immers de visvangst en de jacht de voornaamste door God aangewezen bronnen om in het onderhoud van de mens te kunnen voorzien. En sinds wanneer is het overtreden van een menselijke wet, ipso-facto de overtreding van een godswet? Waarom het mengen van de godsdienstige principes met wereldlijke. Wat de overheid of wat Brussel wil, wil daarom nog altijd de godsdienst niet. Met een overtreding om links te rijden, heeft God of hebben de goddelijke principes toch ook niets te zien. En is het soms niet omgekeerd de hr. Ploeg die wel arrogant optreedt, om God te noemen en voor zijn kar te spannen in deze zaak? Past dit wel voor

een, laat ons zeggen gelovig man. Meent betrokkene niet dat hij hier wel een heel zware verantwoordelijkheid opneemt? Zich op God beroepen zoals hij doet, is er toch in geloven? Of gaat het hier slechts om een schermen met „God” voor andermans gebruik en niet voor zichzelf.

## NEDERLAND

■ Binnenkort worden de Nederlandse mosselen voorzien van verpakkingsdatum en uur. Op die manier zal de consument een beter inzicht hebben in kwaliteit en houdbaarheid. Het Produktschap voor Vis en Visproducten heeft dit bekendgemaakt op zondag 13 oktober II.

■ In Aberdeen is vorige week een bijeenkomst gehouden van de producentenorganisaties, de Vereniging van de rondvisserij, de grootkopers en de handel. Het ging hier om een oplossing te zoeken voor de kleine schelvis die in grote hoeveelheden in Schotse afslagen aangevoerd wordt en moet opgevangen worden. Verscheidene voorstellen werden naar voren gebracht, zoals verhoging der maaswijdten, het beperken van de aanvoer per bemanningslid en per visdag, verlaging van de opvangprijs, tot zelfs een promotiecampagne voor meer verbruik van kleine schelvis. Door de vergadering werd beslist dat de producentenorganisaties maatregelen zouden nemen die dan door de andere partijen gesteund zouden worden. Het is wel ongelukkig te noemen, dat er praktisch geen grote commerciële vis voorhanden is en dat de kleine vis uitgemeord wordt. Hoe dikwijls hebben we er zelf niet op gewezen dat door spannen, minigulletjes werden aangevoerd die wij in het Visserijblad met „moord” betitelden. Maar deze werden wel nog aan een renderende prijs verkocht en houdt de visser dan maar eens tegen.

## MISPLAATSTE PUBLICITEIT OVER SEALINK?

### Parlementaire vraag door volksvertegenwoordiger Manu DESUTTER

Volksvertegenwoordiger Manu Desutter richtte een parlementaire vraag aan de Minister van Verkeerswezen en Posterijen, Telegrafie en Telefonie in verband met een publiciteit die in de dagbladen gevoerd werd ten behoeve van Sealink.

De inhoud van deze advertenties is volgens voornoemd volksvertegenwoordiger misplaatst. Waarom hij dat zo ervaart zet hij uiteen in onderstaande vraag:

„In Belgische weekbladen wordt door Sealink, Bergstraat 52, 1000 Brussel, een advertentie geplaatst waarbij gewezen werd op het feit dat men beter naar Dover gaat over Calais dan over Zeebrugge. De titel luidt: „Je hoort Big Ben beter in Calais dan in Zeebrugge”. Verder lezen wij in de advertentie „een uurtje over rustige wegen snorren en je wint 2.30 u. bij de overtocht”.

Daar ik meen te weten dat er ook Belgische belangen vertegenwoordigd zijn in Sealink, komt het mij voor dat een dergelijke anti-Belgische advertentie minder gewenst is.

Welke maatregelen meent de Minister te kunnen nemen om deze anti-Belgische en anti-Zeebrugse en -Oostende advertentie in de toekomst te vermijden.”

Hierop antwoordde Minister Decroo als volgt:

„De R.M.T., voor wat betreft de Oostende-Dover/Folkestonelijn, werkt inderdaad in poolverband met een Britse partner, Sealink U.K., thans overgenomen door de private rederij British Ferries, die eveneens opereert op de Franse routes.

De Sealink overeenkomsten voorzien dat er in de Benelux en in Frankrijk geen gemeenschappelijke Sealink publiciteit wordt gevoerd, dit in tegenstelling tot wat in de andere landen van Europa het geval is.

Elk Sealink-partner kan bijgevolg voor de lijnen die hij exploiteert alle publiciteit maken die hij wenst.

Zo wordt thans inderdaad een campagne in de Belgische pers gevoerd ten voordele van de Calais-Doverlijn van Sealink, uitgebaat door de „Armement Naval” van de S.N.C.F. en British Ferries in poolverband.

Anderzijds werd door de Regie voor Maritiem Transport reeds verscheidene keren advertenties in Nederlandse tijdschriften voor de door haar aangeboden diensten geplaatst.

De R.M.T. kan echter niet beletten dat er in België publiciteit wordt gemaakt voor buitenlandse zeevaartlijnen voorzover dit niet in strijd is met de geldende bepalingen inzake handelspraktijken.

Tenslotte wil ik het geacht Lid verwijzen naar mijn schriftelijk antwoord van 5 september 1985 in deze aangelegenheid.

■ Een walvis van 25 meter die in Canada de St. Laurentsrivier is opgezwoommen op weg naar de stad Montreal, en koppig in die richting voortzwermt, gaat een zekere dood tegemoet omdat de stroom geen, of zeer onvoldoende plankton bevat voor het in leven houden van dergelijk dier. Een walvis filtert massa's water waaruit het kleine plantjes en zeediertjes haalt. Het eet hiervan enkele tonnen per dag. In een zoetwater-rivier, die dan nog afvalwaters vervoert is dit onmogelijk te vinden. Of men er echter in slagen zal de walvis rechtsomkeer te doen maken is een twijfelachtige zaak, want op dit gebied zijn het bijzonder koppige beesten.

# FISKALE KRONIEK

## Aangeboden door de verzekeringsmaatschappij HULP IN NOOD

Uit het Belgisch Staatsblad 12.9.1985  
Nr. 85-1728 blz. 12.982

Art. 212 - eerste lid van het Wetboek Registratie-, Hypotheek en Griffierechten wordt vervangen door volgend lid:

— bij wederverkoop van een onroerend goed dat voor de verkopers of zijn rechtsvoorgangers werd verkregen bij een akte waarop het voor verkoop gevestigde recht van 12,50% werd betaald, wordt het recht ten bedrage van vier vijfden van de voortverkoop terug gegeven zo de wederverkoop vastgelegd is bij een authentieke akte, verleden binnen drie maanden na de datum van verkrijging. Het recht wordt ten bedrage van drie vijfden terug gegeven zo de wederverkoop vastgesteld is bij authentieke akte verleden binnen de twee jaar na dezelfde datum.

### Sociaal Statuut der Zelfstandigen Onderwerping van Helpers en Helpsters

Wet van 13.6.1985 verschenen in het Belgisch Staatsblad van 31.7.1985 wijzigt art. 7 van het Koninklijk Besluit nr. 38 van 27.7.1967, houden-

de inrichting van het Sociaal Statuut der Zelfstandigen.

Met ingang van 1 januari 1985 zijn de helpers en helpsters onderworpen vanaf 1 januari van het jaar waarin zij de leeftijd van 20 jaar bereiken, tenzij zij gekend zijn vóór deze datum. In dit laatste geval zijn de betrokkenen onderworpen vanaf het kalenderkwartaal tijdens hetwelk het huwelijk werd gesloten.

De onderwerping is verplichtend, ongeacht of er al dan niet voor de helpers en helpsters een loon werd aangegeven bij het Bestuur der Belastingen.

Tot nu toe was de helpster zonder bedrijfsinkomsten niet onderworpen; zij kon echter de vrijwillige onderwerping aanvragen.

### B.T.W. BOUW

De verlenging tot 30 april 1986 van de toepassing van het verlaagd B.T.W.-tarief van 6% in de bouwsector is nu officieel geworden door het Koninklijk Besluit van 16 september 1985. (Belgisch Staatsblad van 27 september 1985).

# MARKT- EN VISMIJNECHOS

## OOSTENDE

Een aanvoer die opnieuw veel te klein was, vooral dan wat gul en andere ronde soorten betreft. Meteen ook weer hoge prijzen voor alle sorteringen gul en kabeljauw tot 150 fr.

Ook IJslandse vis werd zeer duur verkocht waardoor de O.216 met 630 bennen in de afslag toch nog aan 2,4 miljoen geraakte.

De hoogste opbrengst was nochtans voor de O.137 die van het kanaal terugkeerde met een vangst van ruim 250 bennen vis en 8.000 kg tong waarmee even boven de 3 miljoen besomd werd.

De tongprijzen zijn doorgaans hoger geweest dan verleden week. Lappen haalden meestal rond de 380 fr. en geraakten al eens boven de 400 fr. De grote sortering varieerde tussen 430 en 480 fr. terwijl driekwartsortering ook rond de 400 fr. haalde. De middensoorten werden verkocht tussen 250 en 350 fr. terwijl kleine tong wegging tussen 180 en 210 fr.

Opnieuw erg weinig staartvis waardoor ook hier de prijs van geen wijken wil weten en varieerde tussen 200 en 360 fr. het kg. Voor IJslandse kabeljauw varieerde de prijs tussen 110 en 145 fr., de rode zeebaars werd verkocht tussen 60 en 67 fr. terwijl blauwe leng tot 96 fr. noteerde.

Dat waren vroeger uitzonderlijke prijzen, nu worden dat stilaan gewone. Al zal het wel moeilijk zijn om met dergelijke prijzen het visverbruik te doen toenemen.

Voor pladijs lag het aanbod blijkbaar onder de vraag waardoor voor de grote soorten tussen 65 en 80 fr. betaald werd en van de derde slag sortering dit keer niets moest opgevangen worden. Zelfs platjes geraakten voor het grootste gedeelte verkocht.

De gullen zijn een luxe vis aan het worden. Grote sortering tot 138 fr. en middensoorten tussen 100 en 120 fr. Zelfs de kleine sorteringen blijven niet ver achter en noteerden tussen 80 en 96 fr.

Grote wijting kreeg maandag tot bij de 90 fr. maar viel dinsdag terug naar 65 fr., de kleine sortering zakte in dezelfde periode van 50 naar 38 fr. De aanvoer van wijting is ook ver onder het peil van andere jaren.

Rog was bij de minder duur verkochte soorten dit keer. Al lag er een duidelijk prijsverschil tussen de verschillende kwaliteiten. Ook voor haai werd niet zoveel betaald als verwacht, hier was 45 fr. al een topprijs.

De haringvissers blijven vooralsnog voortmoderen. Iets minder kleine vangsten naar het midden van de week toe maar toch lang niet genoeg om al van een seizoen te kunnen spreken. Een span geeft er (voorlopig) de brui aan en zal weer voor gul en andere vis zorgen. Mochten de anderen dit voorbeeld maar volgen, verzuchten de vishandelaars, er zou toch iets meer gul op de markt zijn.

### VRIJDAG 11 OKTOBER

	dag.	vis	tong	fr.
KANAAL				
O.499	15	120	7.000	2.294.377
NOORD				
O.114	11	160	—	574.654
O.108	4	60	—	311.195

### MAANDAG 14 OKTOBER

IJSLAND				
O.216	18	630	—	2.461.608
KANAAL				
O.137	20	250	7.500	3.068.166
O.33	18	160	3.000	2.054.668
O.229	17	260	—	891.168
WEST				
N.706	8	200	—	608.678
N.597	10	180	—	636.324
LT.351	5	20	1.000	375.211
KREEFTEPUT				
N.723	10	25	1.100	228.144
NOORDZEE				
O.128/279	3	40	—	214.056

### DINSDAG 15 OKTOBER

KANAAL				
O.33	13	160	5.500	2.038.780
WEST				
N.40	11	150	—	615.764
O.135/275	11	300	—	1.374.580

### WOENSDAG 16 OKTOBER

WEST				
Z.596	1	100	1.200	882.845

## IJSLANDSE VISSOORTEN

### Prijs per kg. op maandag 14 oktober

Grote schelvis	89,00/
Mid. schelvis	72,00/ 85,00
Kleine schelvis	65,00/
Kabeljauw	108,00/145,00
Gul	95,00/113,00
Schaat	91,00/ 93,00
Zeebaars	61,00/ 67,00
Leng (witte)	75,00/
Blauwe leng	95,00/ 96,00
Schartong (Schotse schol)	44,00/ 59,00
Heilbot	248,00/329,00
Koolvis	58,00/ 60,00
Hondstong (mieten)	68,00/ 73,00
Zeewolf	83,00/117,00

## Verwachtingen

### VRIJDAG 18 OKTOBER

NOORD: Z.284 (500 vis - 500 tong)  
O.274 (300 vis)  
WEST: O.500 - O.118

### MAANDAG 21 OKTOBER

IJSLAND: O.318 (600 m. ttz. 270 kab.-gul, 130 kools, 80 schelvis, 50 rode zeebaars, 30 leng, 40 varia)  
MONKEY BANK: N.752  
WEST: Z.502 - N.45  
NOORD: Z.50 - O.206  
KANAAL: Z.583 - O.369 - O.303 - O.83 - O.518

### DINSDAG 22 OKTOBER

WEST: O.705  
KANAAL: O.231 (vermoedelijk)

## ZEEBRUGGE

### VRIJDAG 11 OKTOBER 1985

Z.91	N	—	600	13	1.936.820
Z.122	W	600	40	5	483.900
Z.80	W	1.200	60	10	884.298
Z.402	KRP	—	60	10	332.355
Z.48	N	400	320	13	1.435.480
Z.34	KRP	—	190	11	881.943
Z.60	W	400	160	—	604.556
Z.89	W	100	70	—	422.580
					<b>6.981.932</b>

### MAANDAG 14 OKTOBER 1985

Z.300	W	800	40	6	518.900
Z.582	W	—	30	10	159.330
Z.123	KRP	—	8	—	64.610
Z.126	W	2.400	200	—	1.234.010
Z.46	KN	3.000	350	—	2.130.386
Z.66	KN	2.200	200	—	1.629.036
Z.198	KRP	—	120	—	687.730
Z.92	KN	3.000	300	—	1.984.856
Z.186	N	1.100	400	—	1.783.260
Z.510	KRP	—	140	—	710.915
Z.201	N	601	—	—	85.380
Z.580	N	578	—	—	211.730
					<b>11.260.143</b>

### DINSDAG 15 OKTOBER 1985

Z.569	—	—	—	—	610.471
-------	---	---	---	---	---------

### WOENSDAG 16 OKTOBER 1985

N.41	KRP	—	80	10	480.145
Z.189	N	400	300	14	1.210.420
Z.47	N	1.000	350	11	1.245.590
Z.181	KRP	—	150	11	534.175
Z.84	N	—	500	14	2.088.350
N.36	KN	2.000	300	19	1.650.490
Z.39	KN	3.400	500	19	2.232.340
Z.584	N	—	400	17	1.255.470
Z.185	KN	3.000	350	18	1.894.708
					<b>13.006.648</b>

## AAN ALLE REDERS EN SCHIPPERS

- De leden der Havencommissie van Nieuwpoort hebben in zitting dd. 4.9.85 het grote probleem van plaatsruimte voor het leggen van hun vistuig nogmaals besproken.
- Gezien de Nieuwpoortse vissersvloot stelselmatig uitbreidt met vaartuigen die de boomkorvisserij bedrijven is er een nijpend tekort aan plaats ontstaan voor het leggen van de vele visboels en korjzers.
- Er werd beslist dat door de Technische Dienst van de Stad Nieuwpoort het braakliggend terrein, gelegen achter de houten loodsen en naast de Smidse van de hr. Chris Vanthuyne, geëffend en verhard zou worden.
- Aan alle reders en schippers wordt dan ook gevraagd dringend hun tuig te willen verwijderen opdat met de werken een aanvang zou kunnen gemaakt worden. De verwijdering dient tegen 15 november 1985 te geschieden.
- Na 15 november 1985 zal aan een schroot-handelaar gevraagd worden al het ijzer van het terrein te willen verwijderen.

# Tong- en pladijsprijzen

## TONG

### OOSTENDE

	14 september	15 september	16 september
Lappen .....	385 410	380	390
Grote .....	425 480	411	428
3/4 .....	400 420	391 410	395 424
Bloktongen .....	340 380	315 320	340
Vóór-kleine .....	250 290	250 260	241
Kleine .....	200 210	205 210	205
Slips .....	180 190	185 190	183

### ZEEBRUGGE

Grote .....	407 415	400	389 412
Bloktongen .....	427 435	410	392 405
Fruittongen .....	397 404	369	387 404
Schone kleine .....	340 347	339	309 353
Kleine .....	260 271	.....	243 245
Tout petit .....	206 209	.....	210 211
Slips .....	176 178	.....	180 187

### NIEUWPOORT

Tong I .....	.....	.....	.....
Tong II .....	.....	.....	.....
Tong III .....	.....	.....	.....
Tong IV .....	.....	.....	.....
Tong V .....	.....	.....	.....
Kleine tongen .....	.....	.....	.....

## PLADIJS

### OOSTENDE

	14 oktober	15 oktober	16 oktober
Platen .....	73 80	75 79	69
Iek (groot-klein) ...	56 68	66 69	75
Derde slag .....	47 53	45 50	56
Platjes .....	27 31	27	27 29

### ZEEBRUGGE

I .....	60 68	66	63 68
II .....	54 57	74	56 58
III .....	41 47	66	44 49
IV .....	28 29	38	32 36
V .....	.....	.....	.....

### NIEUWPOORT

Moeien .....	.....	.....	.....
Grote pladijs .....	.....	.....	.....
Platjes .....	.....	.....	.....
Drielingen .....	.....	.....	.....

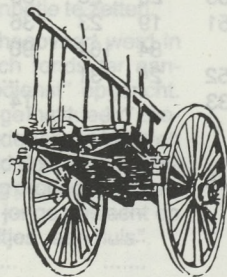
Hoe kan je 3.000 mensen bereiken uit het visserijmidden op een snelle, efficiënte en goedkope manier ?

door te adverteren in

**HET  
VISSERIJBLAD**

**Bel (059) 32 11 13  
voor meer informatie**

## RESTAURANT



*'t Schuurke*

GUIDO DEVOLDER - MINY

VOORHAVENLAAN 20,  
8400 OOSTENDE  
☎ (059) 32 36 03

*Daar steeds meer zakenmensen hun vertrouwen in ons restaurant stellen, hebben wij besloten, naast onze uitgebreide kaart ons ook te voorzien van een dagschotel aan 180 fr. per persoon.*

*Tevens stellen wij U ook een zakenlunch voor die maandelijks verandert.*

*Deze zakenlunch wordt vlot en snel bediend voor de prijs van 650 fr.*

*Indien mogelijk gelieve te reserveren.*

# VERGELIJKENDE TABEL DER VISPRIJZEN IN DE VISMIJNEN DER KUST

	Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Oostende		Zeebrugge		Nieuwpoort		Nieuwpoort	
	14/10	14/10	14/10	14/10	15/10	15/10	15/10	15/10	16/10	16/10	16/10	16/10	16/10	16/10	16/10	16/10
Tarbot groot	450	480	407	435	459	484	441	470	511	518	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot middel	280	340	376	388	286	.....	384	327	366	399	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tarbot klein	200	235	159	254	143	165	251	282	270	170	186	.....	.....	.....	.....	.....
Griet groot	285	310	311	288	297	.....	.....	254	326	329	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet middel	209	244	190	219	159	212	318	167	172	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Griet klein	147	168	131	145	115	.....	.....	.....	140	145	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis groot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis middel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schelvis klein	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek grote	133	151	55	120	.....	.....	67	127	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek middel	108	116	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heek klein	68	98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lom	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Leng	72	.....	40	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog I	57	72	34	.....	46	74	.....	86	76	46	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Keilrog	57	83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rog	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tilten	61	65	34	.....	71	.....	.....	79	33	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Scherpstaart	30	63	100	39	58	68	.....	50	70	25	37	.....	.....	.....	.....	.....
Halve Mans	38	75	23	.....	.....	.....	.....	60	86	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Teelt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Katrog	20	33	24	10	.....	.....	.....	.....	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kabeljauw	115	143	118	120	144	157	.....	.....	126	136	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (groot)	110	128	100	104	127	138	.....	.....	93	95	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (middel)	95	100	90	95	106	121	.....	106	86	91	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Gul (klein)	75	96	60	65	90	95	50	96	62	68	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hozemondhamme	200	350	208	395	190	347	290	351	215	345	206	379	.....	.....	.....	.....
Wijting groot	80	90	50	68	64	74	48	71	38	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Wijting klein	52	65	29	25	38	41	22	24	22	35	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schar	37	51	19	23	36	61	36	.....	30	31	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenschol	56	.....	84	164	90	195	.....	104	200	63	189	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehaai	35	52	24	31	.....	.....	60	63	30	38	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Hondshaai	25	33	.....	.....	14	21	.....	17	26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Doornhaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pieterman	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Makreel	18	45	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Horsmakreel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeekreeft	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schaat	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeebaars (klipvis)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Kongeraal	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schartong	28	60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Volle haring	18	20	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ijle haring	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Haringshaai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steenholk	45	61	.....	.....	52	.....	.....	40	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Heilbot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Steur	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koolvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeewolf	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Pollak	95	117	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zonnevis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Koningsvis	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vlaswijting	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeeduivel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Schotse schol	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Zeehond	.....	.....	19	21	.....	.....	.....	.....	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Bot	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode Poon (roobaard)	38	70	41	.....	34	87	.....	48	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grauwe poon (knorhaan)	41	.....	18	25	26	32	.....	.....	18	22	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Rode knorhaan	45	92	.....	.....	36	118	.....	32	87	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Posten	.....	.....	24	.....	.....	.....	23	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

# NEDERLAND

## IJMUIDEN

**Aan de dinsdagmarkt van 8 oktober werden aangevoerd:** 220 kg. tong, 5 kisten tarbot en griet, 11 kisten wijting, 44 kisten schol, 8 kisten schar, 2 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** middel tong 24,00-23,00, kleinmiddel tong 22,20-20,40, tong één 16,20-15,60, tong twee 14,00-12,20, tarbot 22,20.

**Per 40 kg.:** tarbot 528-440, griet 440-360, schol twee 240, schol drie 142-136, schol vier 104-74, schar 104-81, wijting vier 126-96.

**De besommingen waren:** UK 129 f 2.700, UK 234 f 2.400, VD 20 f 4.100, YE 28 f 2.800.

**Aan de woensdagmarkt van 9 oktober werden aangevoerd:** 2 kisten tarbot en griet, 3 kisten kabeljauw, 327 kisten wijting, 43 kisten schol, 53 kisten schar, 8 kisten makreel, 1.715 kisten haring, 15 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** tarbot 21,80, zalm 23,60.

**Per 40 kg.:** kabeljauw vier en vijf 288-278, schol drie 166-136, schol vier 126-80, schar 92-61, wijting vier 118-74, makreel twee 96-21,60, haring één 37-33, horsmakreel 65-17,

rode poon twee 296, rode poon drie 196-156.

**De besommingen waren:** UK 48 + UK 49 f 14.400, UK 89 + UK 307 f 13.500, UK 90 + VD 54 f 13.000, UK 135 + UK 145 f 13.300, UK 141 + UK 271 f 21.000, UK 142 + UK 215 f 17.400, UK 233 f 1.000, VD 19 + VD 73 f 10.600.

**Aan de donderdagmarkt van 10 oktober werden aangevoerd:** 18 kg. tong, 3 kisten tarbot en griet, 14 kisten kabeljauw, 22 kisten schelvis, 30 kisten wijting, 66 kisten schol, 1 kist schar, 30 kisten makreel en 26 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** groot en klein-middel tong 23,20, tong één en twee 14,00, tarbot 27,60.

**Per 40 kg.:** tarbot 840-480, griet 624-416, kabeljauw vijf 226-176, schelvis vier 164-150, schol één 212, schol twee 202-188, schol drie 152-136, schol vier 104-86, wijting vier 140-130, schar 114, makreel twee 59-39, hake 296-262, haai 130-110, kleine kreeft 444, tongschar 320.

De besommingen waren: slechts één Texelaar met f 24.000 aan besomming.

**Aan de vrijdagmarkt van 11 oktober werd aangevoerd:** 6.965 kg. tong, 79 kisten tarbot en griet, 129 kisten kabeljauw, 68 kisten schelvis, 125 kisten wijting, 1.517 kisten schol, 106 kisten schar, 23 kisten makreel en 216 kisten diversen.

**Prijzen in gulden. Per 1 kg.:** tarbot 25,98-

24,23, grote tong 25,95-23,51, grootmiddel tong 25,07-24,01, kleinmiddel tong 20,86-20,10, tong één 15,40-15,00, tong twee 11,84-11,11.

**Per 40 kg.:** tarbot 941-391, griet 631-399, kabeljauw twee 352-304, kabeljauw drie 330-242, kabeljauw vier 340-252, kabeljauw vijf 244-154, schelvis vier 150-136, rode poon 254-144, schol één 190-172, schol twee 176-160, schol drie 140-110, schol vier 86-67, wijting vier 144-110, schar 102-71, makreel twee 84-68, hake 334-254, tongschar 408-243, horsmakreel 52, krab-bepoten 90, kleine kreeft 464, haai 126-106, krab 48-44, poontjes 39-26, hammen met kop 324-200.

**Per stuk:** kreeften 72,39-21,07.

**De besommingen waren:** ARM 22 f 80.400, ARM 23 f 73.400, UK 137 + IJM 27 f 1.600, UK 233 f 15.600, IJM 18 f 1.900, verder twee Goedereeders en twee Texelaars, deze besommingen te samen f 225.000.



## AMSTERDAMSE HOGERE ZEEVAART-SCHOOL VIERT 200-JARIG BESTAAN

De Amsterdamse Hogere Zeevaartschool staat bekend als één met een hoog niveau. Deze school was de eerste in zijn soort op het Europese vasteland.

Op 24 oktober is het precies twee eeuwen geleden dat de „Kweekschool voor de Zeevaart” in de hoofdstad werd opgericht. Voor de directie en het bestuur van deze Zeevaartschool is dat jubileum een aanleiding om de school in de maand oktober met een reeks van festiviteiten

nog eens uitgebreid in het zonnetje te zetten.

De kweekschool voor de scheepvaart werd in 1785 door het „Vaderlandsch fonds ter aanmoediging van 's lands Zeedienst” opgericht. Het was de eerste vorm van geïnstitueerd zeevaartkundig onderwijs in Nederland. Voordien werden de zeelieden opgeleid door oud-zeelieden die hun kennis en ervaring productief maakten en lessen gaven aan het jonge geslacht op stuurmanscolleges en schooltjes „aan huis”.

De nieuwe opleiding was anders: door middel van een verklaring van geschiktheid kreeg de gezagvoerder van een schip de garantie dat hij „een bruikbare jongeling onder zijn hoede kreeg”.

Naast de kweekschool werd in 1859 in het Amsterdamse Zeemanshuis nog een zeevaartschool opgericht. Deze was bedoeld als bijscholing voor zeelieden die met name in de wintermaanden in het Zeemanshuis vertoefden.

De taken werden tussen beide scholen verdeeld: de kweekschool leidde, afhankelijk van de vooropleiding, in 1 of 2 jaar op tot stuurmansleerling, de zeevaartschool van het Zeemanshuis zorgde voor de diploma's derde-, tweede-, en eerste stuurman grote handelsvaart, de diploma's kleine handelsvaart en de diploma's kustsleeppvaart. Later kwam daar nog de opleiding van radio-officieren bij.

In 1971 fuseerden de 2 opleidingen tot één Hogere Zeevaartschool Amsterdam. De daaropvolgende jaren werd het onderwijs uitgebreid en aangevuld, onder andere met opleidingen voor „Hydrografic Suveyor” (bv. werkzaam bij het opzetten van booreilanden en de Oosterscheldewerken) en Marionicus. Een belangrijk onderdeel van het onderwijs op de kweekschool was altijd het verplicht leven in internaatverband. De leerlingen leefden er volgens zeer strakke regels. Opstaan om 5u.30 en het grootste deel van de dag werd besteed aan inspecties, schoonmaken, naar school gaan en studeren. Zo leerden ze goed in team functioneren.

De meeste studenten van nu studeren daar nu niet zoveel meer om te kunnen varen, maar wel om een job aan wal te vinden. Dat is allemaal mooi en wel, maar een echte zeeman wordt je alleen na veel ervaring op zee.



Het gebouw van de Hogere Zeevaartschool aan de Nieuwevaart.

# NEDERLAND

## COLIJNSPLAAT

Aanvoer week van 29 sept. t.m. 5 oktober 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	23.424	3,44
Handels Garnalen	913	3,89
Tong		18,87
Schol		2,32
Schar		1,29
Bot		0,68
Tarbot		11,83
Griet		10,65
Wijting		1,74
Zeebaars		20,11
Harder		4,58
Makreel		0,56
Paling		11,80
Zalm		13,69
Haai		2,50
Horsmakreel		0,45
Geep		1,40
Kreeft		34,11
Poon		2,82

Aanvoer week van 6 t.m. 12 oktober 1985

	kg.	gem. prijs
Export Garnalen	28.186	4,37
Handels Garnalen	782	4,22
Tong		18,96
Schol		2,35
Schar		1,59
Bot		0,85
Tarbot		11,66
Griet		10,07
Kabeljauw		5,32
Wijting		2,27
Zeebaars		22,08
Harder		5,16
Makreel		1,22
Paling		14,52
Zalm-Forel		10,45
Horsmakreel		0,65
Poon		3,52
Kreeft		35,20

## GOEDEREDEE

DONDERDAG 10 OKTOBER

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			23,17
Tong gm			24,13
Tong km			21,23
Tong I			15,45
Tong II			11,18
Tarbot I			26,25
Tarbot II			18,21
Tarbot III			15,30
Tarbot IV			9,91
Tarbot afw			9,48
Griet I			15,27
Griet II			8,92
Schol 4 (G)			1,63
Kab 2 (G)			6,92
Kab 3 (G)			6,31
Kab 4 (G)			6,09

Kab 5 (G)	5,04
Kab (afw)	0,50
Wijt. 4 (G)	2,84
Schar 1/D	1,93
Schar 2/D	2,25
Makreel II	0,98
Poon gr	3,00
Poon 1	3,76
Poon 2	2,23
Bot	1,06
Zalm-Forel	8,00
Schol 1 (O)	4,35
Schol 2 (O)	3,31
Schol 3 (O)	2,38
Schol 4 (O)	1,55
Krab	0,73
Inktvis W	8,86
Inktvis ZW	3,84
Harder	3,15
Steenbolk	1,63
Paling	13,00
Diversen	1,06
Garn. Exp. 2	3,55
Garn. Bnl. 2	2,83
<b>TOTAAL</b>	<b>77.095 165.166</b>

VRIJDAG 11 OKTOBER

VISSOORT	KGS	Guldens	Gem.
Tong gr			24,49
Tong gm			23,86
Tong km			19,58
Tong I			14,81
Tong II			11,02
Tarbot I			25,41
Tarbot II			19,24
Tarbot III			13,77
Tarbot IV			9,21
Tarbot afw			7,80
Griet I			14,85
Griet II			9,42
Schol 1 (G)			4,02
Schol 2 (G)			3,48
Schol 3 (G)			2,50
Schol 4 (G)			1,66
Kab 1 (G)			6,74
Kab 2 (G)			6,69
Kab 3 (G)			5,58
Kab 4 (G)			5,31
Kab 5 (G)			4,37
Kab (afw)			0,51
Wijt. 4 (G)			2,26
Schar 1/D			1,78
Schar 2/D			1,74
Makreel II			1,18
Poon gr			2,37
Poon 1			2,14
Poon 2			1,42
Poon Zw			0,70
Rog I			4,72
Rog II			3,39
Schel. 3			3,19
Bot			1,00
Zalm-Forel			8,23
Tongschar			6,28
Schol 1 (O)			3,73
Schol 2 (O)			3,41
Schol 3 (O)			2,25
Schol 4 (O)			1,48
Haai + P			2,85
Krab			1,43
Inktvis W			8,66
Inktvis ZW			3,02
Harder			4,03
Steenbolk			2,17
Mullen			4,44

Kreeft	14,00
Hammen	12,36
Paling	13,43
Diversen	13,07
Garn. Exp. 2	3,88
Garn. Bnl. 2	3,00

**TOTAAL 275.271 1.482.704**

## LAUWERSOOG

Zeventien schepen, waaronder een Deen, zorgden op maandag 7 oktober voor een aanvoer van bijna 3.500 kisten plat- en rondvis. Van de Deen kon de grote gul verkocht worden voor f 4,85 en de kabeljauw II voor f 5,88 per kg. Van de Nederlandse vloot kon voor schol IV een opbrengst van f 1,52 - f 1,80 genoteerd worden. De grotere soorten lagen hoger in de markt dan voorgaande week. Schol III noteerde f 2,32 - f 2,51. Schol II lag rond de f 3,20 en voor de grootste soort werd f 3,85 gegeven. Bij de tong konden alleen de twee grootste soorten boven de twintig gulden blijven, nl. laptong tot f 20,13 en grootmiddel tot f 22,15. De kleinste tong bracht f 10,50 per kg. op.

Voor kabeljauw V werd rond de f 3,75 gegeven. Ook zeewolf stond hoog genoteerd met opbrengsten van zeven gulden. Voor tongschar bleef de klok, al naar grootte, tussen f 6,59 en f 7,92 staan.

Door het slechte weer liepen woensdagmorgen reeds enkele schepen binnen. Voor kabeljauw betaalde de handel nu f 4,17 en voor de middelgul tegen de zes gulden. Een partij dichte schol IV ging weg voor f 1,64 per kg.

Ook donderdag aanvoer van schol.

Aan de vrijdagmarkt verschenen vijftien schepen. Door de aanhoudende wind waren de vangsten, vooral van de kleinere schepen, niet groot.

Voor alle soorten vis konden hogere noteringen geboekt worden. Kleine kabeljauw V lag nu iets onder de vier gulden en kabeljauw V was t.o.v. woensdag ruim twee kwartjes duurder. Gestripte wijting veranderde van eigenaar voor f 3,05 tot f 2,81. Gestripte schol IV bleef tussen f 1,76 en f 1,64. Laptong bracht tot f 24,56 per kg. op en grootmiddel tot f 24,79.

De sliptong bleef boven de elf gulden. Kleine tarbot was er behoorlijk gevangen. Een paar partijen van 2 ton werden ter verkoop aangeboden.

De garnalenvangsten waren deze week minder. In totaal werd er 60 ton aangevoerd.

Dinsdag bedroeg de aanvoer 25 ton pellerijgarnalen met opbrengsten van f 2,62 tot f 3,13 per kg. en 3 ton export garnalen voor f 3,39 tot f 3,55.

Donderdag slechts 12 ton. Door de mindere aanvoer liepen de prijzen op tot f 3,96 per kg.

Voor de vrijdag nog een redelijke aanvoer van 13 ton met opbrengsten tot f 3,91.

De gemiddelde weekprijs van de pellerijgarnalen kwam op f 3,27 en de export op f 3,34. Voor twintig schepen konden redelijke tot goede besommingen genoteerd worden. Het hoogste resultaat f 9.961 werd behaald voor een aanvoer van 2.824 kg.

De markt van de visafslag bleef ruim boven de één miljoen gulden.

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## SCHOTLAND

■ In de nabijheid van Ullapool telt men thans liefst 37 fabrikschepen die er de makreel van, vooral Schotse seinepursers rechtstreeks aan boord nemen. Wel was er een tiental dagen terug een onderbreking in de levering aan de fabrikschepen, kwestie van een geschil over de prijs. Dit is ondertussen bijgelegd geworden en beide partijen kwamen overeen op 8,5 fr. het kg. De prijs op de eigen afslag voor consumptiemakreel was 11 fr. het kg. Verscheidene Schotse makreeltreilers gingen zelfs in Denemarken markten waar ze 14 duizend fr. de ton kregen, hetzij 14 fr. het kg. In elk geval zijn de vreemde fabrikschepen een waarborg voor de makreelvisser, daar deze schepen alle makreel opvangen die de eigen markt niet opneemt en dit nog aan renderende prijzen.

■ Zoals men weet is de Britse visserij (vooral de Schotse) heftig gekant tegen de opvoering van de bijvangst (vooral wijting en schelvis) tot 18% bij de Deense kevervisserij. Vroeger was deze slechts 10%. Thans moet er terug een beslissing genomen worden, voor verlenging van de opvoering van 10 tot 18%. Naar het schijnt heeft Groot-Brittannië thans eveneens België aan zijn kant om tegen de 18% stelling te nemen. Thans zoeken de Britse vissers eveneens steun bij hun Franse collega's en werd om een bespreking verzocht. Het algemeen gevoelen is dat het hier terug op een compromis zal uitlopen, dat beide partijen elkaar ongeveer in de helft van de weg ontmoeten. Maar zelfs voor een compromis zijn de Schotse vissers voorlopig niet te vinden.

■ In het Schotse Scarborough heerst er nogal wat opwinding onder de reders, vanwege een opslag door het gemeentebestuur met 40% van de huur voor de opslagplaatsen. Het gaat over pakhuizen die de rederijen huren voor het bergen en opslaan van hun tuig, netten, kettingen, getouw en allerhande. De huren worden altijd voor een periode van 3 jaar door het gemeentebestuur vastgelegd. Volgens een woordvoerder van de reders had men zich wel aan een opslag verwacht, maar zeker niet van dergelijke omvang. Deze 40% zou overeenkomen met tweemaal deze van de muntontwaarding en moet dus voor de reders gehalveerd worden tot 20%. De vissers werd heel eenvoudig de opslag medegedeeld, terwijl de yachtmen met het gemeentebestuur hebben mogen onderhandelen en dan ook een heel wat mindere opslag betkend werd.

## ALLERLEI

■ Bij de garnaalvangst in de Firth of Forth wateren, beleefde de bemanning de verrassing van hun leven. Inderdaad werd in de netten een reuzeschildpad gevangen, zeker van een paar honderden kilos. Men vond het beter deze reuzeschildpad terug in zee te zetten. Hoe dit beest in deze wateren terecht is gekomen, is ook wel een vraagteken, want reuzeschildpadden komt men in onze zeeën zelden tegen.

## HET OPTREKKEN VAN DE NETMAASWIJDTE SLECHTS ZEER TIJDELIJK KLEIN VERLIES

Studies ondernomen door het Schotse Departement voor de visserij, laten thans uitschijnen dat de verhoging van de netmaaswijdte, meer speciaal van 80 tot 90 mm en die op b.v. 1.1.1987 zou ingaan, praktisch tot weinig vangstverlies zou leiden, en dan nog alleen tijdelijk.

Aldus zou dit aanleiding gegeven hebben tot een mindere aanvoer, van de gewoonlijk op te vangen kleine schelvissoorten van 19% ware de netmaasverhoging op 1.1.1985 doorgegaan.

Thans heeft het Schotse betrokken departement berekend dat, bij een in voege gaan op 1.1.1987 het verlies slechts 5% zou zijn. Ook voor wijting zou het kortstondig verlies 15% lager liggen of wat men eerst had voorgerekend.

Ook wat de producentenorganisaties betreffen is men niet meer zo absoluut tegen netmaaswijdteverhoging. De grote Schotse „White Fish Producers Association” is nog altijd voor een 80 mm maaswijdte, de Shetland Producentenorganisatie is reeds gewonnen voor een 85 mm maaswijdte en ook de rederijen uit het gebied van de Firth of Forth gaan akkoord met een optrekken.

Wel overweegt men uitzonderingen te voorzien voor de kleine vaartuigen. Wel wordt er nog op gewezen, dat de visserij met netten zou moeten vissen met grotere maaswijdten, maar dat men anderzijds, de bijvangst optrekt in de kevervisserij voor de Deense industrietreilers die voor vismeelfabrieken vissen met netten van 16 mm wijdte.

Deze bijvangst is thans 18% en daar gaan duizenden tonnen ronde, vooral jeugdige vis als schelvis, wijting, gul, terwijl dan anderzijds om-

gekeerde maatregelen worden genomen om dezelfde jonge vis te beschermen!

Heel wat producentencentrales menen dan ook dat men eerst dit in het reine zou moeten brengen vooraleer over hogere netmaaswijdten te spreken. Anderzijds zou men ook een onderscheid wensen te maken tussen b.v. schelvis en wijting.

Wijting is een kleinere soort vis en velen menen dan ook dat het opvoeren van de maaswijdte van 80 tot 90 mm voor wijting, evenredig gezien, te groot is, hetgeen wel doenlijk zou zijn voor schelvissoorten, kabeljauw en koolvis.

De betrokken visserijen gaan nog al samen en daarom is de Shetlandvisserij eerder geneigd om tot een compromis over te gaan en de nieuwe maaswijdte op 85 mm te brengen.

Dat er wel een verhoging zal komen, dat lijkt nu zoveel als duidelijk. Ook wij zijn hier altijd voorstander van geweest omdat dezelfde visser enkele maanden later hetzelfde visje onder een groter gewicht en groter commerciële waarde terug in het net zal aantreffen.

## GROOT-BRITANNIE

■ Zoals men weet worden de bokkentreilers buiten de 12 mijl gehouden van het ogenblik dat zij boven de 70 Brt meten en/of uitgerust zijn met een motor van meer dan 300 PK. Thans wenst men in Engeland dat ook deze bokkentreilers, minstens buiten de 6 mijl uit de kust gehouden worden, terwijl zij nu tot 3 mijl uit de kust mogen komen vissen.



In het midden van het vaartuig, tussen 2 bemanningsleden in ligt de schildpad aan dek. Zoals men kan uitmaken gaat het over een zeer groot exemplaar.

Foto Fishing News, Cloister Court, 22/26 Farringdon Lane, ECI 3AU).

# WERELDNIEUWSJES VISSERIJ

## IERLAND

Positief nieuws voor de Ierse visserij is wel dat de achterstallige leningen in het laatste jaar gedaald zijn van 640 tot 380 miljoen B.fr. Hier zit waarschijnlijk ook wel het hulp- en reddingsplan van de Ierse regering voor een goed deel tussen, waarbij 180 miljoen B.fr. ter beschikking van de visserij gesteld werd.

■ In Ierland werden er niet minder dan 8 treilers uitgelengd met 12 meter. Zes vaartuigen werden uitgelengd van 39 tot 51 meter, waardoor hun tonnemaat verhoogde van 400 tot 700. Twee treilers werden uitgelengd van 27 tot 41 meter. Voor de 6 grootste treilers kwam dit neer op een uitgave van 32 miljoen fr. Bij de uitlening, vooral van 27 tot 41 meter, zullen zeker nog al wat problemen van zorg voor stabiliteit om de hoek komen kijken. De meeste van deze vaartuigen worden in de makreelvisserij ingezet.

## SHETLAND

■ Het thans bijna voorbijge seizoen van de visserij op smelt door het Shetland-vloot, is één der kleinste geweest in jaren. Er werd slechts 16.800 ton aangevoerd tegenover verleden jaar nog 33 duizend ton, die toen reeds heel wat lager was dan de gemiddelde aanvoeren die van 40 tot 50 duizend ton liepen. Smelt wordt gevangen voor vismeel doeleinden. Men moet echter wel wachten om verkeerde besluiten te trekken uit deze teruglopende visserij, want heel wat treilers hebben dit jaar niet overgeschakeld op de smeltvisserij vanwege de hoge prijzen in de rondvisserij, zodat deze laatste visserij renderender bleef dan de betrokken industriële visserij.

## SCHOTLAND

■ De vissers uit het Schotse Scarborough blijven maar hameren en tussenkomsten vragen bij het gemeentebestuur opdat men de houtwormen die praktisch alle hout in de haven, staketsels, dukdalven, stootblokken, enz. aangetast hebben, zou te lijf gaan. Inderdaad zet deze worm zich over op de vele houten schepen en het grootste deel van de Scarborough vloot is hierdoor reeds aangetast, waardoor heel kostelijke herstellingen dienen te gebeuren. Het is echter in Scarborough zoals bijna overal elders, veel beloven en weinig geven.

## BULGAARS FAKTORIJSCHIP UITGEBRAND

Het Bulgaars fabrikschip „Kaprela”, van 2.800 Brt, dat in de Loch Broom voor de Ierse Ullapool gemeerd lag voor het aan boord nemen van de haring, is tijdens het weekend zwaar door het vuur aangetast.

Aan boord van Kaprela waren op dit ogenblik 54 bemanningsleden met daarbij nog tien bemanningsleden van een ander Bulgaars fabrikschip die aan boord gekomen waren om het vuur te helpen blussen.

De Schotse „Andre Tait” uit Fraserburgh nam de 64 man aan boord toen het bleek dat de bemanningsleden zelf onmachtig stonden tegenover het zich snel uitbreidend vuur en vooral vanwege de rookontwikkeling.

De brandweer uit Iverness werd via de lokale vissersvaartuigen naar het schip gebracht om er het vuur te bestrijden. Ook verscheidene andere vissersvaartuigen hielden zich in de buurt op,

om op elk ogenblik één of andere hulp te kunnen verlenen.

De kustwacht van Stornoway was eveneens ter plaatse en hield zoveel mogelijk andere vaartuigen verwijderd omdat men altijd rekening moest houden met een eventuele ontploffing van de brandstoftanks.

In dit verband was het contact met de Bulgaarse scheepsstaf wel uiterst moeilijk vanwege het feit dat men aan Schotse kant het Bulgaars niet machtig was en aan Bulgaarse kant zich zeer moeilijk, wat deze zaken betroffen, in het Engels kon uitdrukken.

Toen men, het vuur min of meer onder controle had, werd vastgesteld dat de machinekamer niet zoveel geleden had en één van de generators was nog altijd in bedrijf. De brand was trouwens in het logist ontstaan.



De „Kaprela” nog altijd onder de rook. Langs zij ziet men een ander Bulgaars fabrikschip die ter assistentie was gekomen. (Foto: Fishing News Heighway Ltd., Cloister Court, 22,26, Farringdon Lane, EC1 3AU).



REPARATIE  
MONTAGE  
ONDERHOUD  
SERVICE

en dat  
24 uur per dag...

MACHINEFABRIEK

FABRIKANT VAN 'KUYPERS'  
TANDWIELKASTEN  
KEERKOPPELINGEN  
ASLAGERS  
STUWBLOKKEN

Pannerdenstraat 3-9, Waalhaven, Pier 2, 3087 CH Rotterdam;  
Postbus 5420, 3008 AK Rotterdam.  
Telefoon (010) 299822, b.g.g. (010) 299649  
Telex 28183

A. Th. VAN TOL B.V.





DRUKKERIJ  
NIEUWSBLAD VAN DE KUST  
HET VISSERIJBLAD

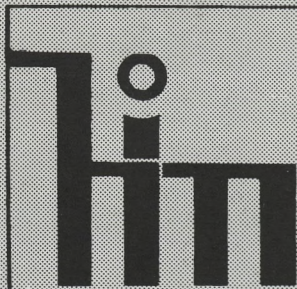
REEDS MEER DAN EEN HALVE EEUW  
TOT UW DIENST VOOR  
AL UW .DRUKWERKEN.

WIJ DRUKKEN VAN VISITEKAARTEN  
TOT KLEURRIJKE BOEKEN  
EN BROCHURES.

BEKWAME VAKLUI  
MODERN MACHINEPARK

VRAAG ONZE PRIJZEN !

H. BAELSKAAI 30, 8400 OOSTENDE  
Ø (059) 32 11 13



# HULP IN NOOD

**Samenwerkende Vennootschap**

**H. BAELSKAAI 27 – 8400 OOSTENDE**

**☎ (059) 32 16 89 – Telex: 81229**

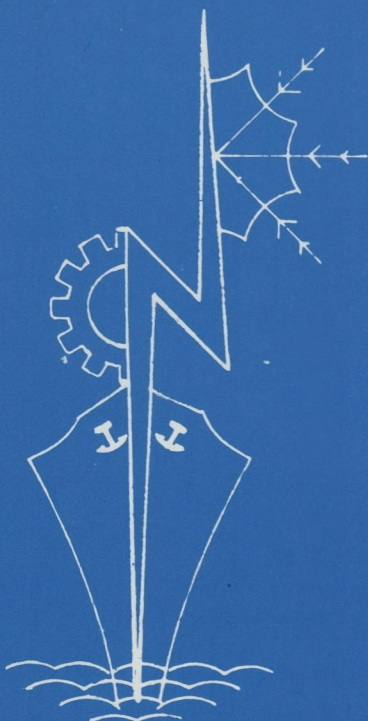


**Gedekte risico's:**

**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**